

204

204<sup>A</sup> w.z.  
perifere details

Gemeente  
**Assen**



Bestemmingsplan  
Kloosterveen Tussengebied I

BiigelHajema

## Bestemmingsplan Kloosterveen tussengebied I 22-12-98

Burgemeester en wethouders van Assen maken overeenkomstig artikel 25 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) bekend dat op de afdeling Bouwen en Wonen, sectie Ruimtelijke Ordening, van de dienst Ontwikkeling, Noordersingel 33 te Assen, tweede etage, met ingang van **24 december 1998, gedurende een termijn van vier weken**, voor eenieder ter inzage ligt het bij raadsbesluit van 17 december 1998, nummer 12, gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan Kloosterveen Tussengebied I met bijbehorende voor- schriften, plankaart en toelichting.

Het plangebied is globaal gelegen tussen de hoogspanningszone, een kort traject ten zuiden van de verlegde N371, de zuidoever van de zuidelijke berm sloten van de Balkenweg en de Vaart ZZ, Vaart NZ en de zuidoever van de Drentse Hoofdvaart.

In het door de gemeenteraad vastgestelde Structuurplan Kloosterveen is reeds een aantal uitspraken gedaan omtrent de mogelijke inrichting van de locatie, gelegen tussen de in ontwikkeling zijnde woonwijk Kloosterveen en de bestaande stad. Een belangrijk item vormt de wens het tussengebied te reserveren voor een stedelijke invulling waarbij mogelijkheden voor diverse vormen van bedrijvigheid worden geboden. Het grootste deel van het plangebied is als "bedrijventerrein" bestemd. Daarbij is uit oogpunt van milieuhygiëne onderscheid gemaakt tussen de gebieden BI, BII en BIII. Afhankelijk van de ligging van het gebied en de mate van hinder dat een bedrijf ten opzichte van milieugevoelige functies veroorzaakt, zijn bepaalde vormen van bedrijvigheid al dan niet aanvaardbaar. De toelaatbaarheid van bedrijven met het oog op het woon- en leefklimaat wordt geregeld in de, in de voor- schriften opgenomen, "Staat van Bedrijven". Daarbij is aansluiting gezocht bij de VNG-brochure "bedrijven en milieuzonering".

Voorts is aan een deel van het plangebied de bestemming "voorzieningen ten behoeve van het wegverkeer" toegekend.

Gedurende bovengenoemde termijn kunnen degenen die tijdig hun zienswijze bij de gemeenteraad kenbaar hebben gemaakt, alsmede een belanghebbende die aantoonst redelijkerwijze niet in staat te zijn geweest, overeenkomstig artikel 23 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) zijn zienswijze bij de gemeenteraad kenbaar te maken, schriftelijk bedenkingen inbrengen bij het college van Gedeputeerde Staten van Drenthe, Westerbrink 1, 9405 BJ Assen.

Voorts kan eenieder overeenkomstig artikel 27, tweede lid, WRO schriftelijk bedenkingen inbrengen bij voornoemd college tegen de wijzigingen die zijn aangebracht ten opzichte van het ontwerp-bestemmingsplan.

## Bestemmingsplan Kloosterveen Tussengebied I 2-6-99

Burgemeester en wethouders van Assen maken bekend, dat op de afdeling Bouwen en Wonen, sectie Ruimtelijke Ordening, van de dienst Ontwikkeling, Noordersingel 33 te Assen, tweede etage, met ingang van **3 juni 1999 gedurende zes weken**, ter inzage ligt, het besluit van Gedeputeerde Staten van Drenthe van 20 april 1999, kenmerk 16/RW/A9/9900226, verzonden op 6 mei 1999, ter goedkeuring van het bestemmingsplan 'Kloosterveen Tussengebied I', zoals dat is vastgesteld door de gemeenteraad van Assen bij besluit van 17 december 1998.

Tegen het besluit van Gedeputeerde Staten inzake goedkeuring kan beroep worden ingesteld bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, postbus 20019, 2500 EA Den Haag, door degenen die zich tijdig tot Gedeputeerde Staten hebben gewend alsmede door belanghebbenden die aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn 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.

Het besluit tot goedkeuring treedt in werking de dag na 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.

## Bestemmingsplan Kloosterveen Tussengebied I 4-8-99

Burgemeester en wethouders van Assen maken overeenkomstig artikel 31 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bekend, dat het bestemmingsplan Kloosterveen Tussengebied I onherroepelijk is geworden en met ingang van 5 augustus 1999 ter inzage ligt op de afdeling Bouwen en Wonen, van de dienst Ontwikkeling, Noordersingel 33 te Assen.

204<sup>A</sup>

## Bestemmingsplan Bestem- mingsplan Kloosterveen, Tussen- gebied I Assen / wethouders 1999 4-4-01

Burgemeester en wethouders maken bekend dat overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, bij de balie Bouwen en Stadsinrichting in het stadhuis, vanaf **5 april 2001** gedurende **twee weken** het volgende ter inzage ligt. Het voornemen tot wijziging van bestemmingsplan Kloosterveen, Tussengebied I, voor de vestiging van het perifere detailhandelsbedrijf 'Asser woontheater De Eclips' in de branche 'woninginrichting, waaronder meubelen', op een perceel in het bedrijventerrein Tussengebied Kloosterveen I.

Het bestemmingsplan Kloosterveen I voorziet in een wijzigingsbepaling waarbij het mogelijk is het ter plaatse geldende bestemmingsplan te wijzigen voor de exploitatie van een perifere detailhandelsbedrijf in één van de aangewezen branches. In dit geval gaat het om de vestiging van een bedrijf in de branche 'woninginrichting, waaronder meubelen'.

Gedurende bovengenoemde periode van de ter inzage legging worden belanghebbenden in de gelegenheid gesteld, eventuele zienswijzen tegen het ontwerp wijzi- gingsplan schriftelijk in te brengen bij het college van burgemeester en wethouders.

Vaststelling wijzigingsplan  
bestemmingsplan Kloosterveen  
tussengebiet I

20-6-01

204A

Burgemeester, en wethouders van Assen maken bekend, dat bij de balie Bouwen en Stadsinrichting Noordersingel 33 te Assen, vanaf **21 juni 2001 2001** gedurende zes weken, het volgende voor eenieder ter inzage ligt.

Het besluit van Gedeputeerde Staten van Drenthe van 15 mei 2001 kenmerk RV/A3/2001004166 ter goedkeuring van hun besluit van 1 mei 2001, inhoudende de vaststelling van het wijzigingsplan van het bestemmingsplan Kloosterveen Tussengebiet I. Dit voor de vestiging van een perifeer detailhandelsbedrijf in de branche 'woninginrichting waaronder meubelen', op het perceel gelegen in het plangebied van het bestemmingsplan Kloosterveen Tussengebiet I.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11, lid 5 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kan eenieder gedurende de bovengenoemde periode, tegen het besluit van Gedeputeerde Staten omtrent de goedkeuring, beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA te Den Haag.

Het besluit inzake de goedkeuring treedt in werking de dag na 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.

## Gemeente Assen



### Bestemmingsplan Kloosterveen Tussengebiet I

Inhoud:

Toelichting

Bijlagen

Voorschriften

Plankaart nr. 015.02.55.C01

Inrichtingsschets nr. 015.02.55.B01

Assen

9 december 1998

BiigelHajema

A d v i s e u r s

## Toelichting

## Inhoudsopgave

|          |                                              |           |
|----------|----------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding</b>                             | <b>3</b>  |
| 1.1      | Doel van het plan                            | 3         |
| 1.2      | Vigerende bestemmingsplannen                 | 3         |
| 1.3      | Begrenzing van het plan                      | 5         |
| 1.4      | Karakter van het plan                        | 7         |
| <b>2</b> | <b>Beschrijving huidige situatie</b>         | <b>9</b>  |
| 2.1      | Bereikbaarheid en ontsluiting                | 9         |
| 2.2      | Functies                                     | 10        |
| 2.3      | Belemmeringen                                | 11        |
| 2.4      | Bodemonderzoek                               | 13        |
| 2.5      | Eigendomssituatie                            | 14        |
| <b>3</b> | <b>Uitgangspunten</b>                        | <b>15</b> |
| 3.1      | Visie in hoofdlijnen                         | 15        |
| 3.2      | Specifieke uitgangspunten                    | 16        |
| 3.3      | De tweede hoofdontsluiting                   | 17        |
| 3.4      | De nota "Kiezen voor locaties op maat"       | 17        |
| <b>4</b> | <b>Distributie-planologische aspecten</b>    | <b>21</b> |
| 4.1      | Rijksbeleid                                  | 21        |
| 4.2      | Provinciaal beleid                           | 22        |
| 4.3      | Gemeentelijk beleid                          | 23        |
| 4.4      | Perifere detailhandel in dit bestemmingsplan | 24        |
| <b>5</b> | <b>Planbeschrijving</b>                      | <b>27</b> |
| 5.1      | Ontwikkelingsvisie en ruimtelijk beeld       | 27        |
| 5.1.1    | Algemeen                                     | 27        |
| 5.1.2    | Verbindingsfunctie                           | 27        |
| 5.1.3    | Signaalfunctie en zichtlocatie               | 27        |
| 5.1.4    | Poortfunctie                                 | 29        |
| 5.1.5    | Bebouwing                                    | 29        |
| 5.1.6    | Kwaliteitsniveau en investeringsniveau       | 30        |
| 5.1.7    | De belevingswaarde                           | 30        |
| 5.2      | Verkeersaspecten                             | 31        |
| 5.2.1    | Categorisering van wegen                     | 31        |
| 5.2.2    | Autoverkeer                                  | 33        |
| 5.2.3    | Openbaar vervoer                             | 37        |
| 5.2.4    | Fietsverkeer                                 | 39        |

|          |                                                       |           |
|----------|-------------------------------------------------------|-----------|
| 5.3      | Funcities en netto uitgeefbaar terrein                | 42        |
| 5.3.1    | Concrete aanvragen c.q. invullingen                   | 42        |
| 5.3.2    | Gekozen zonering van funcities in het bestemmingsplan | 43        |
| 5.3.3    | Netto uitgeefbaar terrein                             | 44        |
| 5.4      | Waterhuishouding en riolering                         | 44        |
| 5.5      | Geluidhinder                                          | 46        |
| 5.6      | Milieuzonering                                        | 51        |
| 5.7      | Beschrijving per deelgebied                           | 52        |
| 5.7.1    | Oude Hoofdvaart                                       | 52        |
| 5.7.2    | Huize Nassau                                          | 54        |
| 5.7.3    | ANWB-locatie                                          | 57        |
| 5.7.4    | Kloosterveen (Noord)                                  | 58        |
| 5.7.5    | Kloosterveen (Zuid)                                   | 59        |
| 5.8      | Beeldkwaliteitsplan                                   | 60        |
| <b>6</b> | <b>Juridische vormgeving</b>                          | <b>61</b> |
| 6.1      | Algemeen                                              | 61        |
| 6.2      | Afstemming op andere wetten en verordeningen          | 61        |
| <b>7</b> | <b>Financieel-economische uitvoerbaarheid</b>         | <b>63</b> |
| <b>8</b> | <b>Overleg en inspraak</b>                            | <b>65</b> |
| 8.1      | Overleg ex artikel 10 Bro                             | 65        |
| 8.2      | Inspraak                                              | 80        |
|          | Bijlagen                                              | 84        |

## 1

# Inleiding

## 1.1 Doel van het plan

Structuurplan Kloosterveen Het bestemmingsplan Kloosterveen Tussengebied I<sup>1</sup> maakt in planologisch opzicht de ontwikkelingen mogelijk die in het Structuurplan Kloosterveen voor dit gebied zijn beschreven. Kort gezegd betekent dit dat het gebied verstedelijkt zal worden teneinde te kunnen voorzien in de behoefte aan terreinen voor diverse vormen van bedrijvigheid. Met het plan moet verder worden bereikt dat de wijk Kloosterveen een goede aansluiting krijgt met Assen wat betreft verkeersafwikkeling, (sociale) veiligheid en belevingswaarde.

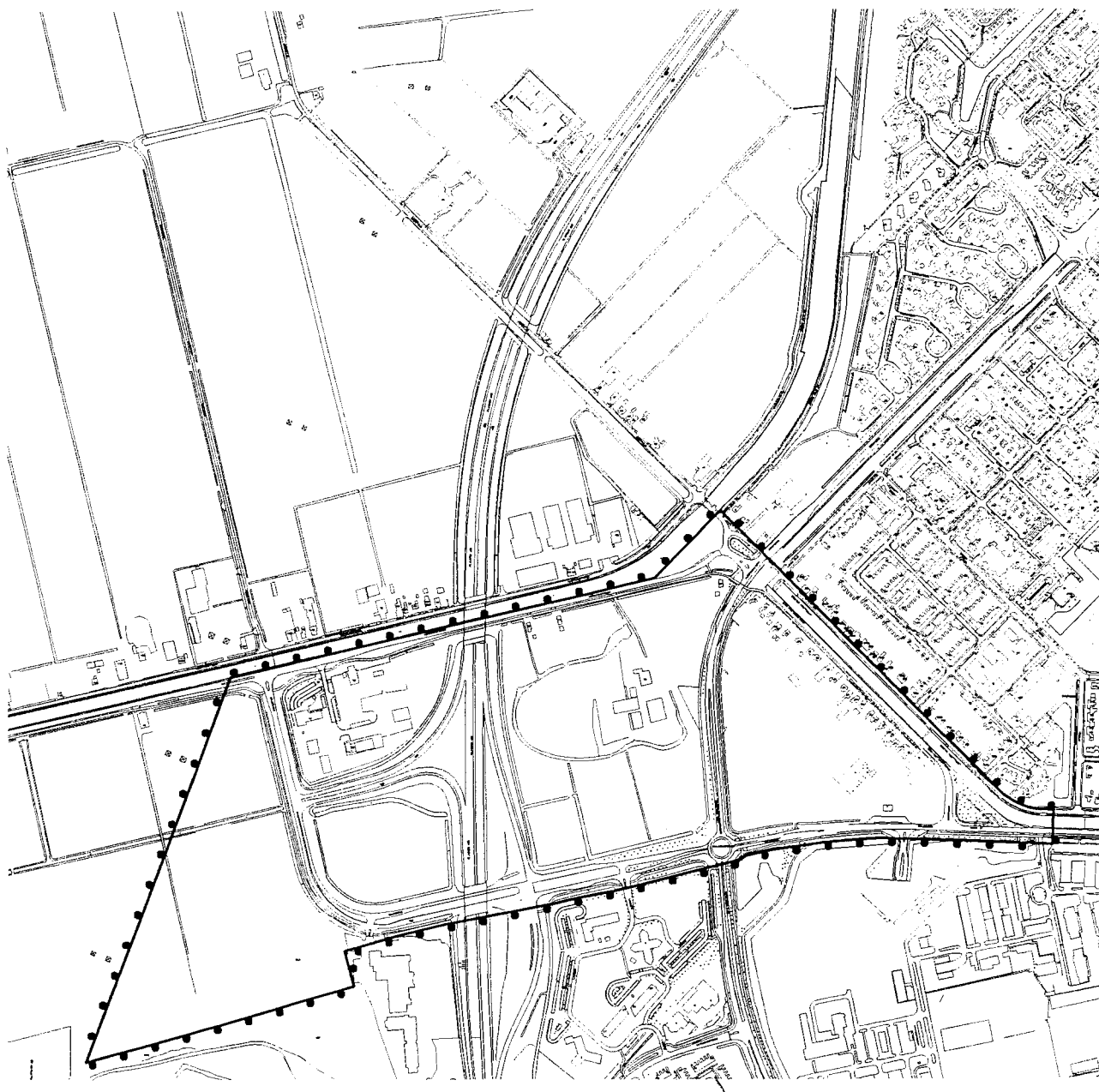
## 1.2 Vigerende bestemmingsplannen

Bestemmingsplan Westerpark Voor het oostelijk deel van het plangebied, waar onder meer de zendmast staat, geldt het bestemmingsplan Westerpark (vastgesteld door de raad op 17-10-1968, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 05-10-1970). Het grootste deel heeft een agrarische bestemming, een ander deel heeft een verkeersbestemming en voor de woningen langs de Oude Hoofdvaartsweg geldt de bestemming "Gemengde bebouwing met bijbehorende erven (GB)".

Bestemmingsplan Buitengebied Het overige gedeelte van het plangebied valt binnen het bestemmingsplan Buitengebied (vastgesteld op 20-12-1984, goedgekeurd op 10-12-1985). Dit plan regelt de aanwezigheid van de rijksweg A28 en de Balkenweg en kent voor het overige met name een agrarische bestemming. Drie woningen langs de Hoofdvaartsweg ZZ hebben een geëigende woonbestemming. Het deelgebied met onder meer de ANWB en de rijkspolitie heeft de bestemming "voorzieningen ten behoeve van het wegverkeer". Voor het bestemmingsplan Buitengebied is momenteel een actualisering in voorbereiding.

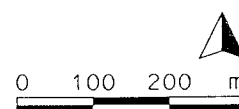
Bestemmingsplan Kloosterveen I Het bestemmingsplan Kloosterveen I is op 20-02-1997 door de gemeenteraad vastgesteld. Dit bestemmingsplan ligt overwegend in en ten westen van de zone van de hoogspanningsleidingen, maar in verband met de noodzaak om nieuwe verkeersverbindingen aan te

<sup>1</sup> Korte tijdshelpe wordt de naam van het plangebied verder alleen aangeduid als Tussengebied.



 plangrens

**BügelHajema**  
adviseurs



leggen heeft dat plan een aantal "uitstulpingen" met de bestemming "Verkeersdoeleinden, artikel 11 WRO".

Artikel 19-procedure

Met toepassing van de procedure volgens artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) juncto artikel 50 van de Woningwet zijn in het plangebied diverse bouwvergunningen verleend. Verder zijn inmiddels enige ontsluitingswegen en andere civieltechnische werken gerealiseerd.

### 1.3 Begrenzing van het plan

Voor het plangebied is gekozen voor een zo logisch mogelijke begrenzing, waarbij rekening is gehouden met bestaande plannen en bestaande bestemmingsgrenzen (afbeelding 1).

Westgrens

In het westen sluit het plan aan bij het bestemmingsplan Kloosterveen I. Evenwel zijn de "uitstulpingen" met de uit te werken bestemming voor verkeersdoeleinden, zoals opgenomen in dat bestemmingsplan, alsnog opgenomen in het plan Tussengebied. Bij het bepalen van de plangrenzen voor Kloosterveen I was het ruimtebeslag voor deze verkeersvoorzieningen nog niet exact bekend en om die reden is in dat plan gekozen voor een (te) ruime begrenzing. Inmiddels is de bestemming uitgewerkt en het resultaat daarvan is opgenomen in het onderhavige plan.

Noordgrens

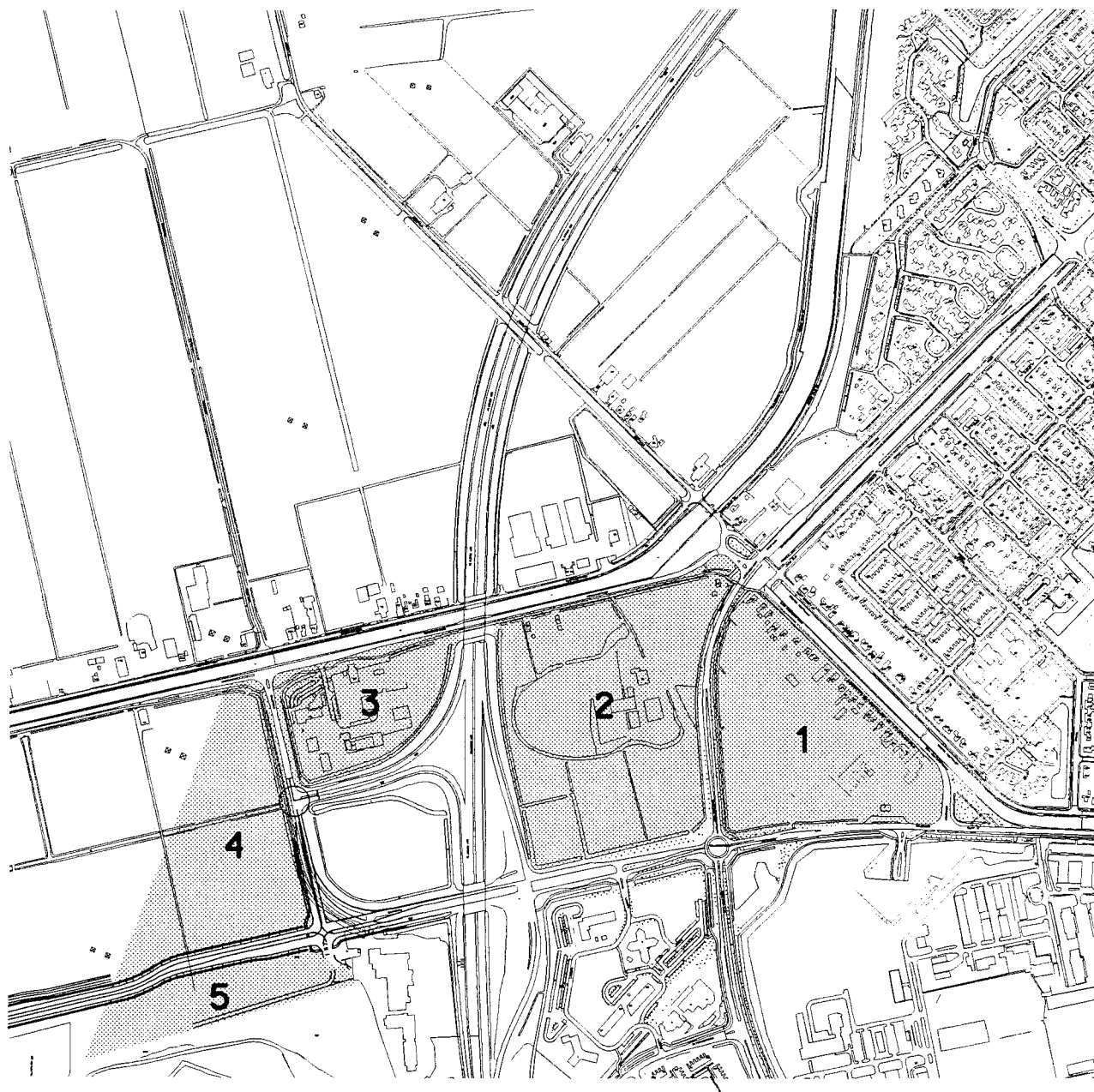
De zuidoever van de Drentsche Hoofdvaart is gekozen als noordgrens van het plan. Om een logische begrenzing te krijgen is ook hier een klein deel van het bestemmingsplan Kloosterveen I in het onderhavige plan opgenomen.

Oostgrens

In het oosten is aangesloten bij de begrenzing van de plannen Buitengebied en Westerpark. De plangrens van het Westerpark loopt evenwel door de as van de Vaart NZ. In dit plan is de grens gelegd langs de kant verharding van die weg.

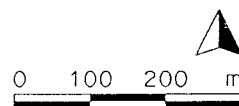
Zuidgrens

In het zuiden is de plangrens gelegd langs de zuidoever van de zuidelijke berm sloten van de Balkenweg en de Vaart ZZ. Bovendien ligt de te ontwikkelen locatie ten zuiden van de verlegde N371 binnen het plangebied. Hier valt de zuidelijke plangrens samen met de begrenzing van het natuurgebied Baggelhuizen.



1. Oude Hoofdvaart
2. Huize Nassau
3. ANWB locatie
4. Kloosterveen (Noord)
5. Kloosterveen (Zuid)

**BügelHajema**  
adviseurs



|              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Deelgebieden | <p>Om een gemakkelijke verwijzing mogelijk te maken zijn in het plan-gebied de navolgende deelgebieden onderscheiden<sup>1</sup> (zie ook afbeelding 2):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Oude Hoofdvaart;</li><li>- Huize Nassau;</li><li>- ANWB-locatie;</li><li>- Kloosterveen (Noord);</li><li>- Kloosterveen (Zuid).</li></ul> |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

#### 1.4 Karakter van het plan

De juridische opzet van het plan verschilt per deelgebied. In het algemeen is gekozen voor een benadering waarbij een flexibele uitvoering mogelijk is. De plankaart is getekend op schaal 1:2.000.

|                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Globaal eindplan            | <p>Voor de meeste deelgebieden is het plan daarom opgezet als een zogenaamd globaal eindplan. Tevens is gebruikgemaakt van het instrument "beschrijving in hoofdlijnen". Enerzijds kan op basis van het globale eindplan een bouwvergunning worden verleend, anderzijds wordt de feitelijke inrichting nog niet in detail vastgelegd. Richtinggevend voor de inrichting is de inrichtingsschets (kaartnummer 015.02.55.B01). Deze schets maakt overigens deel uit van de toelichting en heeft derhalve geen bindende werking. Wel heeft de schets gediend als basis voor het beoordelen van de financieel-economische uitvoerbaarheid.</p> |
| Uit te werken bestemming    | <p>Voor het gebied van Huize Nassau is het enerzijds gewenst de feitelijke inrichting in planologisch opzicht te zijner tijd wat nauwkeuriger vast te leggen, terwijl anderzijds <i>op dit moment</i> nog behoefte is aan een zekere mate van flexibiliteit. Daarom is voor dit deelgebied gekozen voor een ex artikel 11 WRO uit te werken bestemming.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Gedetailleerde bestemmingen | <p>Tenslotte zijn met name de woonbestemmingen in dit plan tamelijk gedetailleerd geregeld.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

<sup>1</sup> De gebruikte namen moeten worden opgevat als werknamen.

## 2

## Beschrijving huidige situatie

## 2.1 Bereikbaarheid en ontsluiting

## Wegenstructuur

Het plangebied wordt doorkruist door belangrijke en druk bereden wegen als de A28, de N371, de Balkenweg en de Europaweg West. Voorts liggen de Hoofdvaartsweg ZZ, de Oude Hoofdvaartsweg, de Vaart NZ en de aansluiting van de Asserwijk in het plan.

De A28 heeft een bovenregionale functie, de N371 een regionale functie. De Balkenweg en Europaweg maken deel uit van het stedelijk hoofdwegennet.

## Huidige intensiteiten

Tabel 1 geeft een overzicht van de huidige etmaalintensiteiten (gemiddelde werkdag).

Tabel 1 Intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) op een gemiddelde werkdag (afgerond op 100-voud)

| wegvak                                 | jaar | intensiteit in mvt/etm |
|----------------------------------------|------|------------------------|
| A28                                    |      |                        |
| - ten noorden van de aansluiting Assen | 1995 | 25.200                 |
| - ten zuiden van de aansluiting Assen  | 1995 | 29.500                 |
| Hoofdvaartsweg ZZ                      |      |                        |
| - ten westen van de Balkenweg          | 1995 | 13.000                 |
| - ten oosten van de Balkenweg          | 1990 | 3.900                  |
| Balkenweg                              |      |                        |
| - tussen Hoofdvaartsweg ZZ en A28      | 1994 | 9.200                  |
| - tussen A28 en rotonde                | 1996 | 11.500                 |
| - ten oosten van de rotonde            | 1996 | 9.900                  |
| Europaweg Zuid                         | 1996 | 12.500                 |
| Europaweg West                         |      |                        |
| - ten zuiden van Asserwijk             | 1990 | 9.500                  |
| - ten noorden van Asserwijk            | 1996 | 13.800                 |
| Asserwijk                              | 1990 | 600                    |
| Oude Hoofdvaartsweg                    | 1990 | 1.000                  |

Bron: Telrapport van de provincie Drenthe, telrapport van Rijkswaterstaat, Verkeerscirculatieplan Assen (VSP), tellingen gemeente Assen.

Lijnvoering openbaar vervoer

Lijn 16 van de VEONN heeft een belangrijke regionale functie en zal verder een functie kunnen vervullen voor de ontsluiting van Kloosterveen-Zuid en een deel 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.

Lijn 84 van de VEONN volgt een route langs de Europaweg West en de brug Asserwijk. Deze lijn wordt niet erg frequent bereden.

Langzaam verkeer

De specifieke fietsvoorzieningen bestaan in de huidige situatie uit:

- een fietspad ten zuiden van de Vaart ZZ;
- een fietspad langs de Oude Hoofdvaartsweg;
- een fietspad ten zuiden/westen van de Balkenweg;
- een fietspad ten zuiden van de Hoofdvaartsweg ZZ;
- een fietspad langs de oostzijde van de Europaweg Zuid en West;
- een fietspad langs de westzijde van de Europaweg Zuid.

Voor fietsers is verder de brug Asserwijk van belang om het gebied ten noorden van de Drentsche Hoofdvaart te kunnen bereiken. In de huidige situatie moeten zij daarvoor de Europaweg West gelijkvloers kruisen. Gelet op de functie en het gebruik van deze weg is dat een ongewenste situatie.

## 2.2 Functies

Wonen

Langs de Hoofdvaartsweg ZZ en langs de Oude Hoofdvaartsweg staan woningen.

Agrarisch

Een zeer groot deel van het plangebied heeft momenteel een, deels kleinschalige, agrarische functie.

Overige functies

In het deelgebied *Oude Hoofdvaart* bevindt zich een benzineverkoopspunt met een LPG-station en bijbehorende voorzieningen. Voorts staan hier een kantoor, een handel in motorfietsen en een auto-servicestation. Op deze locatie staan ook een zendmast van de PTT (met een hoogte van 90 meter) en een transformatorstation. Op het perceel Oude Hoofdvaartsweg 33 is, behalve een woning, ook een installatiebedrijf gevestigd.

Op het terrein van *Huize Nassau* bevindt zich een loonbedrijf, annex aardappelhandel. In 1974 is een milieuvergunning verleend voor een

aardappelopslag, smederij, loonbedrijf en opslagplaats voor metan-natrium. Bij brief van 01-06-1995 heeft de eigenaar meegedeeld dat de opslagplaats voor metan-natrium niet meer in bedrijf is.

Het deelgebied *ANWB* kent een aantal aan de snelweg gebonden functies, waaronder het kantoor van de rijkspolitie, het kantoor van de wegenwacht, voorzieningen van rijkswaterstaat en de provincie Drenthe voor wegonderhoud en gladheidsbestrijding, een carpoolplaats en dergelijke.

### 2.3 Belemmeringen

Hoogspanningsleiding

De westelijke grens van het plangebied ligt op een afstand van 25 meter uit de oostelijk gelegen hoogspanningsleiding, zodat deze leiding geen belemmeringen oplevert.

LPG-station

Op de locatie Oude Hoofdvaart ligt een benzinestation met een LPG-inrichting. Het ondergrondse reservoir ligt nabij de westelijke grens van het terrein. In 1996 is het vulpunt verplaatst naar het oostelijk deel.

In de Integrale nota LPG van 21 maart 1984 is aangegeven welke afstand men moet aanhouden tussen nieuwe bebouwing en een LPG-station. Daarbij is de bebouwing ingedeeld in categorieën, zie ook onderstaand schema.

Indeling bebouwing in relatie tot een LPG-station (niet volledig)

| bijzondere objecten categorie I                                                                                                      | incidentele bebouwing                       | bijzondere objecten categorie II                                                                                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| sporthallen, weidewinkels, hotels, kantoren, bedrijfsgebouwen, incidentele dienstwoningen.<br>Voor overlapping zie ook categorie II. | verspreid staande woningen en lintbebouwing | winkelcentra, hotels en kantoorgebouwen bestemd voor meer dan 50 personen, kwetsbare objecten met een hoge infrastructurele waarde. |

De aan te houden minimum afstanden tot een LPG-station zijn weergegeven in tabel 2.

Tabel 2 Minimum afstanden tot een LPG-station

|                       | bijzondere objecten<br>categorie I | incidentele bebouwing, woon-<br>wijk en bijzondere objecten<br>categorie II |
|-----------------------|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| tankauto/vulpunt      | 30 meter                           | 80 meter                                                                    |
| ondergronds reservoir | 20 meter                           | 40 meter                                                                    |
| afleverzuil           | 20 meter                           | 20 meter                                                                    |

Voor objecten binnen de inrichting moet men voldoen aan het Besluit LPG-stations Hinderwet van 11 maart 1988.

#### Zendmast

Bij een zendmast moet in principe rekening worden gehouden met de effecten op de gezondheid van radiofrequente straling. In verband daarmee is door het ministerie van VROM de publicatie "Richtlijn voor radiofrequente straling bij zendinrichtingen" uitgebracht. Aangezien de zendmast een uitgangsvermogen heeft in de orde van grootte van slechts 20 Watt heeft men, volgens VROM, uit oogpunt van gezondheid geen specifieke minimale afstanden tot de mast aan te houden.

#### Gasleidingen

In het plangebied bevinden zich twee gasleidingen van de NAM (zie ook de plankaart).

Diagonaal over het terrein van Huize Nassau loopt de gastransportleiding Hoogevelde-Eleveld. Dat is een leiding met een diameter van 14" en een maximale werkdruk van 100 bar.

Verder loopt langs de A28 de gastransportleiding van Vries 4 naar Westerveld. Deze leiding heeft een diameter van 16" en een werkdruk van maximaal 100 bar.

Beide leidingen hebben een gronddek van minimaal 1.20 meter.

Uit oogpunt van veiligheid en bedrijfsvoering is het oprichten van enig bouwwerk niet toegestaan binnen een afstand van 5 meter gerekend uit de hartlijn van de leidingen. Tevens is het uitvoeren van werkzaamheden die een veilig en bedrijfszeker gastransport in gevaar kunnen brengen binnen deze strook niet toegestaan.

#### Geluidhinder

De aanwezigheid van druk bereden wegen geeft beperkingen voor het projecteren van geluidsgevoelige bebouwing. Dat aspect komt in paragraaf 5.5 aan de orde.

#### Milieuzonering

Aan de Hoofdvaartsweg NZ ligt een palletsfabriek, die volgens de VNG-brochure "bedrijven en milieuzonering" in categorie 3 valt. Een en ander betekent dat nieuwe woonbebouwing volgens deze brochu-

re bij voorkeur niet mag worden opgericht binnen een afstand van 100 meter tot de grens van dat terrein (zie echter ook paragraaf 5.6).

#### Monument

Het pand Hoofdvaartsweg 73, beter bekend als "Huize Nassau", is in de gemeentelijke "Nota Monumentenzorg" aangewezen als te beschermen (provinciaal) monument. Het pand is daarbij als "bijzonder waardevol" gewaardeerd ten aanzien van de karakteristieke omgeving. De waardering "waardevol" is gegeven aan de volgende aspecten:

- beeldbepalend in de situatie;
- deel van een oorspronkelijk landschaps-/nederzettingstype;
- goed voorbeeld bouwstijl/bouwwijze;
- zeldzame bouwtechniek type bebouwing;
- hoge esthetische waarde.

Ten aanzien van de gaafheid is het pand "enigszins waardevol".

#### TT-circuit en militair oefenterrein Baggelhuizen

Het Tussengebied zal buiten de 50 dB(A)-contour van het TT-circuit komen te liggen.

Het heidegebied Baggelhuizen kan voor militaire oefeningen worden gebruikt. Mede omdat over 3 à 4 jaar het oefenterrein De Haar in gebruik zal worden genomen, levert het oefenterrein geen belemmeringen op.

#### Persleiding

Vanuit de nieuwe wijk Kloosterveen zal een rioolpersleiding worden aangelegd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Deze leiding komt direct ten noorden van de (verlengde) Balkenweg te liggen en vervolgens ten westen van de berm-sloot langs de Europaweg West.

## 2.4 Bodemonderzoek

#### Huize Nassau

In opdracht van de Dienst Wamil van de provincie Drenthe heeft DHV Noord Nederland B.V. in maart 1993 een onderzoek ingesteld naar bodemverontreiniging op dit perceel. Het onderzoeksrapport MT-BD937369 is op 06-12-1993 uitgebracht.

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat in de bodem van het perceel verontreinigingen voorkomen die, plaatselijk, de C-waarden uit de toetsingstabel overschrijden. Er is sprake van een lichte tot matige verontreiniging met HG, PAK, EOX en minerale olie. Verder is er sprake van een sterke verontreiniging met (afbraakproducten van) bestrijdingsmiddelen.

Tevens blijkt dat de verontreinigingen een potentieel risico voor de volksgezondheid vormen en dat de verontreinigingen zich in beperkte mate ongecontroleerd verder in het milieu verspreiden. Om deze risico's tegen te gaan zijn volgens het rapport saneringsmaatregelen noodzakelijk. Deze maatregelen zullen in ieder geval genomen moeten worden voor de bodem van het terrein rond de chemicaliënopslag en voor het slib uit de gracht. Uit oogpunt van urgentiebepaling is er sprake van een "urgent geval". Voor urgente gevallen geldt dat zo spoedig mogelijk overleg gevoerd moet worden over de aanpak van het saneringsonderzoek en/of het saneringsplan.

Overige deelgebieden

Voor de deelgebieden Oude Hoofdvaart en Kloosterveen (Noord) en Kloosterveen (Zuid) is inmiddels opdracht gegeven een bodemonderzoek uit te voeren<sup>1</sup>.

## 2.5 Eigendomssituatie

De deelgebieden Kloosterveen (Noord) en Kloosterveen (Zuid) zijn gemeentelijk eigendom. In het deelgebied Huize Nassau is het zuidoostelijk deel in handen van de gemeente en in het deelgebied Oude Hoofdvaart de zone langs de Balkenweg en Europaweg West.

<sup>1</sup> Het onderzoek op de locatie Oude Hoofdvaart beperkt zich vooralsnog tot gemeentelijke eigendommen.

## 3

## Uitgangspunten

In dit hoofdstuk volgt een beschrijving van belangrijke uitgangspunten. Deze uitgangspunten zijn vooral ontleend aan het "Structuurplan Kloosterveen" en de nota "Kiezen voor locaties op maat". Beide beleidsvisies zijn door de gemeenteraad vastgesteld.

### 3.1 Visie in hoofdlijnen

In het Structuurplan Assen is geconstateerd dat er altijd een zekere "tussenzone" zal zijn tussen de bestaande stad en het nieuwe woongebied Kloosterveen. In de thema's 1, 3, 4 en 5 van het structuurplan is aandacht besteed aan die tussenzone.

Kloosterveen een wijk **van** Assen

In thema 1 is uitgesproken dat de nieuwe woonwijk Kloosterveen zoveel mogelijk een wijk **van** Assen moet worden en geen satelliet-wijk. Het moet niet zo zijn dat men, gezien vanuit Assen, gevoelsmatig eerst de stad verlaat en dan pas de nieuwe wijk ingaat. Om dat te bereiken zijn volgens het Structuurplan Kloosterveen wel investeringen nodig ter verbetering van de tussenzone.

Aantrekkelijke routes **dóór** de zone

Thema 3 benadrukt dat de inrichting van de zone tussen Kloosterveen en de (dan) bestaande stad erop gericht dient te zijn dat er **dóór** dit gebied visueel aantrekkelijke en veilige routes naar het nieuwe woongebied Kloosterveen zullen ontstaan. Bij veiligheid gaat het zowel om verkeersveiligheid als nadrukkelijk ook om sociale veiligheid.

Sociale veiligheid

Het is daarom noodzakelijk dat in de tussenzone minimaal één sociaal-veilige hoofdroute ontstaat, met daarlangs zoveel mogelijk woningen. Verder is het gewenst dat de tussenzone een stedelijk karakter krijgt met functies als kantoren, bedrijven en sport (thema 4).

De inrichting van de zone

Ook moet worden bedacht dat het gebied, gezien vanaf de hooggelegen A28, in visueel opzicht een belangrijk visitekaartje van Assen vormt dat dagelijks door tienduizenden personen kan worden gezien. De tussenzone dient daarom een hoogwaardige vormgeving te krijgen (thema 5).

### 3.2 Specifieke uitgangspunten

Naast bovenstaande, algemene uitgangspunten, komen in het Structuurplan Kloosterveen de navolgende specifieke uitspraken voor.

|                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Locatie Oude Hoofdvaart      | De locatie "Oude Hoofdvaart" <sup>1</sup> krijgt een functie voor kantoren. De huidige woon- en andere functies langs de Oude Hoofdvaartsweg blijven gehandhaafd. De ontsluiting van dit gebied zal nog nader worden bezien. De voorkeur gaat uit naar een rechtstreekse ontsluiting vanaf de Balkenweg, maar uit een detailonderzoek moet nog blijken of dit ook verkeerstechnisch verantwoord is in relatie tot de verwachte verkeersintensiteiten op deze weg. Indien een ontsluiting op de Balkenweg niet mogelijk is, moet een ontsluiting vanaf de Oude Hoofdvaartsweg worden overwogen. |
| Huize Nassau                 | Het terrein van "Huize Nassau" krijgt een functie voor kantoren en houdt deels een groen karakter.<br>De ontsluiting zal plaatsvinden vanaf de Balkenweg, recht tegenover de ontsluiting Oude Grachtpad, en/of vanaf de Hoofdvaartsweg ZZ.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Kloosterveen (Noord) en Zuid | In de gebieden "Kloosterveen (Noord)" en "Kloosterveen (Zuid)" <sup>2</sup> is de situering van bedrijven mogelijk. Het gebied "Kloosterveen (Zuid)" komt bovendien in aanmerking voor de ontwikkeling van kantoren.<br><br>Dit gebied ondergaat een herinrichting, waarbij ook de bestaande ligging van de Balkenweg en de aansluiting op de A28 deels worden gewijzigd. De tracering van de westelijk gelegen op- en afritten naar de A28 en de ontsluiting van dit gebied dienen nog nader te worden bestudeerd in overleg met Rijkswaterstaat, aldus het structuurplan.                    |
| Milieuozonering              | Aan bedrijven in de tussenzonering worden specifieke eisen gesteld wat betreft architectuur en schaal van de bebouwing, terwijl bovendien rekening moet worden gehouden met de aard van de bedrijven teneinde hinder in de woonomgeving te voorkomen. Wat betreft deze problematiek wordt aansluiting gezocht bij de VNG-brochure "Bedrijven en milieuozonering". Het structuurplan wijst erop dat dit gebied, gezien vanaf de A28, een van de visitekaartjes van Assen vormt.                                                                                                                 |
| Verkeer                      | De woonwijk Kloosterveen wordt in fase 1 bereikbaar gemaakt via de Balkenweg, die in westelijke richting wordt verlengd. De Hoofd-                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

<sup>1</sup> In het Structuurplan aangeduid als "Zendmastlocatie".

<sup>2</sup> In het Structuurplan zijn beide locaties aangegeven als "Balkenweg West".

vaartsweg ZZ krijgt een verkeersluw karakter en houdt een functie voor het openbaar vervoer. Fietzers naar de nieuwe wijk Kloosterveen kunnen gebruikmaken van de huidige brug Asserwijk, van de nieuwe Kloosterbrug en van een fiets-/voetbrug die ongeveer halverwege beide bruggen wordt gebouwd. De primaire fietsroute naar Kloosterveen zal via de Vaart NZ lopen. Fietzers en voetgangers steken de Europaweg West of ongelijkvloers over of er komt een regeling met verkeerslichten.

### 3.3 De tweede hoofdontsluiting

Bij de vaststelling van het Structuurplan Kloosterveen in de raad (20 juni 1996) is geen uitspraak gedaan over de zogenaamde "tweede hoofdontsluiting" naar het woongebied Kloosterveen. In het ontwerp-Structuurplan waren daarvoor twee alternatieven aangegeven, het zogenaamde Groene Dijktracé en het zogenaamde IJbaan-tracé. De raad heeft echter besloten meerdere alternatieven in de uiteindelijke afweging te betrekken.

Aangezien op dit moment nog geen beslissing is genomen over het tracé van een tweede hoofdontsluiting kon daarmee in dit bestemmingsplan geen rekening worden gehouden. Dit bestemmingsplan doet daarom nadrukkelijk geen uitspraak over een tweede hoofdontsluiting, laat staan dat een en ander planologisch geregeld is. Dit betekent dat bij de uiteindelijke keuze van het tracé van de tweede hoofdontsluiting de regeling in dit bestemmingsplan in de afweging moet worden betrokken.

*Wat betreft het verkeer regelt dit bestemmingsplan derhalve alleen fase 1 (3.500 woningen in Kloosterveen, geen tweede hoofdontsluiting).*

### 3.4 De nota "Kiezen voor locaties op maat"

Het beleid van de gemeente Assen inzake nieuwe kantorenlocaties en bedrijventerreinen is neergelegd in de nota "Kiezen voor locaties op maat".

Volgens deze nota wil Assen nieuwe kantorenlocaties en bedrijventerreinen ontwikkelen om de sterke economische groei van de afgelopen jaren te continueren.

Deze nota bevat ook belangrijke uitgangspunten voor het plangebied. In hoofdstuk 5 zal overigens blijken, dat op bepaalde onderdelen inmiddels voor een iets andere aanpak is gekozen.

#### Kantoren

Uit een kantorenonderzoek, dat door "Research voor beleid b.v." in opdracht van de gemeente is uitgevoerd, is gebleken dat naast het Stationsgebied ook andere locaties ontwikkeld moeten worden. Uit datzelfde onderzoek kwam naar voren dat zowel het Stationsgebied als het Oudegrachtpad tot de meest hoogwaardige vestigingslocaties voor kantoren behoren in Noord-Nederland. Het gebied Oudegrachtpad en omgeving heeft als zichtlocatie langs de A28 vooral potenties voor zelfbouwers.

Daarom noemt de nota "Kiezen voor locaties op maat" dat gestreefd wordt naar uitbreiding van het kantorenpark Oudegrachtpad over de Balkenweg heen op de locatie Oude Hoofdvaart<sup>1</sup> (op korte termijn) en op het terrein van Huize Nassau (middellange termijn).

Daarnaast noemt de nota dat er mogelijkheden zijn voor kantoren in het overgangsgebied tussen de stad en de nieuwe woonwijk Kloosterveen. Zoals genoemd in paragraaf 3.2 is dit in het Structuurplan Kloosterveen nader geconcretiseerd door het aanwijzen van de zone ten zuiden van de verlengde Balkenweg voor kantoren.

Uit het gevoerde overleg over het Structuurplan Kloosterveen is gebleken dat de PPC tegen de vestiging van kantoren op deze locaties uit een oogpunt van mobiliteitsbeleid geen overwegende bezwaren heeft. Daarbij is overwogen dat door of nabij het plangebied in de toekomst drie buslijnen komen te lopen, waarvan twee met een frequentie van een halfuur.

In dit verband wordt opgemerkt dat het Tussengebied niet bedoeld is voor kantoren met een hoge arbeidsintensiteit, met een lage zakelijke auto-afhankelijkheid of voor kantoren met een hoge bezoekersintensiteit.

#### Bedrijven

De nota "Kiezen voor locaties op maat" bevat een thematische benadering van de bedrijventerreinen in Assen. Daarbij moet worden bedacht dat in het kader van de DAG-driehoek is afgesproken dat Drachten en Hoogeveen industrieterreinen gaan ontwikkelen met een bovenregionale functie en dat Assen en Groningen zich zullen toeleggen op de hightech en de kantorensector.

<sup>1</sup> Deze locatie werd toen nog "Zendmastlocatie" genoemd.

De gehanteerde thema's zijn:

- high tech;
- kleinschalige bedrijvigheid in relatie met wonen (wonen en werken in het groen);
- kleinschalig werken op het industrieterrein;
- industrie en groothandel;
- transport totaal;
- perifere detailhandel;
- kantoor aan huis.

Volgens de nota "Kiezen voor locaties op maat" komt de overgangszone naar Kloosterveen in aanmerking voor het thema kleinschalig wonen en werken in het groen, waarvoor circa 7 ha ontwikkeld zou moeten worden. De nota noemt verder dat kleinschalige bedrijvigheid in de sfeer van transport, opslag en handel in auto's slecht te combineren is met het thema "kleinschalige bedrijvigheid in relatie met wonen".

Horeca

De nota "Kiezen voor locaties op maat" noemt dat een bescheiden groei in de sector horeca mogelijk lijkt. De nota doet overigens geen specifieke uitspraken over het Tussengebied.



## Distributie-planologische aspecten

In het plangebied is onder bepaalde voorwaarden de vestiging van perifere detailhandel mogelijk gemaakt. In het navolgende komen de distributie-planologische aspecten aan de orde die hierbij een rol spelen.

### 4.1 Rijksbeleid

Het rijksbeleid ten aanzien van perifere detailhandelsvestiging (het PDV-beleid) is verwoord door de ministers van VROM en van Economische Zaken in een gezamenlijke brief aan de Tweede Kamer<sup>1</sup>.

Doel van het PDV-beleid

Het *doel* van het PDV-beleid is volgens de ministers tweeledig:

- het handhaven van de winkelfuncties van de binnensteden en andere bestaande winkelconcentraties;
- het bevorderen van de dynamiek in de detailhandel.

De regering wil nadrukkelijk voorkomen dat door het inrichten van nieuwe detailhandelsterreinen leegstand ontstaat in de bestaande winkelconcentraties -inclusief de stadscentra- of op de nieuwe terreinen.

Hoofddlijnen van het PDV-beleid

Tot de *hoofddlijnen van het PDV-beleid* behoort dat alleen winkels uit bepaalde *branches* zich perifeer mogen vestigen. Met perifeer wordt bedoeld op alle terreinen of locaties binnen de bebouwde kom die niet binnen een bestaand of gepland winkelgebied of het onmiddellijk daaraan grenzend gebied liggen. Bij winkels die zich perifeer mogen vestigen gaat het om twee categorieën:

- detailhandel in brand- en explosiegevaarlijke stoffen;
- winkels die vanwege de omvang en de aard van de gevoerde artikelen een grote oppervlakte nodig hebben voor de uitstalling (auto's, boten, caravans, tuincentra, bouwmarkten, grove bouwmaterialen, keukens en sanitair, alsmede woninginrichting waaronder meubels).

De problematiek van de grootschalige detailhandelsvestigingen (zogenaamde GDV-locaties) is van toepassing op stedelijke knoop-

<sup>1</sup> Samenvattende brief PDV-beleid, 19 juli 1993, ministers van VROM en Economische Zaken.

punten of stadsgewesten en is voor Assen derhalve nu niet aan de orde.

Bestuurlijke uitwerking

De bestuurlijke uitwerking van het PDV-beleid wordt overgelaten aan provincies en gemeenten.

## 4.2 Provinciaal beleid

Streekplan Drenthe

In het Streekplan Drenthe is aan Assen een zeer belangrijke functie gegeven uit verzorgingsoogpunt, namelijk een kwalificatie als streekcentrum. In het streekplan wordt een koppeling gelegd tussen het soort voorziening en de functie van de kern.

Zeer gespecialiseerde voorzieningen en voorzieningen met een ruim verzorgingsgebied zullen in streekcentra worden gesitueerd.

Bij de situering van voorzieningen binnen de kern gelden als belangrijkste uitgangspunten:

- de eis van een goede bereikbaarheid voor alle bevolkingscategorieën;
- de zorg voor een aantrekkelijk, levendig en goed functionerend centrum.

Een en ander leidt in het algemeen tot situering in het centrum en niet op bedrijfsterreinen of in het landelijk gebied.

Op het niet toestaan van vestigingen op bedrijventerreinen kunnen uitzonderingen worden gemaakt indien deze goed te motiveren zijn. Voor de detailhandel betreft dit de verkoop van ter plaatse geproduceerde goederen, de verkoop van goederen die gevaar opleveren voor de omgeving (bijvoorbeeld brand- en explosiegevaar) en voorzieningen met zeer specifieke ruimtebehoeften, zoals de handel in volumineuze goederen (bijvoorbeeld caravans), tuincentra en bepaalde vormen van horeca, zoals wegrestaurants.

Andere aspecten, zoals een veilige bereikbaarheid, worden in het streekplan in de eerste plaats gezien als een zaak van gemeentelijk beleid.

Op streekplanniveau is er behoefte aan een instrument waardoor een koppeling kan worden gelegd tussen het marktbereik van de voorzieningen en het verzorgingsbereik van de kernen. Een werkgroep met vertegenwoordigers van rijk, provincie en gemeenten werkt momenteel aan het opstellen van een methodiek waarbij de hiërarchie van kernen het uitgangspunt vormt.

### 4.3 Gemeentelijk beleid

|                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Detailhandelsnota Assen             | In opdracht van de gemeente Assen is in 1989 door het bureau D&P Van Dijk en Partners BV een uitvoerig onderzoek ingesteld naar de detailhandelsstructuur van Assen. De resultaten zijn neergelegd in de Detailhandelsnota Assen (1990). Uit het onderzoek is nog eens weer de zeer belangrijke regionale en deels zelfs bovenregionale functie van het winkelapparaat van Assen naar voren gekomen. De aanbevelingen uit het rapport betekenen een verschuiving van concentratiebeleid ("alles in de binnenstad") naar kwaliteitsbeleid.                                                                                                                                                                                                                                           |
| Nota Perifere detailhandel te Assen | De nota Perifere detailhandel te Assen is op 17 maart 1994 vastgesteld door de gemeenteraad. In deze nota wordt duidelijk uitgesproken dat de gemeente Assen volledig het rijksbeleid volgt. Voor de gemeente Assen blijft volgens deze nota derhalve de branche vooropstaan en niet de schaal van de winkelvoorziening bij de vraag of perifere vestiging mogelijk is. Wel wordt een ondergrens van 1.000 m <sup>2</sup> genoemd. Ten behoeve van PDV-speciaalzaken kan deze grens bij uitzondering worden verlaagd tot 500 m <sup>2</sup> . Hierbij valt te denken aan keuken- en sanitairspeciaalzaken. In de nota zijn op het industrieterrein gebieden aangegeven waar perifere detailhandel mogelijk is. Onderscheid is gemaakt in een concentratiegebied en in uitloopzones. |
| Branchering                         | Wat de branche-afbakening betreft wordt volgens de nota Perifere detailhandel aangesloten bij de richtlijnen, zoals die volgens het rijksbeleid voor perifere vestiging toelaatbaar worden geacht.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Beleid ten aanzien van assortiment  | Om eventuele "branchevervaging" te voorkomen is het gewenst een duidelijke omschrijving te geven van het assortiment dat gevoerd kan worden binnen de aangegeven branches. Het is immers niet de bedoeling dat op een perifere locatie artikelen worden aangeboden die (ook) uitstekend in het centrum verkocht kunnen worden. Om deze reden heeft de gemeenteraad in haar vergadering van september 1996 het beleid ten aanzien van perifere detailhandel verder verduidelijkt. Hierbij is gewerkt met de zogenaamde lijstensystematiek. Op lijst 1 staan per branche de artikelen die zonder meer tot die branche worden gerekend. In lijst 2 staan artikelen die als nevenproduct mogen worden verkocht. De artikelen van lijst 3 mogen in ieder geval niet worden verkocht.     |
| Samenhang in beleid                 | Vorenstaande nota's bepalen in samenhang het beleid met betrekking tot de detailhandel in het algemeen en tot de perifere detailhandel in het bijzonder. Het beleid gaat uit van concentratie van de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

detailhandel in de Asser binnenstad, als brandpunt van de regionale verzorgingsfunctie. Alleen voor branches met voornamelijk volumieuze goederen (zie paragraaf 4.1 over het rijks PDV-beleid) zijn en worden mogelijkheden gecreëerd in gebieden buiten de binnenstad.

#### 4.4 Perifere detailhandel in dit bestemmingsplan

Het beleid van de gemeente, zoals neergelegd in de nota "Perifere detailhandel te Assen", blijft in principe van kracht, met evenwel twee belangrijke kanttekeningen. In de eerste plaats wordt een onderscheid gemaakt tussen de zogenaamde "ABC- en motorenbranche" en de overige branches. De ABC- en motorenbranche (auto's, boten, caravans en motoren) zijn bij recht mogelijk gemaakt in het plangebied.

De tweede kanttekening heeft betrekking op de beschikbare ruimte. In het kader van een actualisering van de nota "Locaties op Maat" is een raming gemaakt van de ruimtebehoefte voor PDV in de periode 1996-2020. Verder is een onderzoek ingesteld naar de resterende capaciteit van het huidige concentratiegebied en van de uitloopzones voor perifere detailhandel. Op grond van dit onderzoek is de conclusie getrokken dat er in het thans aangewezen concentratiegebied en in de uitloopzones op korte termijn weinig praktische mogelijkheden meer zijn voor de vestiging van PDV-zaken. De reden daarvan is onder meer -naast het succes van bijvoorbeeld het plan De Borgstee en de meubelboulevard- dat er zich in deze gebieden nog tal van bedrijven bevinden die niet tot de PDV-branche behoren, maar die evenmin verhuisplannen hebben. Het is daarom nodig nu reeds uit te kijken naar andere gebieden voor de bedoelde PDV-branches. Vanuit die optiek is het gewenst om, in aansluiting op de huidige uitloopzones, ruimte te reserveren voor PDV in een gebied van circa 200 meter ten oosten van de Industrieweg, gelegen tussen de Havenkade en de Rolderhoofdweg. Of deze ruimte ook daadwerkelijk beschikbaar komt is echter momenteel nog niet zeker.

Er moet derhalve rekening mee worden gehouden dat vanwege ruimtegebrek in Assen nieuwe gebieden moeten worden aangewezen waar de vestiging van winkels in de PDV-branches mogelijk is. Het Tussengebied is vanwege de goede bereikbaarheid en de ligging nabij het nieuw te ontwikkelen woongebied Kloosterveen als zodanig een aantrekkelijke en geschikte locatie voor de eventuele vestiging van perifere detailhandel.

Uit een oogpunt van flexibiliteit is daarom de vestiging van PDV-bedrijven in het Tussengebied mogelijk gemaakt via een wijzigingsbevoegdheid. Op die manier kan flexibel op de marktsituatie worden gereageerd. De vraag of in de huidige, eventueel naar het zuiden uit te breiden concentratie- en uitloopzones nog ruimte beschikbaar is en/of de relatie met de wijk Kloosterveen vormen daarbij belangrijke afwegingsfactoren.



## Planbeschrijving

### 5.1 Ontwikkelingsvisie en ruimtelijk beeld

#### 5.1.1 Algemeen

Zichtlocatie

De ligging van het plangebied is enerzijds problematisch vanwege de nadrukkelijk aanwezige hoofdinfrastructuur die de mogelijkheden voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling beperken.

Anderzijds zijn de ontwikkelingskansen hierdoor juist zeer gunstig, omdat het plangebied in totaliteit een zichtlocatie van de eerste orde vormt. Bovendien vormen zowel de ligging bij de afslag Assen van de A28 als de ligging aan het stedelijk hoofdwegennet zeer gunstige vestigingsfactoren.

Het gebied heeft vanwege zijn unieke ligging in totaliteit dan ook meerdere functies.

#### 5.1.2 Verbindingsfunctie

Vanwege de ligging tussen Assen en de nieuwe wijk Kloosterveen moeten alle verkeersrelaties tussen beide gebieden via het plangebied verlopen.

Voor de bereikbaarheid van Kloosterveen zijn vooral een goed functionerend openbaar vervoer en korte, aantrekkelijke en (sociaal)-veilige fietsroutes van belang. Wat betreft het autoverkeer is enige congestie in de spitsuren aanvaardbaar te achten.

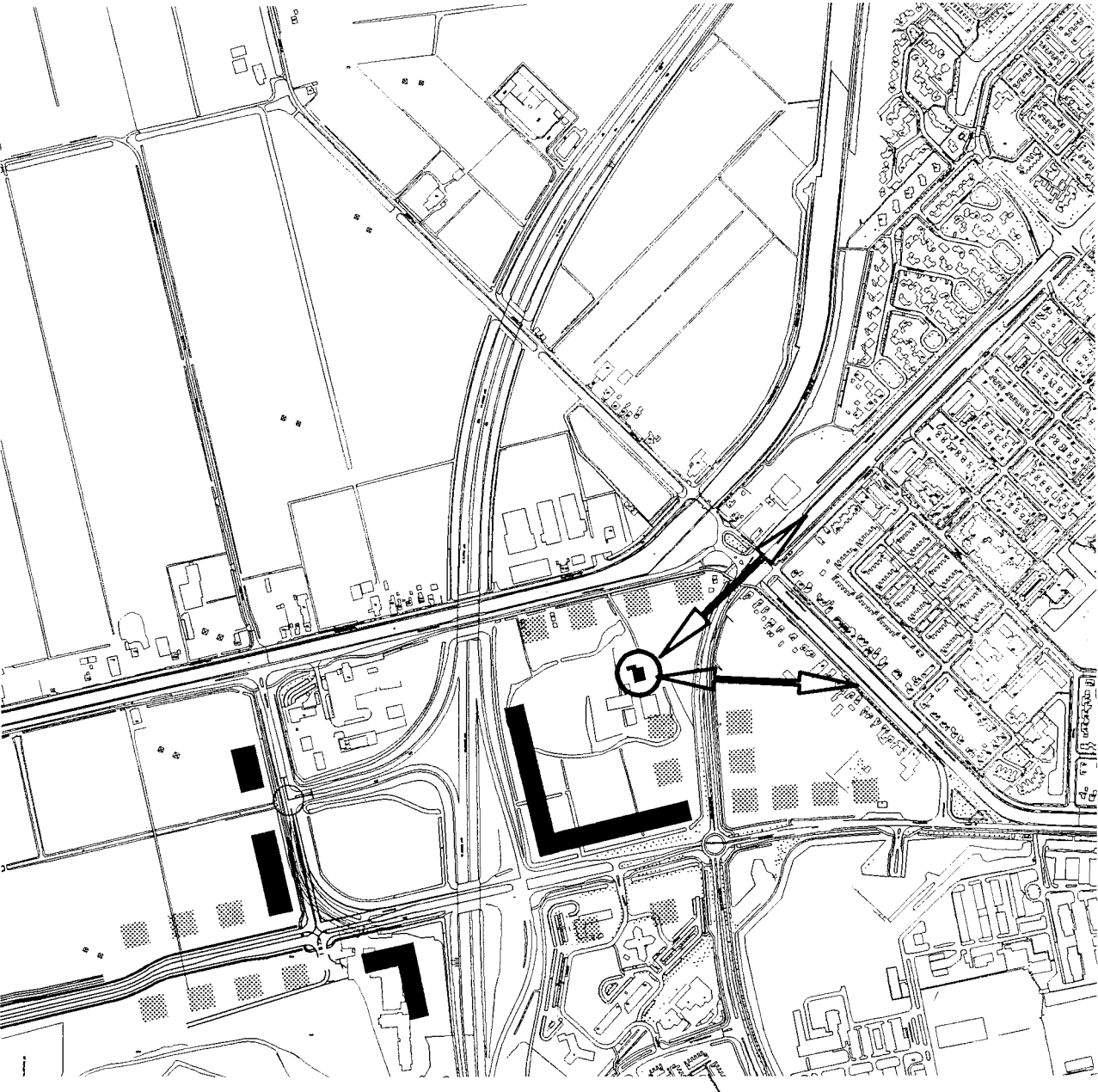
Bebouwing langs routes

De verbindende functie vraagt echter vooral ook om kwalitatief hoogwaardige verbindingen. Het is noodzakelijk om langs de routes stedelijke bebouwing te ontwerpen met een beschuttende werking. Beeldkwaliteit, sociale veiligheid en verkeersveiligheid van deze routes zijn belangrijk, naast levendigheid en een goed verlichtingsniveau in de avond- en nachturen.

#### 5.1.3 Signaalfunctie en zichtlocatie

A28

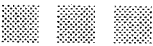
De signaalfunctie langs de A28 houdt in dat de stad Assen zich zal kunnen presenteren naar passanten. Het imago van Assen wordt door de invulling van dit gebied sterk beïnvloed. Assen kan zich -in de as Assen-Groningen- goed presenteren als stedelijk voorzieningencentrum. Dit houdt in dat "spraakmakende bebouwing" vanaf de A28 ook goed zichtbaar moet zijn.



RUIMTELIJKE UITGANGSPUNTEN



frontvorming



objecten

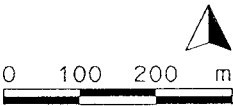


visuele relatie



handhaven Huize Nassau

*BügelHajema*  
adviseurs



Omdat gepoogd zal worden om bedrijven met een hoogwaardige uitstraling te interesseren voor deze locatie, wordt een deel van het plangebied hiervoor gereserveerd, ook als er op korte termijn nog geen concrete invulling aan kan worden gegeven.

Balkenweg/Europaweg

Ook de Balkenweg/N371 en de Europaweg zullen druk bereden wegen zijn. De gebieden langs deze wegen vormen daarmee aantrekkelijke (intern gerichte) zichtlocaties.

#### 5.1.4 Poortfunctie

De poortfunctie van het plangebied is nauw verweven met de signaalfunctie. Een poortfunctie kan aan het gebied worden gegeven door hier hoogwaardige gebouwen te realiseren, die laten zien dat Assen "hier begint".

Deze functie is derhalve vooral gekoppeld aan de aansluiting van Assen op de A28. De poortfunctie is ook, zij het in mindere mate, belangrijk vanaf de N371/Balkenweg.

De poortfunctie houdt in dat bezoekers van Assen in dit gebied "ontvangen" worden. In functionele zin kan hieraan invulling worden gegeven door hierin zakelijke dienstverlening onder te brengen, deels in de vorm van kantoren, groothandel en horeca.

#### 5.1.5 Bebouwing

De genoemde signaal- en poortfuncties worden met name gerealiseerd door toekomstige bebouwing met een zekere uitstraling qua massa, functie en architectuur. Deze functies zijn belangrijk voor doorgaande automobilisten op de A28, respectievelijk voor automobilisten komende vanaf de A28 en de N371.

A28

De toekomstige bebouwing aan de westzijde van de A28 heeft een functie om dit verkeer te "ontvangen" en in de richting van het centrum van Assen te begeleiden (zie ook afbeelding 3).

De toekomstige bebouwing aan de oostzijde van de A28 heeft primair een signaalfunctie en secundair een poortfunctie. Op de locatie Huize Nassau wordt daarom een hogere (kantoor-)bebouwing voorgestaan, die deze combinatiefunctie bij uitstek kan vervullen. De bebouwingsrichting volgt eerst de richting van de A28 (frontvorming) en verder de richting van de Balkenweg, waarmee de ligging van het centrum van Assen wordt benadrukt.

Met betrekking tot de signaalfunctie is de beplanting langs de A28 van belang. Deze belemmert, in de huidige situatie, het zicht op

enkele deellocaties in het plangebied. Het verdient aanbeveling om de beplanting langs de op- en afritten van de A28 deels te verwijderen om de "zichtlocatie" ook daadwerkelijk zichtbaar te maken.

#### 5.1.6 Kwaliteitsniveau en investeringsniveau

Vanwege de geschetste bijzondere functies van het gebied worden aan de inrichting hoge kwaliteitseisen gesteld.

Omdat te verwachten is dat kwalitatieve invullingen (soms) hoge investeringen zullen vergen, moet vervolgens een afweging worden gemaakt tussen het gewenste kwaliteitsniveau en het investeringsniveau.

Om bijvoorbeeld de integratie van het toekomstige woongebied Kloosterveen met Assen te maximaliseren zijn verschillende aanpassingen van de infrastructuur in het plangebied denkbaar zoals:

- het aanbrengen van geluidbeperkende voorzieningen langs de A28 met het doel meer woonfuncties in het plangebied te kunnen realiseren;
- het verhogen of verlagen van de Europaweg, met het doel om de locaties Oude Hoofdvaart en Huize Nassau te kunnen integreren.

Hoewel bovengenoemde en andere mogelijkheden een betere integratie tussen de bestaande stad en Kloosterveen kunnen bewerkstelligen, is gebleken dat de daarvoor benodigde investeringen te hoog zijn.

In de navolgende planbeschrijving komen bovengenoemde activiteiten daarom verder niet meer aan de orde.

#### 5.1.7 De belevingswaarde

Een belangrijk uitgangspunt, zo blijkt, is het bereiken van een zo hoog mogelijke belevingswaarde. De belevingswaarde is van toepassing op meerdere groepen personen, namelijk:

- de doorgaande automobilist (A28, Europaweg);
- automobilisten die via het Tussengebied naar of van de A28 en N371 reizen;
- mensen die in Kloosterveen wonen en via het Tussengebied relaties onderhouden met andere delen van de stad;
- mensen die in het Tussengebied werken en/of gebruik maken van de daar eventueel te vestigen voorzieningen.

Laatstgenoemde twee groepen zullen ook voor een belangrijk deel gebruikmaken van de langzaam verkeersroutes.

Tegen deze achtergrond is in het Structuurplan Kloosterveen terecht gesteld: *"Aan bedrijven in het Tussengebied worden specifieke eisen gesteld wat betreft architectuur en schaal van de bebouwing..."*

Activiteiten, functies en bebouwing die een nadelige invloed hebben op de uitstraling van het gebied als zichtlocatie moeten worden geweerd.

Het creëren van een beperkt aantal herkenbare en kwalitatief hoogwaardige hoofdassen kan een belangrijke bijdrage leveren aan de belevingswaarde.

Bebouwing dicht langs de routes kan eveneens een positieve bijdrage leveren aan de belevingswaarde. Hierbij kan bijvoorbeeld ook gedacht worden aan begeleiding door gebouwen die 's avonds verlicht zijn. Langs de Balkenweg/N371, die voornamelijk door automobilisten zal worden gebruikt en een breed profiel krijgt, is het gewenst dat de bebouwing een min of meer grootschalig karakter heeft. Langs de belangrijke fietsroutes daarentegen dient de bebouwing wat kleinschaliger te zijn.

Water

In het plangebied is uit een oogpunt van waterhuishouding (berging) een bepaalde hoeveelheid open water nodig. Er is voor gekozen het element water nadrukkelijk een rol te laten spelen in de beeldvorming. Het water is daarom geconcentreerd langs de noordzijde van de Balkenweg<sup>1</sup>. Visueel wordt daarmee als het ware het water van de Vaart voortgezet langs de nieuwe route naar Kloosterveen.

## 5.2 Verkeersaspecten

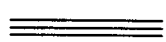
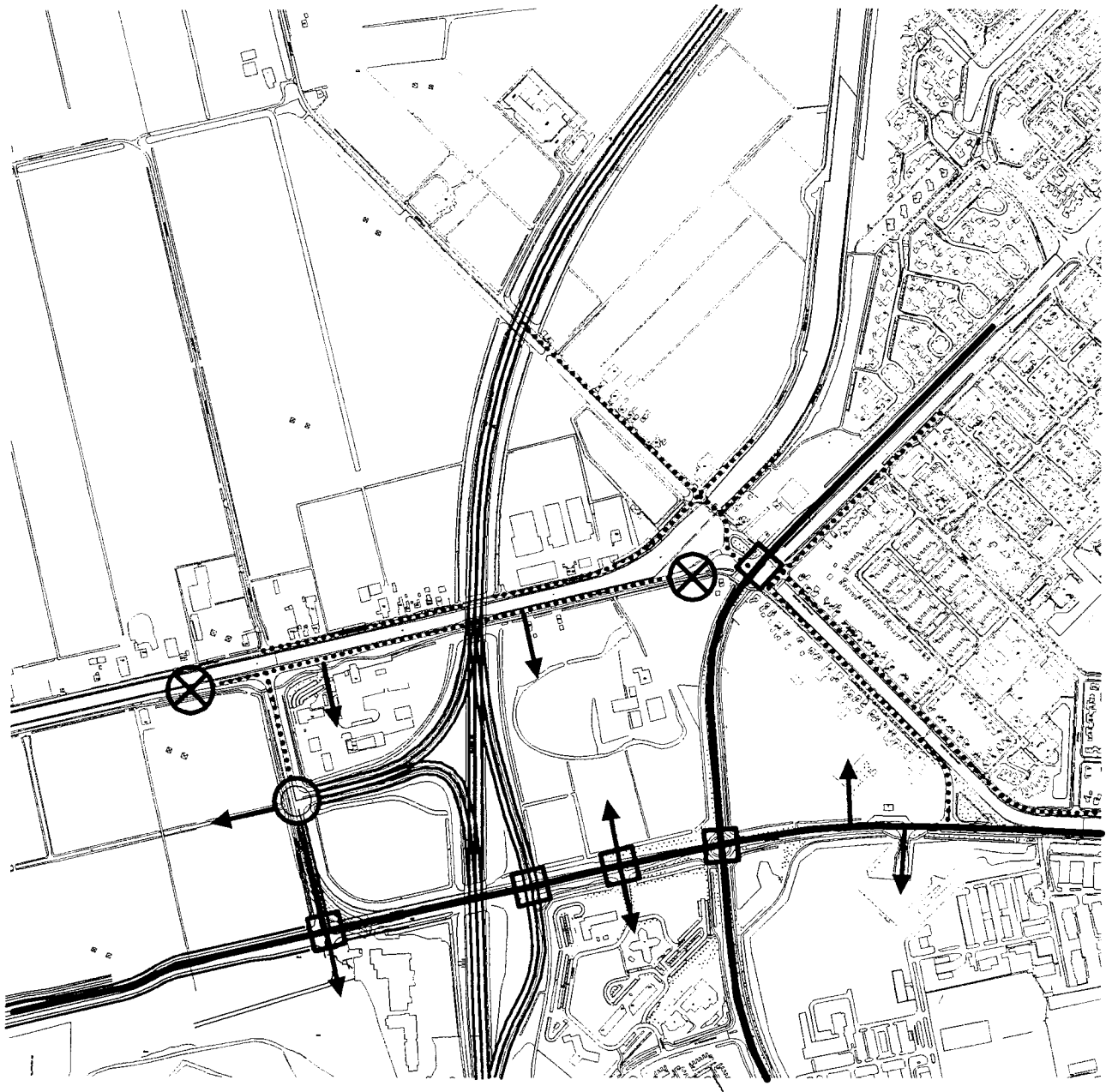
### 5.2.1 Categorisering van wegen

Duurzaam veilig

Uitgangspunt voor de toekomstige categorisering van wegen is het concept van "duurzaam veilig", zoals verwoord in het Structuurplan Kloosterveen. Op grond daarvan worden de volgende wegtypen onderscheiden naar functie (zie ook afbeelding 4).

- Wegen met de functie **stromen** zijn bedoeld voor het lange-afstandsverkeer. Hiertoe behoort de als autosnelweg ingerichte A28 met op- en afritten.

<sup>1</sup> Met de "Balkenweg" wordt in het navolgende zowel de huidige Balkenweg tot aan Van der Valk bedoeld, als de nieuwe weg richting Kloosterveen en Smilde.



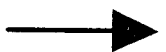
stromen



ontsluiten



verblijven



toegang



bussluit



rotonde



verkeerslichten

**BügelHajema**  
adviseurs



0 100 200 m

- Wegen met de functie **ontsluiten** maken hele gebieden zoals woonwijken, industrieterreinen en dergelijke voor auto's bereikbaar. Een vlotte doorstroming van autoverkeer op de wegvakken is belangrijk. Deze categorie mag geen voetgangers of fietsers op de hoofdrijbaan hebben en bij de vormgeving moet men bijzondere aandacht geven aan veilige oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers. Hiertoe behoren de Balkendwarsweg<sup>1</sup> ten zuiden van de nieuwe rotonde, de Balkenweg en de Europaweg.
- Kenmerkend voor de wegen met de functie **verblijven** is dat er een directe toegang is tot parkeerplaatsen en percelen. Zowel het aantal auto's als de rijsnelheden moeten op deze wegen laag zijn. Hiertoe behoren of gaan behoren:
  - de Hoofdvaartsweg ZZ;
  - de Balkendwarsweg ten noorden van de nieuwe rotonde bij de A28;
  - de Oude Hoofdvaartsweg;
  - de Vaart NZ;
  - de aansluiting van de huidige Asserwijk;
  - de wegen die de diverse deelgebieden ontsluiten.

### 5.2.2 Autoverkeer

Verwachte verkeersintensiteiten

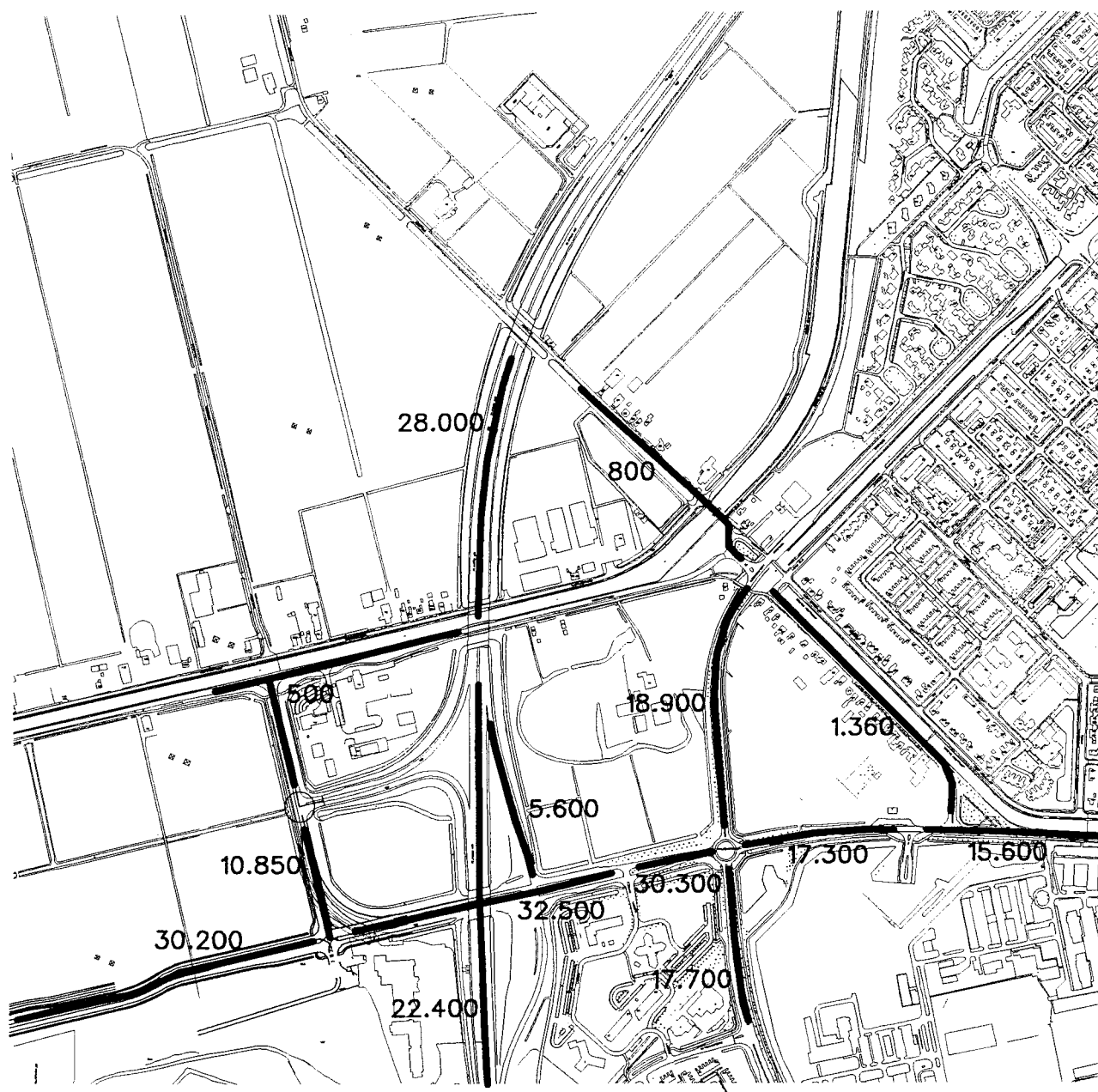
In afbeelding 5 staan per wegvak de verwachte toekomstige verkeersintensiteiten aan het einde van fase 1 (met 3500 woningen in Kloosterveen). Deze aantallen zijn ontleend aan het Structuurplan Kloosterveen.

Verkeersafwikkeling per auto

Om bij de genoemde intensiteiten nog van een redelijke verkeersafwikkeling te kunnen spreken is onder meer een voldoende aantal rijstroken nodig. Reeds bij de voorbereiding van het Structuurplan Kloosterveen is daarom aandacht geschonken aan het noodzakelijke aantal rijstroken op de Balkenweg, de Europaweg en de toe- en afritten van de A28<sup>2</sup>. Tevens is daarbij berekend op welke plaatsen een regeling met verkeerslichten nodig is. Gebleken is dat in een aantal situaties het verkeersaanbod dermate hoog komt te liggen dat rotondes op den duur onvoldoende capaciteit zullen hebben om de verwachte verkeersstromen adequaat te verwerken. Om deze reden zal ook de huidige rotonde in de Balkenweg weer worden omgebouwd tot een met verkeerslichten geregeld kruispunt.

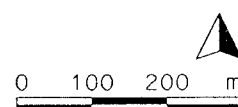
<sup>1</sup> Met Balkendwarsweg wordt in het volgende het wegvak van de huidige Balkenweg bedoeld tussen Van der Valk en de Hoofdvaartsweg ZZ.

<sup>2</sup> Zie het rapport "Ontsluiting Kloosterveen, maatregelen Balkenweg/Europaweg West d.d. 28-04-1995 van Grontmij.



30.200 wegvak met intensiteiten in mvt/etm  
(eind van fase 1)

**BügelHajema**  
adviseurs



Schema rijstrookindeling

In het separaat bijgevoegde schema (bijlage 1) is een overzicht gegeven van de toekomstige rijstrookindeling, uitgaande van de eindsituatie in fase 1. Deze eindsituatie kan middels een geleidelijke fasering worden bereikt.

Uit het schema blijkt dat de Balkenweg ten westen van de Europaweg over 2 x 2 doorgaande rijstroken zal beschikken.

In het schema is op twee plaatsen aangegeven dat er ruimte gereserveerd moet worden voor een extra strook ten behoeve van "linksaffers" in fase 2. De benodigde ruimte moet worden gereserveerd in de middenberm van de Europaweg Zuid, respectievelijk de westelijk gelegen afrit van de A28. Deze ruimtereserveringen staan overigens los van de keuze omtrent het tracé van de tweede hoofdontsluiting.

De geraamde intensiteit op de Europaweg West in fase 1 bedraagt 19.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit betekent dat in theorie nog juist met een enkele rijbaan met twee rijstroken kan worden volstaan. Indien het verkeer in fase 1 zich echter iets sneller ontwikkelt dan nu wordt verwacht, zal aanleg van een tweede rijbaan nodig zijn, los van eventuele ontwikkelingen in fase 2. Om deze reden is in het schema van de rijstroken voor fase 1 uit een oogpunt van ruimte-reservering uitgegaan van twee rijbanen met elk 2 rijstroken voor de Europaweg West.

Dwarsprofielen

Voor de dwarsprofielen is uitgegaan van gangbare maten. Voor de Balkenweg ten oosten van Van der Valk en de Europaweg geldt een breedte van 3 meter voor een rechtdoorgaande rijstrook en van 2.85 meter voor een afslaanende strook (bij een dubbele afslaanende strook is de breedte eveneens 3 meter). Op de Balkenweg ten westen van Van der Valk (N371) gelden iets ruimere afmetingen.

Bij het bepalen van de benodigde ruimte moet verder rekening worden gehouden met redresseerstroken, ruimte voor wegmarkering, bermen en dergelijke. In bijlage 1 zijn enige dwarsprofielen weergegeven.

Inrichtingsschets

De rijstrookindeling is niet nader gedetailleerd in de inrichtingsschets. Wel is op basis van het schema van de rijstrookindeling weergegeven binnen welke grenzen verharding kan worden aangebracht. In het algemeen zijn de begrenzingen zodanig ruim gelegd dat er nog enige speelruimte is wat betreft het tracé, de breedte van middenbermen en dergelijke.

Verkeerslichten

Op de navolgende kruispunten komen verkeerslichten te staan:

- Balkenweg/Van der Valk/westelijke op- en afrit A28;

- Balkenweg/oostelijke op- en afrit A28;
- Balkenweg/Huize Nassau/Oude Grachtpad;
- Balkenweg/Europaweg;
- Europaweg West/Asserwijk.

De afwikkeling van het verkeer op de eerstgenoemde vier kruispunten wordt sterk beïnvloed door de korte onderlinge afstanden hiervan. Een koppeling van deze verkeerslichten is daarom noodzakelijk. Een goede koppeling is ook mogelijk omdat versturende factoren zoals fietsers op de rijbaan, geparkeerde voertuigen of niet geregelde kruispunten niet voorkomen.

Bij een koppeling wordt het verkeer ter plaatse van de kruising Balkenweg/Europaweg, c.q. Balkenweg/westelijke op- en afrit A28 samengevoegd tot "pelotons" die vervolgens zonder stops door het netwerk worden geloodst.

Tenslotte wordt opgemerkt dat de verkeerslichten bij de aansluiting Asserwijk vooral een functie hebben voor overstekende fietsers (zie ook paragraaf 5.2.4.).

#### Rotonde

Na overleg tussen het rijk, de provincie en de gemeente is besloten een rotonde aan te leggen aan het einde van de westelijk gelegen afrit van de A28. Hiermee wordt een goede onderlinge aansluiting van de diverse wegcategorieën bereikt. De rotonde behoort namelijk tot de categorie "ontsluiten" waar zowel een weg met de functie "stromen" als een weg met de functie "verblijven" op kan worden aangesloten. Verder wordt met de rotonde bereikt dat automobilisten vanaf de snelweg hun snelheid aanpassen aan de lokale situatie.

De rotonde zal zodanige afmetingen krijgen, dat ook bijzondere transporten daar gebruik van kunnen maken. Dit laatste is vooral van belang vanwege de vestiging van een transportbedrijf op het terrein Kloosterveen (Noord).

#### Beplanting

Uit een oogpunt van belevingswaarde is een goede begeleiding van de diverse wegen met (boom)beplanting van grote betekenis. Daarbij moeten de potenties van de diverse deelgebieden als zichtlocatie wel tot uitdrukking komen.

De Balkenweg kent over een vrij grote lengte een voldoende brede middenberm om daar bomen te planten.

Indien ook boombeplanting in de middenberm van de Europaweg West nodig is, moet het op de inrichtingsschets aangegeven profiel worden verbreed. Het aangegeven profiel gaat namelijk uit van een middenberm met een breedte van 2 meter.

Mobiliteitsbeleid en locatie-  
beleid

Het doel van het door het rijk geformuleerde mobiliteitsbeleid is het verbeteren van de leefbaarheid en het terugdringen van het gebruik van de auto. Onder meer uit de uitgangspunten van het Verkeers-structuurplan Assen (VSP) blijkt dat de gemeente dit beleid van harte steunt en uitvoert. Verder kan in dit verband de "Nota locatie-beleid in de gemeente Assen" worden genoemd, die op 8 oktober 1996 door het gemeentebestuur is vastgesteld.

Een van de instrumenten in dit verband is het locatiebeleid. Het gaat er daarbij om dat de verschillende functies zodanig ten opzichte van elkaar worden gesitueerd dat het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer worden gestimuleerd. In navolging van het beleid van de provincie Drenthe worden in Assen twee soorten locaties onderscheiden, namelijk autolocaties en openbaarvervoerlocaties. Het Tussengebied moet in de huidige situatie als een duidelijke autolocatie worden beschouwd. In de toekomst zal er echter tevens sprake zijn van een redelijke bereikbaarheid per openbaar vervoer (zie paragraaf 5.2.3). Ook de bereikbaarheid per fiets is uitstekend te noemen.

In het Structuurplan Kloosterveen is aangegeven dat de vestiging van kantoren in dit gebied daarmee toelaatbaar is uit een oogpunt van locatiebeleid.

Parkeren

In het VSP zijn parkeernormen opgenomen die ook voor het Tussengebied gelden. Voor bedrijven wordt een norm van 1 parkeerplaats per 2.5 arbeidsplaats gehanteerd en voor kantoren een norm van 1 parkeerplaats per 40 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte. Deze normen passen in het noordelijk en gemeentelijk locatiebeleid.

Gezien de genoemde functies van het gebied mag het parkeren uit een oogpunt van belevingswaarde niet waarneembaar zijn vanaf de Balkenweg en de Europaweg. Ook vanaf de A28 dient het parkeren zoveel mogelijk aan het zicht te worden onttrokken.

### 5.2.3 Openbaar vervoer

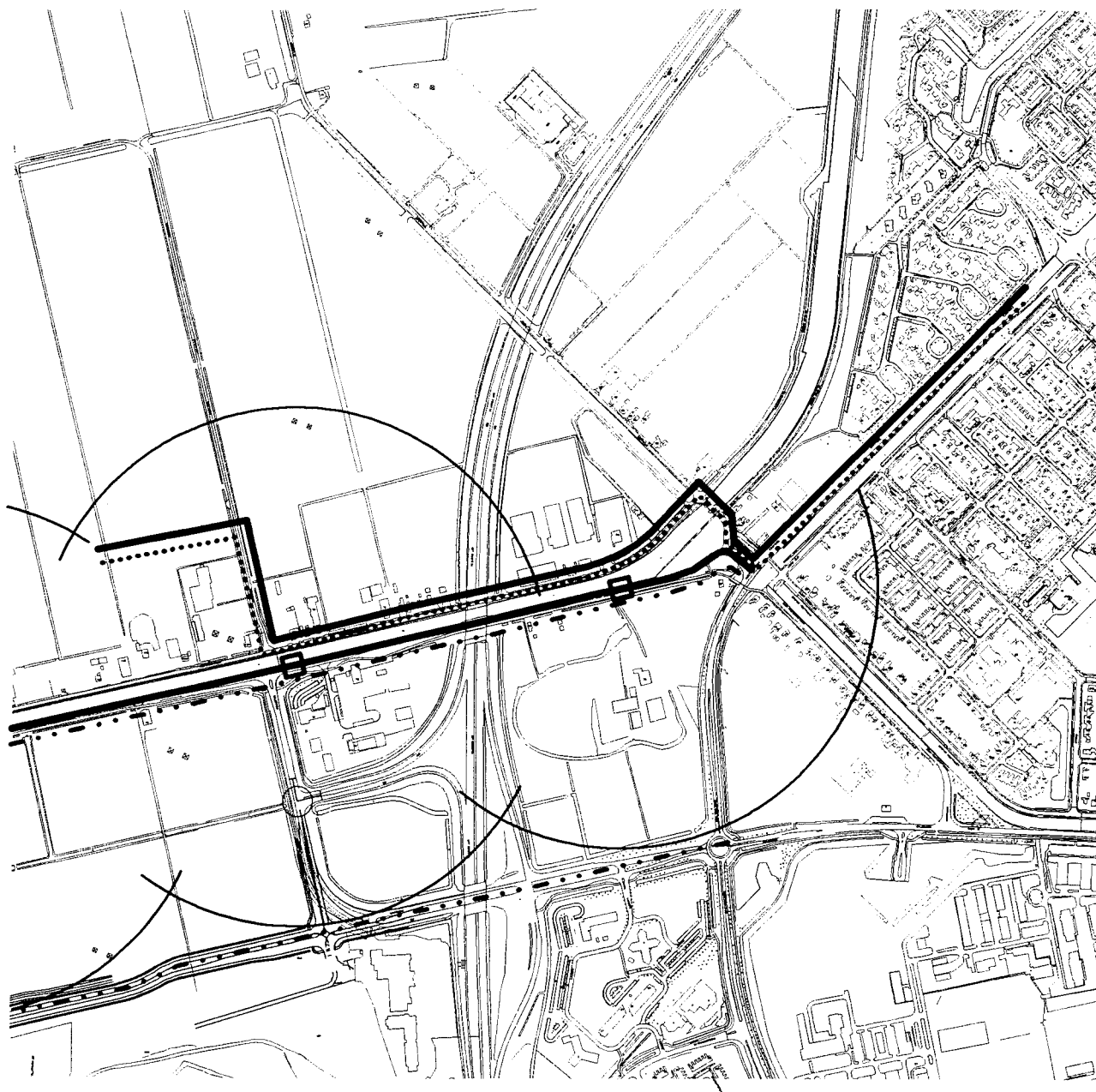
Lijnvoering openbaar  
vervoer

Het regionaal openbaar busvervoer zal gebruik blijven maken van de bestaande routes (zie ook afbeelding 6).

Daarnaast zal er een stadsdienst komen, die waarschijnlijk gebruik zal maken van de Hoofdvaartsweg NZ en de brug Asserwijk. Deze stadsdienst zal vervolgens langs de Vaart ZZ of via de Maria in Campislaan kunnen lopen.

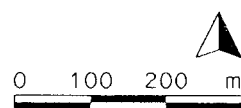
Bussluizen

Omdat de Hoofdvaartsweg ZZ een verkeersluw karakter zal krijgen, zijn op twee plaatsen bussluizen nodig.



-  streekvervoer
-  stadsdienst
-  400 mtr. tot halte
-  alternatieve route stadsdienst

**BügelHajema**  
adviseurs



De ene bussluis komt direct nabij de Europaweg West te liggen. Hiermee wordt bereikt dat verkeer vanaf de westelijke afrit van de A28 het terrein van Huize Nassau kan bereiken zonder de Balkenweg extra te belasten. Bovendien wordt op deze wijze voorkomen dat het terrein van Huize Nassau als sluiproute wordt gebruikt. Een en ander heeft wel als gevolg dat de woningen en bedrijven langs de Hoofdvaartsweg ZZ voor autoverkeer uitsluitend bereikbaar zijn via de Balkenweg, al of niet via het terrein van Huize Nassau.

De tweede bussluis komt meer naar het westen te liggen, ongeveer ter plaatse van de hoogspanningsleidingen. Hiermee wordt bereikt dat de woningen langs de Hoofdvaartsweg ZZ die ten westen van de hoogspanningsleidingen liggen onderdeel gaan uitmaken van de nieuwe woonwijk Kloosterveen-Zuid.

#### Bushalte

Het ligt voor de hand om in ieder geval voor lijn 16 van de VEONN een bushalte te situeren aan de Hoofdvaartsweg ZZ, nabij de toegang tot Huize Nassau. Verder is in het Bestemmingsplan Kloosterveen I een bushalte aangegeven nabij de nieuwe fietsbrug naar Kloosterveen. Daarmee komt een relatief groot deel van het plangebied binnen een loopafstand van 400 meter van een frequent bereden buslijn te liggen (afbeelding 6).

Het plangebied kan eveneens binnen de directe invloedssfeer van lijn 84 van de VEONN en van de stadsdienst komen te liggen. Dat is zonder meer het geval indien deze lijnen routes gaan volgen ten zuiden van de Drentsche Hoofdvaart (zie afbeelding 6). Voorzover een route langs de Hoofdvaartsweg NZ wordt bereden is de aanwezigheid van de nieuwe fietsbrug een belangrijke voorwaarde om voor het westelijk deel van het plangebied van een goede bereikbaarheid te kunnen spreken.

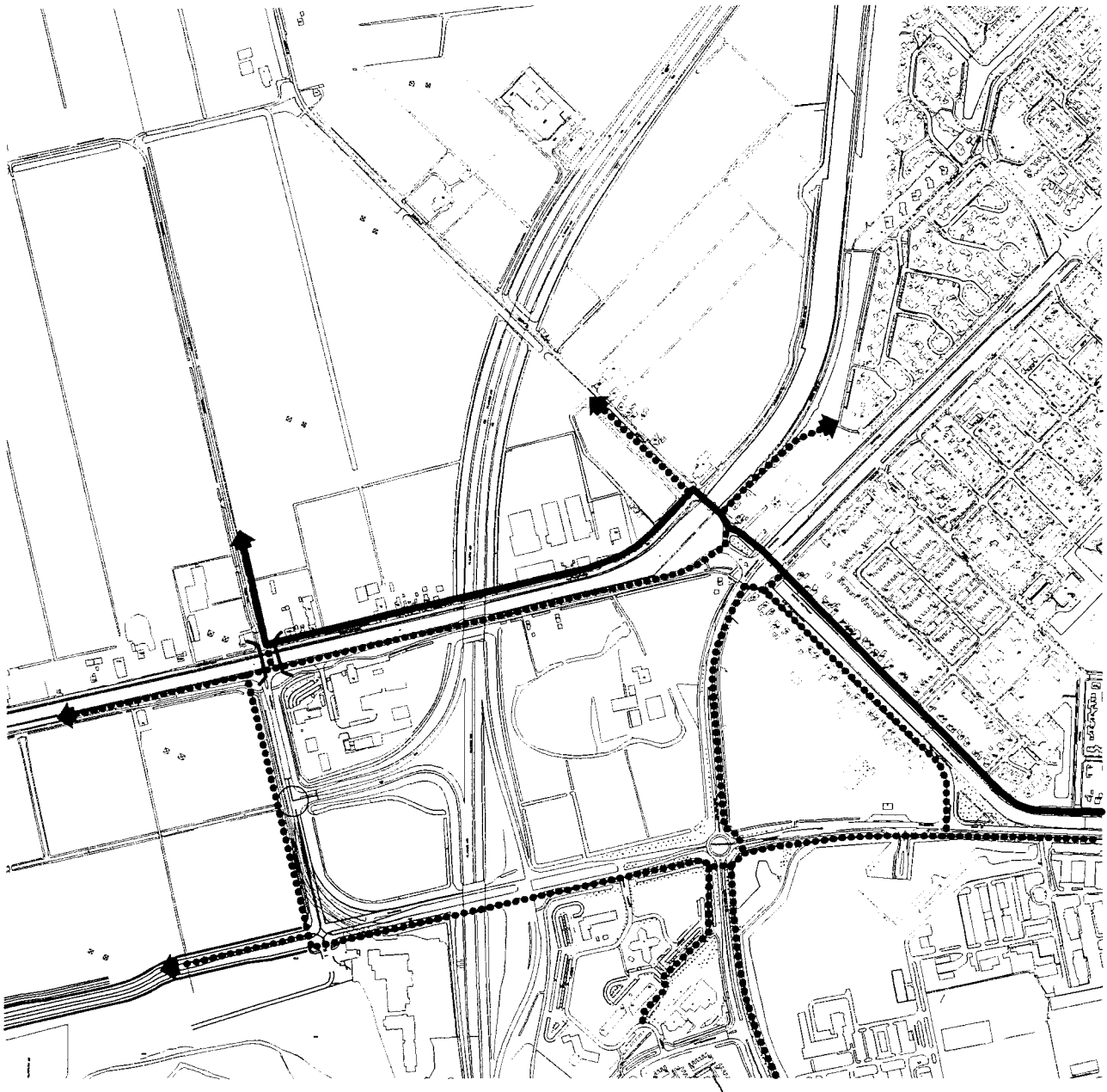
*Uit het voorgaande blijkt dat een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid per openbaar busvervoer zonder meer tot de mogelijkheden behoort. In de directe omgeving van het plangebied komen immers drie buslijnen te lopen, waarvan twee frequent worden bereden.*

#### 5.2.4 Fietsverkeer

#### Netwerk fietsverkeer

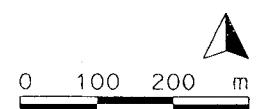
In het bestemmingsplan Kloosterveen I is een netwerk voor het fietsverkeer aangegeven (zie afbeelding 7).

De huidige fietspaden zullen blijven bestaan. Wel moeten plaatselijk de fietspaden enigszins worden verlegd als gevolg van de verbreding van de Balkenweg en de Europaweg.



-  primaire fietsroute
-  secundaire fietsroute
-  fietsbrug (plaats nader te bepalen)

**BügelHajema**  
adviseurs



Reconstructies zijn nodig op de volgende plekken:

- langs de Balkendwarsweg. Fietzers kunnen hier op den duur gebruikmaken van de ontsluitingsweg van de locatie Kloosterveen (Noord);
- langs de Balkenweg tussen de aansluitingen Lauwers en Oude Hoofdvaartsweg;
- langs een gedeelte van de Vaart ZZ ten oosten van de Oude Hoofdvaartsweg;
- langs een gedeelte van de Europaweg West;
- langs een gedeelte van de Europaweg Zuid.

Primaire fietsroute naar  
Kloosterveen

Volgens het Structuurplan Kloosterveen en het bestemmingsplan Kloosterveen I zal de primaire fietsroute naar de nieuwe woonwijk via de Vaart NZ en de brug Asserwijk gaan lopen. Dat betekent dat fietsers de drukke Europaweg West moeten kruisen.

In het Structuurplan Kloosterveen is aangegeven dat onderzocht zal worden of deze kruising ongelijkvloers moet plaatsvinden of dat er sprake kan zijn van een gelijkvloerse oversteekmogelijkheid, maar dan beveiligd met verkeerslichten.

Er is een duidelijke voorkeur voor de aanleg van een fietstunnel, zowel vanwege het fietsverkeer zelf als vanwege de doorstroming van auto-verkeer op de Europaweg West. Voorwaarde is een sociaal-veilige vormgeving.

In dit stadium kan echter nog geen uitsluitsel worden gegeven over de plaats en uitvoering van een eventuele fietstunnel, omdat die zaken sterk samenhangen met de keuze van het tracé van de tweede hoofd-ontsluiting. Afgezien van andere mogelijkheden zal bijvoorbeeld de eventuele keuze voor het IJsbaantracé tot een andere situering van een fietstunnel leiden dan wanneer gekozen zou worden voor het Groene Dijktracé.

Daar komt bij dat de ruimte voor een fietstunnel beperkt is. Een hoogwaardige en sociaal-veilige fietstunnel vraagt namelijk om flauwe hellingen, waardoor de hellingbanen zo lang worden dat een tunnel niet goed ruimtelijk inpasbaar is. Daarom wordt sterk overwogen om de Europaweg West plaatselijk enigszins te verhogen ten einde de aanleg van een hoogwaardige fietstunnel mogelijk te maken. Echter, ook voor deze ingreep is het nodig om eerst voldoende inzicht te hebben in het tracé van de tweede hoofdontsluiting.

Op grond van bovengenoemde overwegingen is ervoor gekozen om *voorshands* uit te gaan van een met verkeerslichten beveiligde oversteekplaats voor fietsers. Overigens zal ook het openbaar vervoer en

Overige fietsroutes naar  
Kloosterveen

het verkeer via de brug Asserwijk profiteren van deze verkeersregeling. Zonder verkeerslichtenregeling zal het vaak lastig zijn om vanaf de Asserwijk de drukke Europaweg West op te rijden.

In het Structuurplan Kloosterveen is een nieuwe fietsbrug geprojecteerd ongeveer ter plaatse van de hoogspanningsleidingen (zie ook afbeelding 7). Nadat deze brug is aangelegd ontstaat als alternatief voor de primaire fietsroute een extra fietsroute naar en van Kloosterveen, namelijk via de Hoofdvaartsweg ZZ. In verband met de aantrekkelijkheid en sociale veiligheid van deze route zal de bouw van bedrijfswoningen langs de Hoofdvaartsweg ZZ worden bevorderd (zie echter ook paragraaf 5.5).

Een derde fietsroute naar Kloosterveen ligt langs de Balkenweg/N371. Vanuit de stad gezien kan tot aan de kruising bij van der Valk het bestaande fietspad worden gevolgd. Voorbij de kruising kan men gebruik maken van de ontsluitingsweg in het gebied Kloosterveen (Noord), die direct ten noorden van de waterpartij is gelegen. Voor fietsers ontstaat hiermee een aantrekkelijke route. Het verdient aanbeveling dat uit een oogpunt van sociale veiligheid langs deze route zoveel mogelijk bedrijfswoningen komen te staan en/of functies die 's avonds verlicht zijn (showrooms en dergelijke).

Bereikbaarheid per fiets  
van de afzonderlijke locaties

Op de plaatsen waar de locaties worden ontsloten voor autoverkeer kunnen ook fietsers het terrein bereiken. Dat betekent wel, dat fietsers de Balkenweg moeten kruisen om bij de terreinen Huize Nassau en Oude Hoofdvaart te komen. Het eerstgenoemde punt is met verkeerslichten beveiligd, bij de andere oversteekplaats is dat niet het geval. Vanwege het geringe aantal oversteekbewegingen wordt dit aanvaardbaar geacht.

Daarenboven beschikken de terreinen Kloosterveen (Noord), Huize Nassau en Oude Hoofdvaart ook nog over toegangen waar het fietsverkeer wel, maar het autoverkeer geen gebruik van mag maken. Er is dus sprake van een relatief fijnmazige bereikbaarheid voor fietsers.

### 5.3 Functies en netto uitgeefbaar terrein

#### 5.3.1 Concrete aanvragen c.q. invullingen

Met een aantal bedrijven zijn inmiddels gesprekken gevoerd en aan sommige daarvan zijn reeds min of meer concrete toezeggingen gedaan.

- Aan een transportbedrijf is een locatie toegezegd nabij de westelijke op- en afrit van de A28 (benodigde ruimte ongeveer 2 ha). Uit een oogpunt van milieuzonering komt daarom dit gebied niet meer in aanmerking voor het thema "kleinschalig wonen en werken in het groen".
- De brandweer heeft te kennen gegeven dat zij overweegt om in het Tussengebied een steunpunt voor Assen West in te richten.
- Aangezien de ANWB op de huidige plaats wil uitbreiden moet er een nieuwe plaats voor een carpoolplaats komen.

### 5.3.2 Gekozen zonering van functies in het bestemmingsplan

Gelet op zowel de nota "Kiezen voor locaties op maat" als op de hierboven genoemde concrete belangstelling is de volgende benadering gekozen in het kader van dit bestemmingsplan:

|                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Locatie Oude Hoofdvaart | De locatie Oude Hoofdvaart zal met name worden ontwikkeld voor kantoren, bedrijven en garages. Vooral het gebied ten noordoosten van de ontsluitingsweg komt in aanmerking voor kleinschalige bedrijven. Met dit laatste wordt aansluiting gevonden bij de Gemengde bebouwing die is toegestaan langs de Oude Hoofdvaartsweg.                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Locatie Huize Nassau    | <p>Het grootste deel van het terrein van Huize Nassau komt in aanmerking voor (snelweggebonden) kantoren, als voortzetting van de locatie Oude Grachtpad. Het terrein zal overwegend worden ontwikkeld voor zelfbouwers in een groene omgeving.</p> <p>In het noordelijk deel van deze locatie, langs de Hoofdvaartsweg ZZ, wordt de bouw van bedrijfswoningen gestimuleerd. Een belangrijke overweging hierbij is het versterken van de sociale veiligheid langs deze route. Deze zone komt daarom ook in aanmerking voor het thema "kleinschalig wonen en werken in het groen".</p> |
| ANWB-locatie            | De ANWB-locatie wordt verder ontwikkeld voor aan de snelweg gebonden voorzieningen. Er is onder meer ruimte geschapen voor een verdere uitbreiding van de ANWB (inmiddels gerealiseerd).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Kloosterveen (Noord)    | De werkzaamheden ten behoeve van de realisering van een transportbedrijf nabij de westelijke op- en afrit van de A28 zijn gestart. De overige percelen komen onder meer in aanmerking voor garages en het thema kleinschalig werken op het industrieterrein.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Kloosterveen (Zuid)     | De locatie Kloosterveen (Zuid) zal met name worden ontwikkeld voor kantoren en voor de thema's "kleinschalig wonen en werken in het                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

groen" en "kantoor aan huis". Een belangrijke voorwaarde voor beide laatst genoemde functie is dat de bedrijfswoningen voldoende worden afgeschermd tegen wegverkeerslawaai (zie ook paragraaf 5.5).

#### Perifere detailhandel

De vestiging van detailhandel in auto's, motorfietsen, boten en caravans is mogelijk gemaakt in de deelgebieden Oude Hoofdvaart, Huize Nassau, Kloosterveen (Noord) en Kloosterveen (Zuid). Middels een wijzigingsbevoegdheid is eveneens de vestiging van andere vormen van perifere detailhandel in deze gebieden mogelijk gemaakt. Eventuele vestigingen moeten bij voorkeur in de zone ten noorden van de Balkenweg worden gesitueerd.

#### Overige functies

Voor overige functies als een brandweerpost, congres- en horeca-voorzieningen komen met name de deelgebieden Huize Nassau, Kloosterveen (Noord) en Kloosterveen (Zuid) in aanmerking.

### 5.3.3 Netto uitgeefbaar terrein

Tabel 3 geeft per deelgebied een indicatie van het netto uitgeefbaar terrein in ha. In totaal kan ongeveer 17 ha worden uitgegeven.

| Tabel 3      Netto uitgeefbaar terrein per deelgebied (in ha). |         |
|----------------------------------------------------------------|---------|
| deelgebied                                                     | hectare |
| Oude Hoofdvaart                                                | 3,4     |
| Huize Nassau                                                   | 7,1     |
| ANWB-locatie                                                   | p.m.    |
| Kloosterveen (Noord)                                           | 4,8     |
| Kloosterveen (Zuid)                                            | 1,8     |
| totaal                                                         | 17,1    |

## 5.4 Waterhuishouding en riolering

#### Waterhuishouding

Wat de waterhuishouding betreft worden het plangebied en het woongebied Kloosterveen-Zuid als één geheel beschouwd. Dit betekent de vorming van waterpartijen die met elkaar in verbinding staan. De waterafvoer vindt plaats naar het bestaande gemaal aan de Hoofdvaartsweg ZZ. De capaciteit van dat gemaal is afgestemd op de situatie in agrarisch gebied en wordt niet verhoogd.

Verbeterd gescheiden  
stelsel

Evenals in Kloosterveen I zal voor de riolering het verbeterd gescheiden stelsel worden toegepast. Daarbij wordt het afvalwater van de huishoudingen en bedrijven middels een persleiding afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie. De eerste regenhoeveelheden op intensief gebruikte verharding worden eveneens afgevoerd naar de zuivering. De overige regenhoeveelheden en het regenwater dat afkomstig is van daken en extensief gebruikte wegen wordt direct geloosd op open water.

Buffering van regenwater

Vanwege de verstedelijking zal een sterk versnelde afvoer van water plaatsvinden. Omdat de capaciteit van het gemaal niet wordt verhoogd is daarom een tijdelijke buffer nodig. De oppervlakten (gemenen aan de waterspiegel) die daarvoor nodig zijn staan weergegeven in tabel 4. In de laatste kolom van die tabel zijn ook de oppervlakten weergegeven die daadwerkelijk zijn toegepast.

Tabel 4 Oppervlakte open water

| deelgebied                            | berekende oppervlakte | aanwezige oppervlakte |
|---------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Kloosterveen<br>(noord en zuid samen) | 3.100 m <sup>2</sup>  | 3.400                 |
| Huize Nassau                          | 3.300 m <sup>2</sup>  | 3.200                 |
| Oude Hoofdvaart                       | 1.600 m <sup>2</sup>  | 1.700                 |
| totaal                                | 8.000 m <sup>2</sup>  | 8.300                 |

Bij de berekende oppervlakten is aangenomen dat eens in de tien jaar een tijdelijke verhoging van het peil mogelijk is van 30 centimeter. Hierbij wordt opgemerkt dat in de woongebieden van Kloosterveen-Zuid uit esthetische overwegingen veel grotere waterpartijen zijn opgenomen dan nodig. Bij het bepalen van de benodigde oppervlakten in het plangebied is met deze overcapaciteit rekening gehouden. Anders gezegd: een deel van de buffering die nodig is voor het plangebied is al gesitueerd in het woongebied Kloosterveen-Zuid.

Peilhoogte

De diverse waterpartijen krijgen zonder nadere maatregelen een peil van 10.50 meter + NAP, in tijdelijke situaties te verhogen tot 10.80 meter + NAP.

Aangezien het maaiveld gemiddeld op ongeveer 12 meter boven NAP ligt, bevindt de waterspiegel zich dan als regel ongeveer 1.50 meter beneden maaiveld. Om het visuele effect van de waterpartijen te verhogen wordt nagegaan of een hoger peil mogelijk is.

De waterpartijen in de diverse deelgebieden worden middels duikers met elkaar in verbinding gebracht.

#### Inrichting taluds

Voor de taluds kan gedacht worden aan een inrichting met zogenaamde "milieuvriendelijke oevers" en een helling van (bijvoorbeeld) 2:3.

Op bepaalde plaatsen is het bouwen direct aan of in water mogelijk. In die situaties is een damwand of kademuur op zijn plaats.

#### Feitelijke bufferhoeveelheden

De aanwezige waterpartijen dienen qua oppervlakte zo goed mogelijk overeen te komen met de berekende oppervlakte, maar mogen in geen geval kleiner zijn. Een (aanzienlijk) grotere oppervlakte dan berekend is eveneens van negatieve invloed op de waterhuishouding. Ingeval van te grote oppervlakten zal namelijk te veel verdamping plaatsvinden, met verdroging als gevolg. Bij de berekening van de feitelijke wateroppervlakten (rechter kolom van tabel 4) is uitgegaan van de inrichtingsschets waarbij rekening is gehouden met taluds van 2:3 en een diepte van het waterpeil van 1.50 meter beneden maaiveld.

## 5.5 Geluidhinder

Met als basis de verkeersstructuur en de verkeersintensiteiten uit paragraaf 5.2 komen in deze paragraaf de akoestische aspecten aan de orde. Hierbij is sprake van wegverkeerslawaai. De berekeningen gaan uit van realisering van fase 1 van Kloosterveen.

#### 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 het 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 een breedte van 400 meter voor een weg met drie of vier rijstroken. Deze laatste situatie doet zich voor ten aanzien van de A28.

#### Binnenstedelijk en buitenstedelijk gebied

Het plangebied behoort tot "stedelijk gebied" in de zin van de Wet geluidhinder. Uitzondering hierop vormt het gebied langs de A28. De

|                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                      | <p>Wet geluidhinder geeft aan dat autosnelwegen en autowegen altijd beschouwd moeten worden als buitenstedelijk gebied.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Toelaatbare geluidsbelasting in nieuwe situaties                     | <p>In nieuwe situaties (bebouwing en/of weg geprojecteerd) mag de gevelbelasting van geluidsgevoelige bebouwing in principe niet hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Ontheffing                                                           | <p>In een aantal gevallen is volgens de Wet geluidhinder ontheffing mogelijk tot een hogere grenswaarde. Onder meer stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke en/of financiële aspecten kunnen daartoe aanleiding geven. Daarnaast kan bedrijfsgebondenheid een reden voor ontheffing zijn. De Wet geluidhinder regelt tot hoever ontheffing kan worden verkregen en regelt voorts het hoogst toelaatbare binnenniveau.</p>                                     |
| Hoogst toelaatbare gevelbelasting in (gedeeltelijk) nieuwe situaties | <p>Voor de hoogst toelaatbare gevelbelasting met ontheffing is onder meer de vraag van belang of woning en weg beide nieuw zijn of slechts een van beide. In het eerste geval is ontheffing tot maximaal 60 dB(A) mogelijk in stedelijk gebied, in de beide andere situaties is eventueel ontheffing mogelijk tot maximaal 65 dB(A).<br/>In buitenstedelijk gebied is een ontheffing tot maximaal 55 dB(A) mogelijk.</p>                                                   |
| Toelaatbare geluidsbelasting in bestaande situaties                  | <p>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.</p>                                                                                                                                                                                                                                            |
| De invloed van water                                                 | <p>Zoals blijkt uit de inrichtingsschets zijn langs de noordzijde van de Balkenweg een aantal waterpartijen geprojecteerd. In principe zijn deze van invloed op de overdracht van geluid. In de specifieke situatie is er echter sprake van een diepte van de waterspiegel van circa 1.50 meter beneden maaiveld. Gezien de afstand van de waterpartij tot de rijlijn en de beperkte breedte van de waterspiegel is de invloed op de gevelbelastingen verwaarloosbaar.</p> |
| Geluidhinder vanwege de A28                                          | <p>Ter plaatse van het plangebied is de A28 voorzien van toe- en afritten. In akoestische zin is daar rekening mee gehouden door ook de geluidhinder te berekenen van het verkeer op de toe- en afritten. Vanzelfsprekend zijn deze intensiteiten in mindering gebracht op het verkeer op de hoofdrijbaan ter plaatse.</p> <p>Uit de berekeningen (zie bijlage 2 en tabel 5) blijkt dat de 50 dB(A) contour langs de A28 in de toekomst buiten de wettelijke zone van</p>  |

400 meter ligt. De 55 dB(A) contour ligt op 278 meter (oost van de oostelijke toerit), respectievelijk 314 meter (langs de A28 ten noorden van de oostelijk gelegen toerit).

Toepassing van ZOAB verlaagt de afstand tussen de as van de A28 en 55 dB(A) geluidscontour tot respectievelijk 185 en 214 meter. De verwachting is dat de A28 binnen 10 jaar zal zijn voorzien van dit type verharding.

Tabel 5 50, 55, 60 en 65 dB(A) geluidcontouren gemeten in meters uit de as van de betreffende weg

| weg                  | wegvak                      | intensiteit | 50 dB(A) | 55 dB(A) | 60 dB(A) | 65 dB(A) |
|----------------------|-----------------------------|-------------|----------|----------|----------|----------|
| A28                  | Balkenweg oostelijke toerit | 22.400      | 520*)    | 278      | 138      | 64       |
|                      | noord van oostelijke toerit | 28.000      | 585*)    | 314      | 160      | 75       |
| A28 ZOAB             | Balkenweg oostelijke toerit | 22.400      | 360      | 185      | 89       | 39       |
|                      | noord van oostelijke toerit | 28.000      | 411*)    | 214      | 103      | 46       |
|                      | oostelijke toerit           | 5.600       | 118      | 53       | 23       | 9        |
| Balkendwarsweg       | westelijke toerit           | 10.850      | 92       | 44       | 21       | 9        |
| Balkenweg            | Kloosterveen-A28            | 30.200      | 158      | 79       | 39       | 19       |
|                      | A28-Oude Grachtpad          | 32.500      | 165      | 82       | 41       | 20       |
|                      | Oude Grachtpad-Europaweg    | 30.300      | 142      | 70       | 35       | 17       |
| Europaweg            | Europaweg Zuid              | 17.700      | 95       | 46       | 22       | 10       |
|                      | Europaweg West              | 18.900      | 100      | 48       | 23       | 10       |
| Balkenweg            | Europaweg-kazeme            | 17.300      | 94       | 46       | 22       | 9        |
|                      | kazeme-Oude Hoofdvaarts-weg | 15.620      | 88       | 43       | 20       | 9        |
| Oude Hoofdvaarts-weg |                             | 1.360       | 12       | 3        | -        | -        |
| Asserwijk            |                             | 800         | 9        | -        | -        | -        |

\*) Wettelijke zone bedraagt 400 meter uit de kant van de verharding.

|                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zones langs de Balkenweg ten westen van de Europaweg | De verkeersintensiteiten langs de (verlengde) Balkenweg ten westen van de huidige rotonde liggen in de orde van grootte van ruim 30.000 motorvoertuigen per etmaal en de 50 dB(A) lijn ligt op een afstand van ruim 142 tot 165 meter uit de as van de weg. De contour van 60 dB(A) ligt op een afstand van 35 tot ruim 40 meter uit de as van deze weg. Deze laatste afstanden komen ongeveer overeen met de grenslijnen van bebouwing die uit stedenbouwkundig oogpunt gewenst zijn. Een niveau van 55 dB(A) wordt bereikt op een afstand van 70 tot 79 meter uit de as van de weg.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Zones langs de Balkenweg ten oosten van de Europaweg | Op het gedeelte van de Balkenweg tussen de Europaweg en de Oude Hoofdvaartsweg ligt de contour van 50 dB(A) op een afstand van 88 tot 94 meter. De lijn van 55 dB(A) bevindt zich op 43 tot 46 meter uit de as van de weg.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Zones langs de Europaweg                             | De contour van 50 dB(A) langs de Europaweg ligt op een afstand van circa 100 meter uit de as van de weg. Een niveau van 55 dB(A) wordt bereikt op een afstand van ruim 45 meter.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Conclusies                                           | Met uitzondering van een klein gedeelte van de locatie Oude Hoofdvaart en een gedeelte van de locatie Kloosterveen (Noord) is het niet mogelijk om zonder nadere maatregelen te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Ontheffing                                           | <p>Het is echter gewenst om in planologisch opzicht mogelijkheden te scheppen voor de bouw van bedrijfswoningen. Aangezien het hierbij om een beperkt aantal woningen gaat komt een maatregel als afscherming langs wegen uit financiële overwegingen niet in aanmerking. Mede ter bevordering van de sociale veiligheid is de aanwezigheid van bedrijfswoningen vooral gewenst langs de routes waar ook fietsers gebruik van maken.</p> <p>Om de bouw van bedrijfswoningen mogelijk te maken zal daarom een verzoek worden ingediend om langs de A28, de Balkenweg en de Europaweg ontheffing tot een hogere waarde te krijgen met in het algemeen een waarde van 55 dB(A) als maximum.</p> <p>Hierbij moet worden bedacht dat in veel gevallen bedrijfswoningen kunnen worden afgeschermd door andere bebouwing.</p> <p>Voor een zeer beperkt aantal bedrijfswoningen zal een verzoek worden ingediend om ontheffing tot 60 dB(A) te verkrijgen. Het gaat met name om eventuele bedrijfswoningen in het deelgebied Kloosterveen (Noord) langs de ontsluitingsweg in de richting Kloosterveen. In deze situatie moet door afscherming tevens een zo goed mogelijk buitenklimaat tot stand komen.</p> |

Afschermen van bedrijfs-  
woningen

Op de inrichtingsschets zijn de lijnen van 55 dB(A) weergegeven. Voorzover ontheffing gevraagd zal worden tot een niveau van maximaal 55 dB(A) is de bouw van bedrijfswoningen buiten de aangegeven lijnen (dan) zonder meer mogelijk. Het bouwen van bedrijfswoningen tussen deze contouren en de weg is alleen mogelijk indien middels afscherming door andere gebouwen of op een andere wijze aangetoond is dat de geluidbelasting op de gevel niet meer bedraagt dan de maximale ontheffingswaarde voor die situatie.

Bestaande woningen

Het bestemmingsplan maakt voor de Europaweg West de aanleg van een tweede rijbaan mogelijk. In technische zin is dat een reconstructie. Om te beoordelen of er ook sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder moet de huidige gevelbelasting van geluidgevoelige bebouwing worden vergeleken met de gevelbelasting na uitvoering van de werkzaamheden. In de Wet geluidhinder is namelijk de volgende definitie van reconstructie gegeven: "een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, ten gevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg met 2 dB(A) of meer wordt verhoogd."

In tabel 6 zijn voor de situaties die daarvoor in aanmerking komen zowel de huidige gevelbelastingen gegeven als de toekomstige (aan het eind van fase 1 en na baanverdubbeling). De berekening hiervan is te vinden in bijlage 2.

Tabel 6 Gevelbelastingen in dB(A) vanwege de Europaweg West

| woning                 | huidige<br>situatie | nieuwe<br>situatie | verschil | recon-<br>structie |
|------------------------|---------------------|--------------------|----------|--------------------|
| Oude Hoofdvaartsweg 51 | 61.6                | 62.7               | 1.1      | nee                |
| Oude Hoofdvaartsweg 49 | 57.5                | 57.9               | 0.4      | nee                |
| Oude Hoofdvaartsweg 47 | 55.1                | 55.2               | 0.1      | nee                |
| Hoofdvaartsweg 67      | 61.6                | 62.5               | 0.9      | nee                |
| Vaart NZ 254           | 55.2                | 56.2               | 1.0      | nee                |

Uit de resultaten blijkt dat er geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Hierbij speelt vooral een rol dat in de huidige situatie sprake is van een snelheid van 70 km/uur, terwijl in de toekomst de maximum snelheid teruggebracht zal worden naar 50 km/uur. Dit laatste betekent tevens dat een hogere aftrek toegepast mag worden, namelijk 5 dB(A) in plaats van 3 dB(A).

Een en ander betekent wel dat er voor de aangegeven woningen sprake is van een saneringssituatie, aangezien de gevelbelastingen hoger zijn dan 55 dB(A).

## 5.6 Milieuzonering

Ten aanzien van de na te streven milieuzonering is de VNG brochure "Bedrijven en milieuzonering" als uitgangspunt genomen.

In deze brochure is van allerlei bedrijven aangegeven in hoeverre er sprake is van hinder vanwege geur, stof, geluid, gevaar en dergelijke. Per hinderfactor is de noodzakelijk geachte afstand tot woonbouw aangegeven.

Afhankelijk van de aard van het bedrijf gelden de volgende hinderzones rond bedrijven *in relatie tot een rustige woonwijk*:

|                    |                    |
|--------------------|--------------------|
| klasse 1:          | 0 of 10 meter      |
| klasse 2:          | 30 meter;          |
| klasse 3:          | 50 of 100 meter;   |
| klasse 4 en hoger: | 200 meter of meer. |

Milieuzonering rond het  
terrein Faber

Voor de woningen langs de Hoofdvaartsweg ZZ moet men uit een oogpunt van milieuzonering rekening houden met de afstand tot de palletsfabriek van Faber. Volgens de VNG brochure is de hinderzone uit een oogpunt van gevaar, stof en geur maximaal 50 meter, in verband met geluidhinder is deze zone maximaal 100 meter. De feitelijke afstand tot woningen aan de Hoofdvaartsweg ZZ is 50 meter.

In dit verband is overwogen dat de normen van de VNG brochure een rustige woonwijk als uitgangspunt hebben. In de feitelijke situatie is daarvan geen sprake, gegeven de ligging ten opzichte van de A28, de Europaweg West en de toekomstige nabijheid van het bedrijventerrein Huize Nassau. Om deze reden is het projecteren van bedrijfswoningen langs de Hoofdvaartsweg ZZ op een afstand van 50 meter verantwoord.

Locatie Oude Hoofdvaart

Bedrijven op de locatie Oude Hoofdvaart moeten behoren tot klasse 1 (maximale hinderzone 10 meter), tot klasse 2 (maximale hinderzone 30 meter) of tot klasse 3 (maximale hinderzone van 50 meter).

Locatie Huize Nassau

Op het terrein van Huize Nassau zijn uit een oogpunt van flexibiliteit in dit stadium in de uitwerkingsregels bedrijven mogelijk gemaakt in

de klassen 1, 2 en 3 (met een afstand van 100 meter). Indien gewenst kan dit bij een nadere uitwerking nader worden ingeperkt. Deze inperking (tot bijvoorbeeld klasse 2 of klasse 3 (afstand 50 meter) kan vooral van betekenis zijn voor de zone langs de Hoofdvaartsweg ZZ.

Locatie Kloosterveen  
(Noord)

In een groot deel van het deelgebied Kloosterveen (Noord) is de vestiging van bedrijven in klasse 3 mogelijk gemaakt, met een minimale afstand van 100 meter tot woningen. In dit deelgebied zal vermoedelijk de vestiging van een groot transportbedrijf plaatsvinden. In deze situatie zijn de reeds in Kloosterveen-Zuid geprojecteerde woningen als uitgangspunt genomen. Om te bereiken dat een afstand van minimaal 100 tot dit woongebied ontstaat is een groenzone opgenomen met een breedte van 20 meter langs de zone van de hoogspanningsleidingen.

Eventuele bedrijfswoningen in de zone ten oosten of ten zuiden van het transportbedrijf komen op een afstand van minder dan 100 meter van dit bedrijf te liggen. Gelet op het specifieke karakter van deze woningen wordt dat geen bezwaar geacht.

Locatie Kloosterveen (Zuid)

Gelet op de ontwikkelingsvisie met betrekking tot dit terrein zijn in deze zone bedrijven uit de klassen 1 en 2 mogelijk gemaakt.

## 5.7 Beschrijving per deelgebied

In deze paragraaf volgt per deelgebied een toelichting op de inrichtingsschets.

### 5.7.1 Oude Hoofdvaart

Hoofdstructuur en  
bebouwing

De locatie ontleent zijn identiteit en herkenbaarheid aan de 90 meter hoge zendmast.

Het deelgebied vormt, door de ligging ten oosten van de Europaweg West, een overgangssituatie van de bedrijventerreinen ter weerszijden van de A28 naar de woonbebouwing van Assen. Deze overgang vertaalt zich in een zonering van het bouwvolume, waarbij twee zones zijn te onderscheiden: het gebied ten noordoosten van de ontsluitingsweg en het gebied langs de Balkenweg en Europaweg West.

De inrichting van het gebied opent zich naar de Europaweg West, waar een zone onbebouwd blijft en een groen karakter krijgt.

Hier kunnen zich meerdere bedrijven naar de Europaweg West presenteren en de interne structuur wordt inzichtelijk.

Zone langs Balkenweg en Europaweg West

De bebouwing langs de Balkenweg en de Europaweg West vormt een front en presenteert zich ook overwegend langs deze wegen.

Deze bebouwing moet een representatief karakter hebben. De parkeerplaatsen bij deze gebouwen mogen vanaf de Balkenweg en Europaweg West niet of althans niet hinderlijk waarneembaar zijn.

In verband met het begeleidende karakter moet de bebouwing minimaal 6 meter hoog zijn.

Langs de Europaweg en de Balkenweg zijn maximaal drie bouwlagen mogelijk. Op het hoekpunt Balkenweg-Europaweg West is een karakteristieke bebouwing gewenst. Bebouwing op dit markante punt mag ook direct aan het water worden gesitueerd.

In deze zone zijn bedrijfswoningen mogelijk gemaakt.

Zone ten noordoosten van de ontsluitingsweg

In de inrichting van de noordostrand van het gebied wordt meer aansluiting gezocht bij de bebouwingsstructuur van de woonkavels aan de Oude Hoofdvaartsweg.

In deze zone wordt een hoogte van maximaal twee bouwlagen in een ruime groene opzet voorgesteld. De bedrijfsbebouwing wordt voorop de kavel gesitueerd, zodat voldoende afstand tussen bedrijvigheid en de bestaande woningen gewaarborgd is. In deze zone past zonder meer de bouw van bedrijfswoningen.

Verkaveling

Op de inrichtingsschets is een verkavelingsvoorbeeld gegeven. Al naar gelang de behoefte kan deze verkaveling worden gevarieerd, met name door een andere kavelbreedte te kiezen.

Verkeer

Het gebied wordt ontsloten vanaf de Balkenweg. Om een betere en veiliger verkeersafwikkeling te krijgen wordt voorgesteld de huidige uitrit van het benzinestation op te heffen en deze te combineren met de nieuwe ontsluitingsweg van het terrein.

In geval van calamiteiten is het terrein eveneens bereikbaar vanaf het fietspad langs de Europaweg West.

Voor fietsers en voetgangers is het terrein op twee punten bereikbaar vanaf het fietspad langs de Europaweg West. Bovendien kunnen

fietzers en voetgangers het terrein bereiken vanaf het fietspad ten zuiden van de Balkenweg, ter plaatse van de hoofdtoegang.

Groen

Het groen is overwegend geconcentreerd in een gebied langs de Europaweg West. Hiermee is een vergroting verkregen van het bouwfront langs de Europaweg West en bovendien ontstaat op deze wijze een visuele relatie met Huize Nassau.

Aan de zijde van Huize Nassau is een vergelijkbare groene ruimte opgenomen. In totaliteit ontstaat zodoende een parkachtige ruimte die de beide deelgebieden visueel met elkaar verbindt met behoud van het zicht op de bebouwing. Dit bindende karakter kan worden versterkt door de inrichting van beide groengebieden op elkaar af te stemmen.

Water

De bestaande waterlopen rondom het gebied kunnen deels gehandhaafd blijven. Ter plaatse van de kruising met de Europaweg is evenwel een kleine verplaatsing in noordelijke richting nodig in verband met het aantal rijstroken dat hier benodigd is. Verder is al genoemd dat de waterpartij langs de Balkenweg verbreed wordt.

### 5.7.2 Huize Nassau

Hoofdstructuur en bebouwing

Het terrein ontleent zijn identiteit aan het gebouw Huize Nassau.

In het plan is ervoor gekozen dit gebouw te handhaven en meer tot zijn recht te laten komen. Dit laatste is gebeurd door rondom het gebouw een royale groene ruimte op te nemen.

Onderzocht is of het mogelijk zou zijn ook de oorspronkelijke waterloop met beplanting te handhaven. Dit bleek echter te grote beperkingen te geven voor de verkavelingsmogelijkheden van het gebied. In het ontwerp is daarom met deze waterloop verder geen rekening gehouden.

Het terrein is opgebouwd uit een aantal deelgebieden met elk een eigen karakter.

De zone langs de A28

In de zone langs de A28 moeten de mogelijkheden van een zichtlocatie volledig worden benut. Bebouwing dient een representatief karakter te hebben, moet zijn gericht op de A28 en moet het stedelijk karakter van Assen benadrukken. Bebouwing dient hier minimaal twee bouwlagen te omvatten, het maximale aantal bouwlagen is vier, eventueel zes.

De zone langs de Balkenweg

De bebouwing in de zone langs de noordzijde van de Balkenweg onderstreept de poortfunctie en geeft een verwijzing naar het centrum van Assen. In deze zone dient ook de potentie van zichtlocatie

te worden benut. De bebouwing dient daarom een representatief karakter te hebben met een oriëntatie op de Balkenweg. De bebouwing kan twee tot vier bouwlagen hoog zijn.

De zone langs de Europaweg West

De bebouwing in de zone langs de Europaweg West krijgt een begeleidende functie. Deze zone kan verder als een zichtlocatie worden beschouwd en ook hier geldt dat de bebouwing een representatief karakter moet hebben en dat de bebouwing op de Europaweg West gericht moet zijn. De bebouwing mag twee tot drie bouwlagen zijn.

Een bijzondere plaats wordt ingenomen door Huize Nassau, die in een groen ingerichte omgeving moet komen te staan en die vanaf de Europaweg West niet aan het zicht mag worden onttrokken.

De zone langs de Hoofdvaartsweg ZZ

In de zone langs de Hoofdvaartsweg ZZ wordt gestreefd naar de bouw van bedrijfswoningen ("wonen en werken in het groen") en naar relatief kleinschalige bedrijfsbebouwing. De bouwhoogte zal niet meer dan 2 bouwlagen zijn. De bebouwing dient op de Hoofdvaartsweg te zijn gericht, maar er worden aan de gevels geen bijzondere eisen gesteld. De toegang tot Huize Nassau met de beplanting moet worden gehandhaafd en kan onder meer een functie krijgen voor fietsverkeer.

De binnenzone

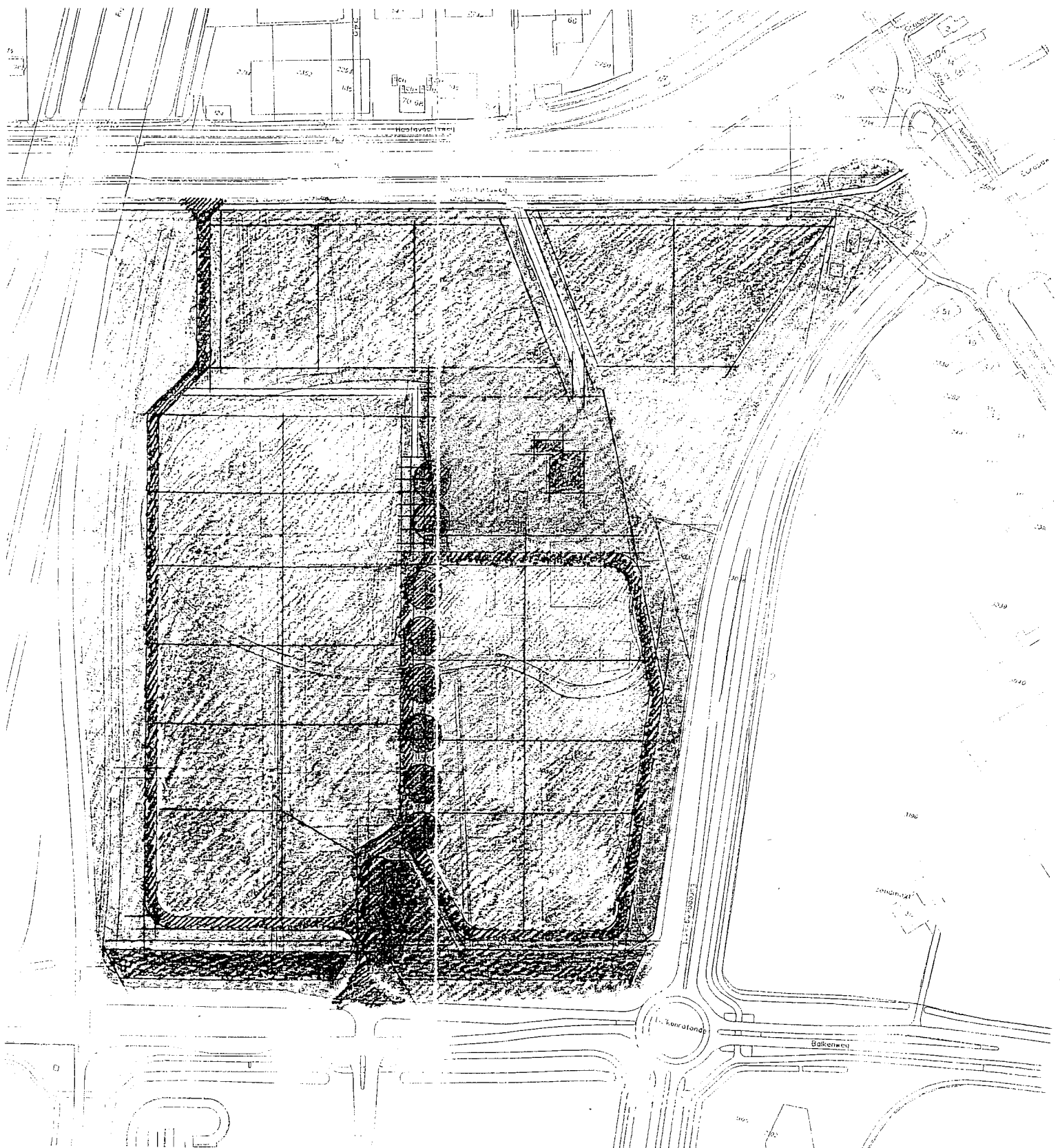
Aan bedrijven op het binnenterrein van Huize Nassau worden geen bijzondere eisen gesteld wat betreft architectuur en oriëntatie. De bouwhoogte zal maximaal drie bouwlagen kunnen zijn.

Verkaveling

Voor het terrein van Huize Nassau zijn meerdere verkavelingsvormen denkbaar. Op dit moment wordt daar nog geen keuze uit gemaakt. Wel zijn de volgende zaken van belang:

- Rondom Huize Nassau dient een royale groene ruimte te komen.
- In de zone langs de Hoofdvaartsweg ZZ worden een woonfunctie en kleinschalige bedrijvigheid mogelijk gemaakt. Een koppeling tussen wonen en werken is daarbij een vereiste.
- De ontsluiting voor autoverkeer vindt plaats vanaf de Balkenweg tegenover de Lauwers en vanaf de Hoofdvaartsweg.

Op de inrichtingsschets is een verkaveling weergegeven die aan het bovengenoemde voldoet. Uitgangspunt hierbij is een ontsluitingssysteem "van binnen uit". De bedrijven moeten met de representatieve gevel naar de A28, respectievelijk de Balkenweg en/of de Europaweg West zijn gekeerd.



BügelHajema  
adviseurs



0 80m.

Eventuele bedrijfswoningen moeten daarentegen juist op de interne ontsluitingsweg zijn georiënteerd, waarbij de bedrijfsbebouwing een afscherming tegen geluidhinder biedt.

Op afbeelding 8 is een variant opgenomen waarbij de ontsluitingswegen juist zoveel mogelijk "rondom" zijn gelegd. De representatieve gevel is in dit geval zowel op de interne ontsluitingsweg als op de omringende weg gericht. Vanzelfsprekend vraagt deze variant om een grotere hoeveelheid verharding.

#### Verkeer en ontsluiting

De hoofdontsluiting vindt plaats vanaf de aansluiting op de Balkenweg, maar het terrein zal voor autoverkeer ook vanaf de Hoofdvaartsweg ZZ bereikbaar zijn.

De bedrijven in de zone langs de Hoofdvaartsweg ZZ zullen rechtstreeks vanaf deze weg bereikbaar worden gemaakt. Er wordt hierbij gedacht aan een ontsluiting in de vorm van lanen, vergelijkbaar met de ontsluiting van Huize Nassau.

#### Groen

De relatie met het gebied Oude Hoofdvaart krijgt vorm door de inrichting van de groene zones ter weerszijden van de Europaweg West op elkaar af te stemmen.

#### Water

Passend in het thema van een waterpartij langs de noordzijde van de route naar Kloosterveen is ook langs deze locatie een brede waterpartij ontworpen. Uit visuele overwegingen kan deze waterpartij zich verbreden nabij de toegang tot het terrein.

#### Gastransportleiding

Omdat de huidige ligging een belemmering kan vormen voor een optimale ontwikkeling is in het plan geregeld dat de gastransportleiding verplaatst kan worden (wijzigingsbevoegdheid). In de exploitatie-opzet is eveneens rekening gehouden met een verplaatsing.

### 5.7.3 ANWB-locatie

De ANWB-locatie is al grotendeels ingevuld met functies. In het vigerende bestemmingsplan buitengebied is aan deze locatie een bestemming gegeven waarbij functies mogelijk zijn die aan de snelweg zijn gebonden.

Deze lijn is in dit plan voortgezet. Daarbij zijn iets ruimere bebouwingsmogelijkheden opgenomen dan in het vigerende plan. Hiermee krijgt bijvoorbeeld de ANWB voldoende ruimte om de gewenste uitbreiding te realiseren op de plaats waar zich nu nog een carpoolplaats bevindt. Elders in het plan is voldoende ruimte om een nieuwe

carpoolplaats te realiseren. De uitbreiding van de ANWB is reeds afgerond en de realisering van de carpoolplaats op het hoekperceel Hoofdvaartsweg-Balkendwarsweg is in uitvoering.

#### 5.7.4 Kloosterveen (Noord)

Hoofdstructuur en bebouwing

Het terrein ontleent zijn identiteit aan de ligging tegenover de afrit van de A28. De bebouwing op het terrein is van belang vanwege de genoemde signaal- en poortfunctie.

Ook in dit gebied zijn meerdere zones te onderscheiden.

De zone langs de Balkendwarsweg (tot en met de rotonde)

De bebouwing langs de Balkendwarsweg (vanaf Van der Valk tot en met de rotonde) dient een representatief karakter te hebben, waarbij zoveel mogelijk een gesloten bebouwingsfront wordt nagestreefd. De gevels moeten op de weg zijn georiënteerd en de bebouwing mag twee tot vier bouwlagen hoog zijn. Op het kruispunt met de N371 is een bebouwingsaccent met acht bouwlagen mogelijk (maximaal 25 meter).

De zone langs de Balkenweg

De bebouwing langs de Balkenweg is in hoge mate bepalend voor de belevingswaarde van de route naar Kloosterveen. Bovendien is van belang dat deze bebouwing aan een belangrijke fietsroute komt te liggen.

De bebouwing moet daarom een representatief karakter hebben en moet met de voorgevel naar de ontsluitingsweg zijn gericht. Het heeft de voorkeur indien de gebouwen 's avonds verlicht zijn (zoals showrooms). Bedrijfswoningen moeten aan de ontsluitingsweg liggen.

De bebouwing omvat bij voorkeur twee tot drie bouwlagen, met een tweetal bouwaccenten. Op het hoekperceel Balkenweg-Balkendwarsweg wordt een garagebedrijf gerealiseerd.

De zone langs de Balkendwarsweg ten noorden van de rotonde en langs de Hoofdvaartsweg ZZ

De bebouwing langs de Balkendwarsweg ten noorden van de rotonde en langs de Hoofdvaartsweg ZZ moet op deze wegen zijn gericht, maar aan de gevels worden geen bijzondere eisen gesteld. De bouwhoogte is maximaal twee bouwlagen.

De zone op het middenterrein

Aan gebouwen op het middenterrein worden geen specifieke eisen gesteld. Middels een groene zone langs de hoogspanningsleidingen wordt een visuele afscherming in de richting van Kloosterveen bereikt.

De bouwhoogte is maximaal twee bouwlagen.

|                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Verkaveling                 | <p>Het voorstel voor de verkaveling van het gebied is in hoge mate afgestemd op de ruimtebehoefte en de aard van het transportbedrijf. Er is voor gekozen om het bedrijf als het ware af te schermen door kleinere kavels daaromheen te leggen.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Verkeer                     | <p>Het gebied wordt ontsloten vanaf de nieuwe rotonde. De ontsluitingsweg is vervolgens langs de buitenzijde van het terrein gelegd, zodat de bebouwing zich met de voorgevel naar de weg kan presenteren. De ontsluitingsweg zal tevens een functie krijgen voor fietsverkeer.</p> <p>Ingeval van calamiteiten is het gebied vanaf het kruispunt nabij van der Valk bereikbaar via het daar gelegen fietspad.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Groen en water              | <p>Zoals genoemd heeft het groen een afschermende werking in de richting van Kloosterveen-Zuid.</p> <p>De al eerder genoemde waterpartij is ook hier langs de noordzijde van de Balkenweg voortgezet.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Hoofdstructuur en bebouwing | <p><b>5.7.5 Kloosterveen (Zuid)</b></p> <p>De locatie Kloosterveen (Zuid) ontleent zijn karakteristiek aan zijn ligging direct ten noorden van het heidegebied Baggelhuizen.</p> <p>Deze locatie is als zodanig zeer geschikt voor de combinatie "wonen en werken in het groen" en "kantoor aan huis". Voorwaarde hierbij is wel dat een aanvaardbaar akoestisch klimaat ontstaat. Een tweede voorwaarde hiervoor is dat het gebruik van het terrein Baggelhuizen als militair oefenterrein geen hinder oplevert.</p> <p>De bebouwing van deze locatie is in hoge mate bepalend voor de belevingswaarde langs de route naar Kloosterveen. Daarom worden hoge eisen gesteld aan de architectonische vormgeving en moet de bebouwing op de Balkenweg zijn gericht. Om anderzijds een harmonieuze overgang te krijgen naar het heidegebied Baggelhuizen mag de bebouwing niet meer zijn dan 2 bouwlagen.</p> <p>Bedrijfswoningen moeten aan de zuidzijde worden gesitueerd en moeten zijn gericht op de ontsluitingsweg. De bedrijfsbebouwing dient daarbij als scherm tegen het verkeerslawaaï.</p> |
| Verkeer                     | <p>De ontsluitingsweg is zo zuidelijk mogelijk gelegd. Hiermee wordt bereikt dat de bedrijfsbebouwing redelijk dicht op de weg naar Kloosterveen kan worden gebouwd terwijl tevens de bedrijfswoningen vanaf de ontsluitingsweg bereikbaar zijn.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

Water

In dit deelgebied komt geen open water. Het af te voeren water zal met een duiker op de waterpartij ten noorden van de N371 worden geloosd.

## **5.8 Beeldkwaliteitsplan**

Uit de planbeschrijving blijkt dat het van grote betekenis is dat de architectonische vormgeving van de gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte aan hoge eisen voldoen. Dat geldt met name voor de zichtlocaties langs de A28, de (nieuwe) Balkenweg en de Europaweg. Omdat de mogelijkheid van het bestemmingsplan als instrument in dit opzicht beperkt is, is een afzonderlijk beeldkwaliteitsplan opgesteld. Inhoudelijk is er vanzelfsprekend een nauwe samenhang tussen het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan, maar uit overwegingen van flexibiliteit worden ze in afzonderlijke procedures vastgesteld. Daardoor kunnen indien nodig wijzigingen worden aangebracht in het beeldkwaliteitsplan zonder daarvoor de zware procedure van het bestemmingsplan te doorlopen.

## 6

**Juridische vormgeving****6.1 Algemeen**

Het plan is overeenkomstig artikel 12 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Bro) vervat in:

- a. een kaart schaal 1:2.000 met bijbehorende verklaring, waarop de bestemming van de in het plan begrepen gronden is aangewezen;
- b. een omschrijving van de bestemming, waarbij het toe te kennen doel of de doeleinden is aangegeven;
- c. een beschrijving in hoofdlijnen van de wijze waarop met het plan de doeleinden worden nagestreefd, voorzover de bestemmingen daarvoor in aanmerking komen;
- d. voorschriften omtrent het gebruik van de in het plan begrepen gronden en van de zich daarop bevindende opstallen;
- e. vrijstellingsbepalingen en nadere eisen.

Additionele voorzieningen

In het plan zijn de al dan niet in directe relatie met een bestemming staande voorzieningen, zoals ondergrondse leidingen, verhardingen, bermen, geluidbeperkende voorzieningen, centrale installaties ten behoeve van de energievoorziening, voorzieningen ten behoeve van de waterbeheersing in de vorm van watergangen, duikers, waterkeringen en dergelijke in de bestemming begrepen, zonder dat dit uitdrukkelijk is vermeld.

**6.2 Afstemming op andere wetten en verordeningen**

Met het oog op de duidelijkheid, dan wel om een dubbel vergunningstelsel te voorkomen is ten aanzien van een aantal wetten en/of verordeningen aangegeven hoe het gemeentebestuur bij de toepassing van de daarin opgenomen regelingen rekening houdt met het ruimtelijk beleid, zoals dat met het bestemmingsplan wordt nagestreefd.

Dit betreft:

- de Wet op de openluchtrecreatie;
- de Woningwet (aanvullende werking bouwverordening).

Wet op de openluchtrecreatie

In de Wet op de openluchtrecreatie is voor bijzondere vormen van kamperen een vrijstelling of ontheffing mogelijk van het verbod om buiten een kampeerterrein te mogen kamperen. Deze vrijstelling of ontheffing is alleen mogelijk indien het bestemmingsplan zich daar

niet tegen verzet. In het plangebied zijn dergelijke vormen van kamperen ongewenst. Met het oog op de duidelijkheid is aangegeven dat het bestemmingsplan zich verzet tegen deze bijzondere vormen van kamperen.

Aanvullende werking  
bouwverordening.

In gevolge de Woningwet (artikel 9) blijven, bij strijdigheid tussen de voorschriften uit de bouwverordening en die van het bestemmingsplan, de voorschriften uit de bouwverordening buiten toepassing. Regelt het bestemmingsplan niets over het betreffende onderwerp dan blijven de voorschriften uit de bouwverordening wel van toepassing, tenzij het bestemmingsplan anders bepaalt.

Onduidelijkheid kan ontstaan indien het bestemmingsplan een algemene regel geeft, bijvoorbeeld ten aanzien van de hoogte van andere bouwwerken. De vraag is dan of de specifieke regeling uit de bouwverordening over bijvoorbeeld erfscheidingen buiten toepassing blijft. Met het oog op het geven van duidelijkheid is in artikel 9 aangegeven welke stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening van toepassing blijven.

De betreffende artikelen uit de bouwverordening zijn opgenomen in bijlage 3.

## Financieel-economische uitvoerbaarheid

Uit het ingestelde onderzoek is gebleken dat er sprake is van een sluitende exploitatie.

Daarbij is ook een deel van de niet gedekte kosten voor de hoofdstructuur ten behoeve van Kloosterveen I aan dit plan toegerekend.



## Overleg en inspraak

Het voorontwerp-bestemmingsplan is onderwerp geweest van inspraak en overleg. Naar aanleiding daarvan zijn de toelichting, de voorschriften en de inrichtingsschets aangepast.

### 8.1 Overleg ex artikel 10 Bro

In het kader van het overleg ex artikel 10 Bro 1985 heeft de gemeente een schriftelijke reactie ontvangen van de volgende instanties <sup>1</sup>:

1. *Inspectie van de Ruimtelijke Ordening in de provincies Drenthe, Friesland en Groningen (Inspectie Noord);*
2. *Ministerie van Economische Zaken, Regio Noord;*
3. *Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland;*
4. *Provincie Drenthe, Productgroep Verkeer en Vervoer;*
5. *Provincie Drenthe, Productgroep Bodem;*
6. *Steunpunt Monumentenzorg Drenthe;*
7. *Noordelijke Land- en Tuinbouworganisatie;*
8. *Milieufederatie Drenthe;*
9. Bond Heemschut;
10. Stichting Woningbeheer Assen;
11. Ministerie van Defensie, Directie Noord-Oost Nederland;
12. Vervoersonderneming Noord Nederland N.V. (VEONN);
13. NS Railinfrabeheer B.V.;
14. N.V. EDON West;
15. N.V. Nederlandse Gasunie;
16. Waterschap Hunze en Aa;
17. Zuiveringsschap Drenthe.

Van de navolgende instanties, aan wie het voorontwerp wel is toegezonden, heeft de gemeente geen reactie ontvangen:

- De directeur-generaal van Energie;
- Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek;
- NV Waterleidingmaatschappij Drenthe;
- PTT;
- NV Spoorwegen;
- NAM.

<sup>1</sup> De cursief gedrukte instanties hebben gereageerd via het secretariaat van de Provinciale Planologische Commissie.

Op 3 april 1998 heeft de gemeente een reactie ontvangen van de Commissie Afstemming Ruimtelijke Plannen.

## 1 *Inspectie Noord*

### 1.1

Mede namens de Inspecteur Volkshuisvesting en de Inspecteur Milieuhygiëne merkt de Inspecteur op dat het plangebied, gezien de toekomstige ontsluiting middels drie buslijnen, is aan te merken als een B-locatie. Daarmee is aan een voorwaarde voldaan voor vestiging van kantoren. Wel pleit de Inspectie voor een buslijn via de Balkenweg, zodat ook de kantorenlocaties in het zuidelijke deel van het plangebied goed per openbaar vervoer bereikbaar zijn.

Een andere voorwaarde voor de vestiging van kantoren is dat er beperkingen gelden voor de parkeercapaciteit, waarbij op termijn de rijksnormen worden gehaald maar waarbij vooralsnog kan worden uitgegaan van de redeneerlijn zoals die door de rijksvertegenwoordigers voor het noorden wordt gehanteerd.

### Reactie

Het beleid van de gemeente terzake is neergelegd in de "Nota locatiebeleid in de gemeente Assen", d.d. oktober 1996. Zoals genoemd in paragraaf 5.5.2, maakt de gemeente, in navolging van het beleid van de provincie, geen onderscheid in A-, B- en C-locaties, maar in autolocaties en openbaarvervoerlocaties. Het Tussengebied is in die zin een autolocatie, waarbij echter tevens sprake is van een redelijke bereikbaarheid per openbaar vervoer en van een uitstekende bereikbaarheid per fiets.

In het kader van het Structuurplan Kloosterveen en het bestemmingsplan Kloosterveen I is uitvoerig overleg gevoerd met de busmaatschappij VEONN (zie ook reactie 12). Mede op grond daarvan is in afbeelding 6 van het onderhavige bestemmingsplan de toekomstige lijnvoering van het openbaar vervoer weergegeven. Volgens dat schema behoort een route van de stadsdienst via de Balkenweg tot de mogelijkheden. Hierbij wordt opgemerkt dat bij het bepalen van busroutes meerdere aspecten een rol spelen, waaronder de ligging ten opzichte van woongebieden en -vooral bij streekvervoer- de gestrektheid van de route.

Met betrekking tot de parkeercapaciteit wordt verwezen naar reactie 1.2.

## 1.2

In relatie tot de voorschriften betreffende het aantal parkeerplaatsen per bedrijf merkt de Inspecteur op dat de door het Rijk gehanteerde parkeernormen inclusief parkeren voor bezoekers zijn. Dit houdt in dat bij het bepalen van het maximaal toelaatbare aantal parkeerplaatsen per bedrijf de parkeerplaatsen bestemd voor bezoekers niet afzonderlijk mogen worden meegeteld.

### Reactie

In de toelichting op het plan zijn de volgende parkeernormen genoemd:

- voor bedrijven 1 parkeerplaats per 2.5 arbeidsplaats;
- voor kantoren 1 parkeerplaats per 40 m2 bruto vloeroppervlakte.

Deze normen passen in het gemeentelijk locatiebeleid, zoals verwoord in het verkeersstructuurplan Assen (VSP) en in de "Nota locatiebeleid in de gemeente Assen". In de laatstgenoemde nota is duidelijk gesteld dat het hierbij gaat om streefnormen en niet om minimum- of maximum normen.

In de voorschriften is geregeld dat "voor de omvang van het parkeren per bedrijf rekening dient te worden gehouden met 1 parkeerplaats per 2.5 arbeidsplaats of per 40 m2 bruto vloeroppervlak en 1 parkeerplaats per 8 bezoekers die gemiddeld per dag aanwezig zijn".

Toegezegd wordt dat in de voorschriften de zinsnede met betrekking tot parkeerplaatsen voor bezoekers zal vervallen.

## 1.3

De Inspecteur is van mening dat de kantorenlocaties in het plangebied niet mogen concurreren met de stationslocatie in Assen. In de beschrijving in hoofdlijnen van onderhavig plan dient derhalve opgenomen te worden dat het plangebied gereserveerd moet worden voor de vestiging van kantoren waarvan de arbeidsintensiteit matig is, er in belangrijke mate sprake is van zakelijke auto-afhankelijkheid, regelmatig contact is met klanten en relaties die het kantoor bezoeken en tot slot het goederenvervoer over de weg belangrijk is (B-locatie).

### Reactie

De gemeente onderschrijft de stelling, dat het Tussengebied geen concurrent mag zijn van het stationsgebied. Het Tussengebied is

immers een autolocatie en geen openbaarvervoerslocatie. In de toelichting zal daarom worden opgenomen dat het Tussengebied niet is bedoeld voor kantoren met een hoge arbeidsintensiteit, met een lage zakelijke auto-afhankelijkheid of voor kantoren met een hoge bezoekersintensiteit.

Het criterium van het goederenvervoer over de weg is naar het oordeel van de gemeente in de eerste plaats niet goed weergegeven voor een B-locatie en in de tweede plaats is dat criterium niet van toepassing op kantoren.

#### 1.4

Volgens de Inspecteur is het onduidelijk hoe de verhouding is tussen de twee verschillende locaties bestemd voor perifere detailhandelsvestiging in Assen. Hij vraagt zich dan ook af of er behoefte is aan een nieuwe locatie vanwege een gebrek aan ruimte in het bestaande concentratiegebied.

#### Reactie

Het beleid van de gemeente inzake perifere detailhandel is neergelegd in de nota "Perifere detailhandel te Assen". Het daarin neergelegde concentratiebeleid blijft in principe van kracht, waarbij echter twee belangrijke kanttekeningen worden gemaakt. In de eerste plaats wordt een uitzondering gemaakt tussen de zogenaamde "ABC- en motorenbranche" en de overige branches. De ABC- en motorenbranche (auto's, boten, caravans en motoren) zijn bij recht mogelijk gemaakt in het plangebied.

De tweede kanttekening heeft betrekking op de beschikbare ruimte. In het kader van een actualisering van de nota "Locaties op Maat" is een raming gemaakt van de ruimtebehoefte voor PDV in de periode 1996-2020. Verder is een onderzoek ingesteld naar de resterende capaciteit van het huidige concentratiegebied en van de uitloopzones voor perifere detailhandel. Op grond van dit onderzoek is de conclusie getrokken dat er in het thans aangewezen concentratiegebied en in de uitloopzones op korte termijn weinig praktische mogelijkheden meer zijn voor de vestiging van PDV-zaken. De reden daarvan is onder meer -naast het succes van bijvoorbeeld het plan De Borgstee en de meubelboulevard- dat er zich in deze gebieden nog tal van bedrijven bevinden die niet tot de PDV-branche behoren, maar die evenmin verhuisplannen hebben. Het is daarom nodig nu reeds uit te kijken naar andere gebieden voor de bedoelde PDV-branches. Vanuit die optiek is het gewenst om, in aansluiting op de huidige uitloopzones, ruimte te reserveren voor PDV in een gebied van circa

200 meter ten oosten van de Industrieweg, gelegen tussen de Havenkade en de Rolderhoofdweg. Of deze ruimte ook daadwerkelijk beschikbaar komt is echter momenteel nog niet zeker.

Er moet derhalve rekening mee worden gehouden dat vanwege ruimtegebrek in Assen nieuwe gebieden moeten worden aangewezen waar de vestiging van winkels in de PDV-branches mogelijk is. Het Tussengebied is vanwege de goede bereikbaarheid en de ligging nabij het nieuw te ontwikkelen woongebied Kloosterveen als zodanig een aantrekkelijke en geschikte locatie voor de eventuele vestiging van perifere detailhandel.

Uit een oogpunt van flexibiliteit is daarom de vestiging van PDV-bedrijven in het Tussengebied mogelijk gemaakt via een wijzigingsbevoegdheid. Op die manier kan flexibel op de marktsituatie worden gereageerd. De vraag of in de huidige, eventueel naar het zuiden uit te breiden concentratie- en uitloopzones nog ruimte beschikbaar is en/of de relatie met de wijk Kloosterveen vormen daarbij belangrijke afwegingsfactoren.

## 2. *Ministerie van Economische Zaken, Regio Noord*

### 2.1

Het Ministerie van Economische Zaken, Regio Noord is van mening dat voor zowel kantoren als voor horeca en amusementsaangelegenheden een nadere clausulering in de voorschriften nodig is, gelet op het mobiliteitsbeleid en de functie van horeca en amusementsaangelegenheden in het centrumgebied van Assen (artikel 4, lid 1).

#### **Reactie**

Voor de kantoren wordt verwezen naar de reactie ad 1.3.

Ten aanzien van horeca- en amusementsaangelegenheden zal een ondergrens van 250 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte in de voorschriften worden opgenomen.

### 2.2

De conclusies van het onderzoek aangaande de perifere detailhandel dienen in de toelichting van onderhavig plan vermeld te worden. Ook dient de aangegeven wijzigingsbevoegdheid gemotiveerd te worden.

### Reactie

Verwezen wordt naar het commentaar bij reactie 1.4. Naar het oordeel van de gemeente bevat de toelichting reeds in samenvattende vorm de gevraagde informatie, evenwel zal de tekst worden verduidelijkt.

### 3. *Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland*

#### 3.1

Het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland merkt op dat verwijdering van de beplanting langs de op- en afritten van de A28 slechts mogelijk is indien de landschapvisie van de afdeling Verkeerswegen van Rijkswaterstaat wordt gewijzigd. Rijkswaterstaat acht het mogelijk dat hiervan sprake kan zijn. Voor de te realiseren geluidwerende voorzieningen langs de A28 (paragraaf 5.1.6) dient contact opgenomen te worden met de Dienstkring Drenthe van Rijkswaterstaat.

### Reactie

Ten aanzien van de beplanting zal de gemeente in overleg treden met Rijkswaterstaat.

In de aangehaalde paragraaf 5.1.6 is juist aangegeven dat de gemeente vanwege de hoge kosten afziet van het aanbrengen van geluidbeperkende voorzieningen langs de A28.

#### 3.2

Opgemerkt wordt dat Rijkswaterstaat in het kader van het concept "duurzaam veilig" de voorkeur geeft aan andere alternatieven dan het plaatsen van verkeerslichtinstallaties. Dit standpunt is reeds verwoord bij het overleg over het Structuurplan Kloosterveen. Rijkswaterstaat is vanwege de verkeersveiligheid voor fietsers voorstander van het handhaven van rotondes. In verband met de verkeersveiligheid stelt Rijkswaterstaat dan ook voor de geplande regeling met verkeerslichten op de kruising Balkendarsweg-Balkenweg door een rotonde te vervangen. De te verwachten capaciteitsproblemen kunnen worden opgelost door op het plein 2 rijstroken aan te brengen.

### Reactie

Het bestemmingsplan verzet zich als zodanig niet tegen een vormgeving middels rotondes. In het kader van het overleg over het Structuurplan Kloosterveen is echter al naar voren gebracht waarom de

gemeente de voorkeur geeft aan het plaatsen van verkeerslichten. Verder zijn de bedoelde verkeerslichten thans reeds in gebruik.

### 3.3

Het Tussengebied is te beschouwen als een B-locatie.

De parkeernormen genoemd in het Structuurschema Verkeer en Vervoer zijn:

- 40 parkeerplaatsen per 100 werknemers of
- 1 parkeerplaats per 65 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak;

De SVV-norm van 1 parkeerplaats per 65 m<sup>2</sup> is strenger dan in het VSP en in het bestemmingsplan staat aangegeven. Een minder strenge norm is alleen toegestaan wanneer parkeerplaatsen aangelegd worden op openbaar terrein.

#### Reactie

Verwezen wordt naar het commentaar bij reactie 1.1 en 1.2.

Geconstateerd wordt dat Rijkswaterstaat en de Inspectie Noord niet een geheel gelijklopende benadering hebben van de parkeernormen. De Inspectie Noord noemt dat de parkeernormen van het rijk op termijn gehaald moeten worden en verwijst daarbij naar de "redeneerlijn", Rijkswaterstaat toetst nu reeds aan de SVV-normen. Het standpunt van Rijkswaterstaat is kennelijk gebaseerd op de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat dd 20-01-1997 aan de Tweede Kamer over het onderwerp "omgaan met SVV-normen".

### 3.4

De carpoolplaats die nu gesitueerd is op de ANWB-locatie zal worden verplaatst en uitgebreid. De vormgeving en de locatie hiervan kunnen in onderhavig plan worden opgenomen.

In aansluiting hierop verdient het aanbeveling de bushalte bij de ANWB te verplaatsen naar de nieuwe carpoolplaats aan de westzijde van de Balkenweg.

#### Reactie

Het bestemmingsplan staat de verplaatsing van de carpoolplaats toe. Gezien het gekozen karakter van het plan -een globaal eindplan- is de gevraagde aanduiding van de locatie en de vormgeving niet nodig en in strijd met de systematiek.

Het bestemmingsplan staat de verplaatsing van de bushalte toe. Bij het bepalen van de plaats van de bushalte spelen meerdere overwegingen een rol. De huidige bushalte ligt op zeer korte afstand

van de nieuwe carpoolplaats. Bovendien moet de bushalte voor een groter deel van het Tussengebied functioneren dan alleen de carpoolplaats. Ook zal de bushalte in de toekomst een functie hebben voor bewoners van Kloosterveen nadat ter plaatse een brug voor fietsers en voetgangers is aangelegd.

### 3.5

Rijkswaterstaat is van mening dat een gezamenlijk op te stellen vervoersplan van gemeente, bedrijven en het vervoerscoördinatiecentrum Groningen ongewenste mobiliteitsontwikkelingen kan beperken.

#### Reactie

De gemeente ondersteunt deze visie.

### 3.6

Rijkswaterstaat wenst verduidelijking van de inrichtingsschets, aangezien de aanduiding "viaduct" zich ook uitstrekt over het wegvak tussen beide viaducten (bijlage 1).

#### Reactie

De aanduiding was bedoeld om te verduidelijken dat de A28 ter plaatse in ophoging ligt. De inrichtingsschets zal op dat punt worden aangepast.

## 4. *Provincie Drenthe, Productgroep Verkeer en Vervoer*

### 4.1

De primaire fietsroute naar de nieuwe woonwijk zal via de Vaart NZ en de brug Asserwijk gaan lopen. Volgens de Productgroep Verkeer en Vervoer moet het sociaal- en verkeersveilig maken van deze route niet inhouden dat voor een deel van de bewoners van het gebied ten zuiden van de Drentse Hoofdvaart een goede sociaal- en verkeersveilige fietsroute een (relatief grotere) omweg betekent. Dit zal immers het autogebruik bevorderen.

Bovenstaande geldt ook voor de sociale veiligheid op de secundaire route langs de Balkenweg.

#### Reactie

In het Fietsbeleidsplan van de gemeente Assen is onderscheid gemaakt in primaire en secundaire fietsroutes. Bij zowel primaire als secundaire routes krijgt het aspect (sociale) veiligheid aandacht. Indien prioriteiten gesteld moeten worden zal het zwaartepunt van

maatregelen ter verbetering van (onder meer) sociale veiligheid liggen bij de primaire routes. Het is ook van belang dat fietsverkeer zoveel mogelijk geconcentreerd wordt op een beperkt aantal primaire fietsroutes, omdat de aanwezigheid van veel fietsers als zodanig al bijdraagt aan sociale veiligheid.

5. *Provincie Drenthe, Productgroep Bodem*

De Productgroep Bodem van de Provincie Drenthe ziet geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

6. *Steunpunt Monumentenzorg Drenthe*

Het Steunpunt Monumentenzorg Drenthe ziet geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

7. *Noordelijke Land- en Tuinbouworganisatie (NLTO)*

7.1

Volgens de Noordelijke Land- en Tuinbouworganisatie dient in de verdere uitwerking van het plan rekening te worden gehouden met de verkeersaantrekkende werking van de door het gebied lopende "verkeersader". Het NLTO vraagt zich daarom af of de gronden noodzakelijk voor het toekomstige bedrijventerrein wel beschikbaar zullen komen.

**Reactie**

Realisering van het plan roept als zodanig vanzelfsprekend nieuw verkeer op. Daarnaast is er sprake van autonome ontwikkelingen. In de verkeersprognoses is met deze effecten al rekening gehouden en er is geen reden om te twijfelen aan de nu geplande oppervlakte voor het bedrijventerrein.

7.2

Ten aanzien van de planvorming rond "Huize Nassau" wordt er van uitgegaan dat ook met particuliere belangen voldoende rekening zal worden gehouden.

**Reactie**

Toegezegd wordt om bij de planuitwerking rekening te houden met particuliere belangen.

## 8. Milieufederatie Drenthe

### 8.1

De Milieufederatie Drenthe stelt voor het aspect duurzaam bouwen als uitgangspunt en als nadere eis op te nemen in de voorschriften. Daarnaast wordt gepleit voor aanpassing van het plan, zodat ook de waterhuishouding, waterafvoer en verkaveling aansluiten bij de uitgangspunten van duurzaam bouwen en zo mogelijk een hoger ambitieniveau krijgen.

#### Reactie

Het bestemmingsplan Tussengebied is opgezet als een globaal eindplan. Dat betekent dat de inrichting niet dwingend wordt vastgelegd. Het plan biedt daardoor voldoende planologische mogelijkheden voor de gevraagde ontwikkelingen.

Voor de ambities met betrekking tot "Duurzaam bouwen" zijn andere beleidsinstrumenten beschikbaar. Zoals ook door de Milieufederatie wordt genoemd heeft de gemeente het convenant "Duurzaam bouwen Drenthe" ondertekend.

### 8.2

De Milieufederatie pleit voor een snelle OV-verbinding vóórdat het bedrijventerrein in gebruik wordt genomen.

#### Reactie

In de huidige situatie vormt de frequent bereden lijn naar Meppel al een goede verbinding per openbaar vervoer. Verder wordt verwezen naar het commentaar bij reactie 1.1 en naar reactie 12.

## 9. Bond Heemschut

### 9.1

DE Bond Heemschut pleit ervoor, om het zicht op Huize Nassau vanaf de Europaweg West en de Hoofdvaartsweg open te houden. De uitwerkingsregels voor dit gebied maken het mogelijk dat Huize Nassau wordt ingebouwd en bij de uitwerking heeft het College geen mogelijkheid meer om de openheid af te dwingen.

De Bond Heemschut stelt voor de grens van de uitwerking op de plankaart op een zodanige manier te wijzigen dat zowel vanaf de Europaweg West als vanaf de Hoofdvaartsweg het vrije uitzicht op Huize Nassau voor een groot deel wordt gewaarborgd. Daarvoor verdwijnen in ieder geval twee kavels langs de Hoofdvaartsweg.

### Reactie

Het plan gaat er van uit dat het zicht op Huize Nassau gewaarborgd blijft, met name vanaf de Europaweg West. Om die reden is in de Inrichtingsschets het groen op de locatie Huize Nassau grotendeels rond dit pand geconcentreerd. Het is zeker niet zo, dat deze openheid niet in een uitwerkingsplan kan worden neergelegd, integendeel zelfs. De uitwerkingsregels bevatten immers in artikel 4 lid 6.a.1 expliciet de bepaling dat door middel van een royale groene ruimte de identiteit en zichtbaarheid van Huize Nassau behouden moet blijven.

Door de grens van de planuitwerking te verschuiven zou nu reeds een uitspraak nodig zijn over de bestemming van de open te houden gebieden, hetgeen voorbarig is omdat dan een deel van het gebied al een uitgewerkte bestemming zou krijgen zonder dat de samenhang met het overige, nog uit te werken gebied kan worden afgewogen. Bij de concrete planuitwerkingen kunnen deze aspecten en detail en in samenhang worden bekeken.

Naar verhouding is er op de locatie Huize Nassau al sprake van veel groen en water. Het nog verder vergroten van de hoeveelheid groen ten koste van uitgeefbaar terrein zal de exploitatie op een te nadelige wijze beïnvloeden.

In dit verband wordt ook nog opgemerkt dat het voorliggende plan de instemming heeft van het Steunpunt Monumentenzorg Drenthe, zie reactie 6.

#### 10. *Stichting Woningbeheer Assen*

De Stichting Woningbeheer ziet geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

#### 11. *Ministerie van Defensie, Directie Noord-Oost Nederland*

##### 11.1

Het Ministerie van Defensie, Directie Noord-Oost Nederland verzoekt de veiligheidszones rondom de Johan Willem Friso kazerne (vanwege de opslag van munitie op het terrein van de kazerne) op de plankaart op te nemen en de daaraan verbonden restricties in de voorschriften van het plan te vermelden.

### Reactie

Het blijkt dat de A-zone geheel op het terrein van Defensie zelf ligt. De B-zone ligt in een klein deel van het plangebied en omvat het BP-tankstation aan de Balkenweg en directe omgeving, waaronder recent gebouwde kantoren. Ook de locatie waar op dit moment de bouw plaats vindt van een handel in motoren valt binnen de B-zone, evenals de druk bereden Europaweg Zuid en Vaart ZZ. Verder valt een deel van het plangebied, met name de locatie Oude Hoofdvaart, binnen de C-zone. Binnen deze C-zone vallen overigens ook diverse bestaande woongebieden ten zuiden en ten noorden van de kazerne, alsmede de recent gebouwde wooncomplexen op het kazerneterrein.

Tegen deze achtergrond gaat het de gemeente te ver om de restricties zonder meer in de voorschriften op te nemen. Bovendien is niet duidelijk in hoeverre de indertijd vastgestelde begrenzings actueel zijn wat betreft de feitelijke risico's, aangezien inmiddels het kazerneterrein anders functioneert. Gezien de geschetste situatie acht de gemeente het gewenst dat een zodanige situatie ontstaat dat de risicozones zich niet uitstrekken tot buiten het kazerneterrein. Over deze materie is inmiddels contact opgenomen met defensie.

## 12. *Vervoersonderneming Noord Nederland N.V. (VEONN);*

### 12.1

De VEONN memoreert dat zij samen met de gemeente in het verleden heeft meegedacht over een goede ontsluiting per openbaar vervoer van Kloosterveen. De VEONN ziet geen aanleiding tot het maken van opmerkingen, maar stelt het op prijs in een vroeg stadium te worden betrokken bij de uitwerking van de infrastructuurplannen.

### Reactie

Per 1-1-1998 zijn aan de provincie belangrijke bevoegdheden en middelen toegekend voor wat betreft het openbaar busvervoer. De gemeente zal met de provincie overleg blijven voeren over de kwaliteit van de ontsluiting per openbaar vervoer.

## 13. *NS Railinfrabeheer B.V.*

NS Railinfrabeheer B.V. ziet geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

14. *N.V. EDON West*

**14.1**

N.V. Edon West deelt mee dat ten behoeve van de elektriciteits- en gasdistributie de bouw van een aantal transformatorstations en een gaskaststation noodzakelijk is. Het aantal stations is afhankelijk van de capaciteitsbehoefte in het gebied.

Bij de ontwikkeling van dit plan dient rekening te worden gehouden met zowel de bestaande als de nog te ontwikkelen kabel- en leidingstructuur.

Reactie:

Met de EDON zal tijdig overleg worden gevoerd.

15. *N.V. Nederlandse Gasunie;*

N.V. Nederlandse Gasunie ziet geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

16. *Waterschap Hunze en Aa*

**16.1**

Het Waterschap Hunze en Aa ziet geen aanleiding tot het maken van opmerkingen, maar wil zodra het tot nadere invulling van de riolering komt, in een vroeg stadium bij het plan betrokken worden.

*Reactie*

Met het Waterschap Hunze en Aa zal tijdig overleg worden gevoerd.

17. *Zuiveringsschap Drenthe*

**17.1**

Het Zuiveringsschap Drenthe ziet geen aanleiding tot het maken van opmerkingen, maar wil zodra het tot nadere invulling van de riolering komt, in een vroeg stadium bij het plan betrokken worden.

**Reactie**

Met het Zuiveringsschap Drenthe zal tijdig overleg worden gevoerd.

## 18 Commissie Afstemming Ruimtelijke Plannen

De reactie van de Commissie Afstemming Ruimtelijke Plannen is integraal opgenomen als bijlage 4. De commissie adviseert het plan, met inachtneming van geplaatste opmerkingen, in procedure te brengen.

### 18.1

In het plan is het voornemen uitgesproken ten behoeve van de realisering van bedrijfswoningen een verzoek te doen tot vaststelling van een hogere grenswaarde. Voor zover deze waarde maximaal 55 dB(A) bedraagt behoeft dat geen problemen op te leveren. Een en ander ligt anders voor het voornemen tot het verzoek tot vaststelling van een maximale geluidsbelasting van 60 dB(A). De commissie acht het van belang meer inzicht te geven in de concrete situatie en daartoe in overleg te treden met de productgroep Milieubeheer (de heer Suichies).

#### Reactie

Op dit moment zijn er nog geen concrete plannen voor de realisering van bedrijfswoningen in de geluidszone van meer dan 55 dB(A). Ten einde de realisering van bedrijfswoningen in deze zone echter mogelijk te maken is het noodzakelijk dat vóór de vaststelling van het bestemmingsplan de ontheffing wordt afgegeven. In geval een concrete situatie zich voordoet zal contact worden opgenomen met de productgroep Milieubeheer.

### 18.2

De commissie geeft in overweging in het plandeel Huize Nassau de zichtlijn vanaf de Drentsche Hoofdvaart naar het pand Huize Nassau expliciet in het bestemmingsplan te integreren. Een en ander ter versterking van de identiteit, cq de karakteristiek van het betreffende terrein.

Voorts wordt betreurd dat de oorspronkelijke waterloop met beplanting niet zal worden gehandhaafd. De redengeving daarvan (handhaving leidt tot grote beperkingen voor de verkavelingsmogelijkheden) is niet overtuigend. Met inachtneming van de voorgestelde strakke verkavelingsstructuur moet het mogelijk zijn de waterloop te behouden. Geadviseerd wordt daartoe in overleg te treden met de productgroep Landelijk Gebied en Cultuur en Welzijn.

#### Reactie

De aangedragen suggesties kunnen leiden tot een verbetering van de belevingswaarde van het terrein. Het terrein is echter niet in

gemeentelijk eigendom, zodat de regiefunctie niet ten volle kan worden uitgevoerd. Indien eventueel tot aankoop wordt overgegaan zal de toevoeging van de voorgestelde kwalitatieve verbeteringen leiden tot een niet acceptabele grondprijs. Mocht op termijn blijken dat een en ander kostentechnisch haalbaar wordt geacht, dan verzet onderhavig bestemmingsplan zich allerminst tegen het handhaven van de oorspronkelijke waterloop.

### 18.3

Ten aanzien van de voorschriften stelt de commissie het volgende voor:

- Het expliciet benoemen van de realisering van bedrijfswoningen in de doeleindenomschrijving, te meer daar deze woningen wel zijn vermeld in de bebouwingsbepalingen;
- Opname in de beschrijving in hoofdlijnen van de wens om vanwege sociale veiligheid bedrijfswoningen te realiseren langs de fietsroutes;
- De plankaart bevat ten onrechte geen aanduiding van de aanwezigheid van de zendmast;
- Het is niet duidelijk waarom het instrument van de anticipatieve uitwerkingsprocedure in het plan is opgenomen.

### Reactie

De eerste drie voorstellen zijn overgenomen door aanpassing van het bestemmingsplan.

Ten aanzien van de anticipatieve uitwerkingsprocedure wordt opgemerkt dat met toepassing van deze procedure het mogelijk is, vooruitlopend op de onherroepelijke goedkeuring van het bestemmingsplan, medewerking te verlenen voor een stedenbouwkundig afgerond geheel.

Het besluit van het college van gedeputeerde staten treedt in werking daags na afloop van de beroepstermijn. Indien echter een verzoek om een voorlopige voorziening bij de Voorzitter van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State wordt ingediend, is het plan niet eerder onherroepelijk dan nadat op dat verzoek is beslist. Er kan gedurende deze periode derhalve geen gebruik worden gemaakt van de in het plan opgenomen uitwerkingsregels. Via de procedure van de anticipatieve uitwerking kan evenwel medewerking worden verleend aan een bepaald concreet bouwplan.

## 8.2 Inspraak

Het voorontwerp-bestemmingsplan heeft gedurende vier weken, van 11 augustus tot en met 8 september 1997, ter inzage gelegen. Tevens is op 14 augustus 1997 een inspraakavond gehouden. Het verslag daarvan is opgenomen als bijlage 5.

Binnen de termijn is een inspraakreactie ontvangen van het Vrouwen Woonburo/VAC. Naar aanleiding daarvan is de inrichtingsschets aangepast.

### 19 Vrouwen Woonburo/VAC

#### 19.1

Het Vrouwen Woonburo/VAC merkt op dat detailhandel in auto's, boten en caravans zich volgens de nota "Locaties op Maat" niet verdraagt met "kleinschalige bedrijvigheid in relatie met wonen".

#### Reactie

In de nota "Kiezen voor locaties op maat" staat inderdaad genoemd dat kleinschalige bedrijvigheid in de sfeer van transport, opslag en handel in auto's slecht te combineren is met de thema's "kantoor aan huis" en "kleinschalige bedrijvigheid, service en handel in relatie met wonen". Beide laatste thema's zijn in die nota gezien als twee veel hoogwaardiger deelthema's.

In het bestemmingsplan Tussengebied is er echter niet voor gekozen om de indeling naar thema op de plankaart of in de voorschriften vast te leggen. Wel is een milieuzonering aangegeven volgens het rapport "Bedrijven en milieuzonering" van de VNG. Volgens deze milieuzonering zijn de genoemde bedrijven wel onderling verenigbaar.

#### 19.2

Ten aanzien van het toelaten van perifere detailhandel in het Tussengebied beschouwt het Vrouwen Woonburo/VAC het zinvol om expliciet de bijdrage van een bedrijf aan een aantrekkelijke, levendige en veilige omgeving (ook 's avonds) als criterium te hanteren. Een verlichte showroom wordt als een te magere bijdrage beschouwd.

gemeentelijk eigendom, zodat de regiefunctie niet ten volle kan worden uitgevoerd. Indien eventueel tot aankoop wordt overgegaan zal de toevoeging van de voorgestelde kwalitatieve verbeteringen leiden tot een niet acceptabele grondprijs. Mocht op termijn blijken dat een en ander kostentechnisch haalbaar wordt geacht, dan verzet onderhavig bestemmingsplan zich allerminst tegen het handhaven van de oorspronkelijke waterloop.

### 18.3

Ten aanzien van de voorschriften stelt de commissie het volgende voor:

- Het expliciet benoemen van de realisering van bedrijfswoningen in de doeleindenomschrijving, te meer daar deze woningen wel zijn vermeld in de bebouwingsbepalingen;
- Opname in de beschrijving in hoofdlijnen van de wens om vanwege sociale veiligheid bedrijfswoningen te realiseren langs de fietsroutes;
- De plankaart bevat ten onrechte geen aanduiding van de aanwezigheid van de zendmast;
- Het is niet duidelijk waarom het instrument van de anticipatieve uitwerkingsprocedure in het plan is opgenomen.

### Reactie

De eerste drie voorstellen zijn overgenomen door aanpassing van het bestemmingsplan.

Ten aanzien van de anticipatieve uitwerkingsprocedure wordt opgemerkt dat met toepassing van deze procedure het mogelijk is, vooruitlopend op de onherroepelijke goedkeuring van het bestemmingsplan, medewerking te verlenen voor een stedenbouwkundig afgerond geheel.

Het besluit van het college van gedeputeerde staten treedt in werking daags na afloop van de beroepstermijn. Indien echter een verzoek om een voorlopige voorziening bij de Voorzitter van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State wordt ingediend, is het plan niet eerder onherroepelijk dan nadat op dat verzoek is beslist. Er kan gedurende deze periode derhalve geen gebruik worden gemaakt van de in het plan opgenomen uitwerkingsregels. Via de procedure van de anticipatieve uitwerking kan evenwel medewerking worden verleend aan een bepaald concreet bouwplan.

## 8.2 Inspraak

Het voorontwerp-bestemmingsplan heeft gedurende vier weken, van 11 augustus tot en met 8 september 1997, ter inzage gelegen. Tevens is op 14 augustus 1997 een inspraakavond gehouden. Het verslag daarvan is opgenomen als bijlage 5.

Binnen de termijn is een inspraakreactie ontvangen van het Vrouwen Woonburo/VAC. Naar aanleiding daarvan is de inrichtingsschets aangepast.

### 19 Vrouwen Woonburo/VAC

#### 19.1

Het Vrouwen Woonburo/VAC merkt op dat detailhandel in auto's, boten en caravans zich volgens de nota "Locaties op Maat" niet verdraagt met "kleinschalige bedrijvigheid in relatie met wonen".

#### Reactie

In de nota "Kiezen voor locaties op maat" staat inderdaad genoemd dat kleinschalige bedrijvigheid in de sfeer van transport, opslag en handel in auto's slecht te combineren is met de thema's "kantoor aan huis" en "kleinschalige bedrijvigheid, service en handel in relatie met wonen". Beide laatste thema's zijn in die nota gezien als twee veel hoogwaardiger deelthema's.

In het bestemmingsplan Tussengebied is er echter niet voor gekozen om de indeling naar thema op de plankkaart of in de voorschriften vast te leggen. Wel is een milieuzonering aangegeven volgens het rapport "Bedrijven en milieuzonering" van de VNG. Volgens deze milieuzonering zijn de genoemde bedrijven wel onderling verenigbaar.

#### 19.2

Ten aanzien van het toelaten van perifere detailhandel in het Tussengebied beschouwt het Vrouwen Woonburo/VAC het zinvol om expliciet de bijdrage van een bedrijf aan een aantrekkelijke, levendige en veilige omgeving (ook 's avonds) als criterium te hanteren. Een verlichte showroom wordt als een te magere bijdrage beschouwd.

**Reactie**

De gemeente onderschrijft dat de ruimtelijke kwaliteit verhoogd wordt indien bedrijven (ook 's avonds) een bijdrage leveren aan een levendige en veilige omgeving. Het toevoegen van dat criterium in de voorschriften zou echter een te grote beperking betekenen van de vestigingsmogelijkheden.

**19.3**

Het Vrouwen Woonburo/VAC onderstreept de visie in het plan dat woonfuncties in het gebied bijdragen tot bijvoorbeeld sociale veiligheid en levendigheid. Men vraagt zich af in hoeverre de beperkte woonmogelijkheden zullen worden benut. Het Vrouwen Woonburo/VAC vraagt zich verder af op welke plaatsen een koppeling van wonen en werken verplicht is en of er geen aanvullende maatregelen of regels nodig zijn ten behoeve van het realiseren van woningen in het Tussengebied.

**Reactie**

Ten aanzien van woningbouw geven zowel het aspect wegverkeerslawaaï als de milieuhinder van bedrijven zodanige beperkingen dat een zelfstandige woonfunctie niet mogelijk is.

Voor bepaalde als zodanig aangegeven gebieden is de realisering van een bedrijfswoning mogelijk gemaakt. Wat betreft het wegverkeerslawaaï kondigt het plan aan dat ontheffing van de voorkeursgrenswaarde gevraagd zal worden om de woonfunctie in de vorm van bedrijfswoningen te stimuleren. De koppeling van wonen en werken is niet verplicht gesteld in het plan.

**19.4**

Ten behoeve van de sociale veiligheid is het van belang dat mensen vanuit de bedrijven zicht hebben op de weg.

**Reactie**

De gemeente deelt deze visie. In het Beeldkwaliteitsplan is mede om deze reden opgenomen dat gevels die op de weg zijn gericht een open karakter moeten hebben.

**19.5**

Wanneer er een fietstunnel zou komen onder de Europaweg West, verdient het aanbeveling ervoor te zorgen dat er zicht is vanaf de bebouwing op de in- en uitgang van de tunnel.

**Reactie**

De gemeente deelt deze visie.

**19.6**

De fietsroute vanaf de Balkenweg richting Kloosterveen loopt via de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein Kloosterveen-Noord. Deze fietsroute wordt als onveilig en onaantrekkelijk beschouwd.

Bovendien dient bij deze fietsroute de veiligheid aandacht te krijgen in verband met het talud en het water.

**Reactie**

In termen van "Duurzaam veilig" moet het bedrijfsterrein Kloosterveen-Noord gezien worden als verblijfsgebied. Binnen een verblijfsgebied worden voor fietsers als regel geen aparte voorzieningen getroffen. De ontsluitingsweg zal in de concrete situatie slechts een functie hebben voor de bereikbaarheid van vijf tot zes bedrijven en ook tegen die achtergrond is het mengen van fietsverkeer en autoverkeer volledig aanvaardbaar.

De gemeente is van mening dat de geprojecteerde fietsroute wel degelijk aantrekkelijk is, onder meer omdat de route deels in het groen ligt en langs water voert. Vanzelfsprekend wordt bij de vormgeving van zijbermen en de inrichting van taluds zorg gedragen voor veilige oplossingen.

**19.7**

Ter plaatse van de toegang tot Huize Nassau zijn geen fietspaden aangegeven in de inrichtingsschets.

**Reactie**

De situatie zal ter plaatse met verkeerslichten worden beveiligd, waarbij voor fietsers inderdaad een fietspad nodig is. De inrichtingsschets zal worden aangepast.

**19.8**

Opgemerkt wordt dat de fietspaden volgens de in de bijlage weergegeven dwarsprofielen een breedte van 3 m hebben. De VAC-Kwaliteitswijzer gaat bij vrijliggende fietspaden met fietsverkeer in twee richtingen uit van een breedte van minimaal 4 m.

**Reactie**

De breedte moet ook gezien worden in relatie tot de verwachte intensiteiten en de kosten. Tegen die achtergrond is een breedte van 3 meter volstrekt aanvaardbaar.

**19.9**

Het Vrouwen Woonburo/VAC vraagt zich af waar een nieuwe car-poolplaats gerealiseerd zal worden.

**Reactie**

De nieuwe carpoolplaats zal worden gerealiseerd in het gebied Kloosterveen-Noord, ongeveer tegenover het gebouw van de ANWB.

**19.10**

Het Vrouwen Woonburo/VAC vraagt zich af welke procedure wordt gevolgd ter vaststelling van het beeldkwaliteitsplan en of dit een openbare of interne procedure is. Verder wil ze weten wat de status van een beeldkwaliteitsplan is.

**Reactie**

Het Beeldkwaliteitsplan is intern vastgesteld en is vervolgens voorgelegd aan de Welstandscommissie. De Welstandscommissie toetst aanvragen om bouwvergunningen mede aan het Beeldkwaliteitsplan.

**19.11**

Ten aanzien van de voorschriften (artikel 4, lid 6) wordt opgemerkt dat voorkomen zou moeten worden dat de terinzagelegging van een uitwerkingsplan of bouwplan plaatsvindt in een vakantieperiode. Mocht dit wel gebeuren dan wordt een langere termijn noodzakelijk geacht.

**Reactie**

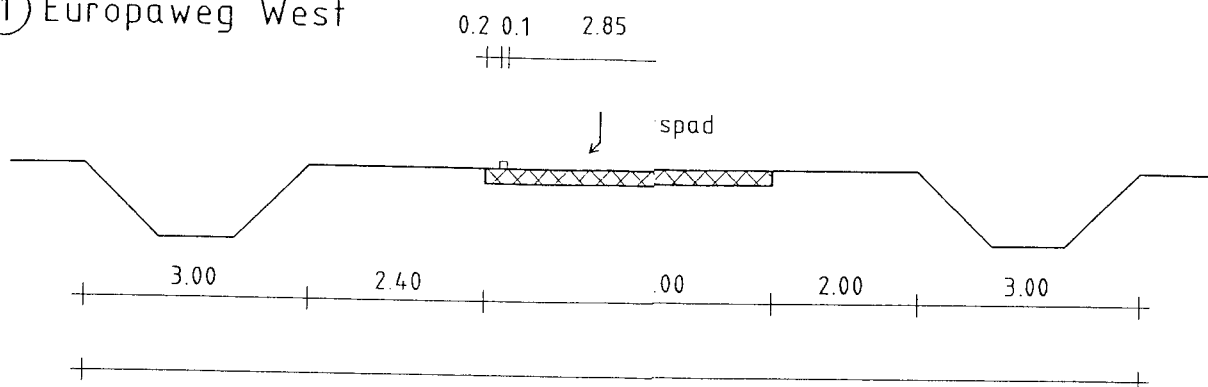
De gemeente heeft als beleid om (bestemmings)plannen niet ter inzage te leggen tijdens vakantieperioden.



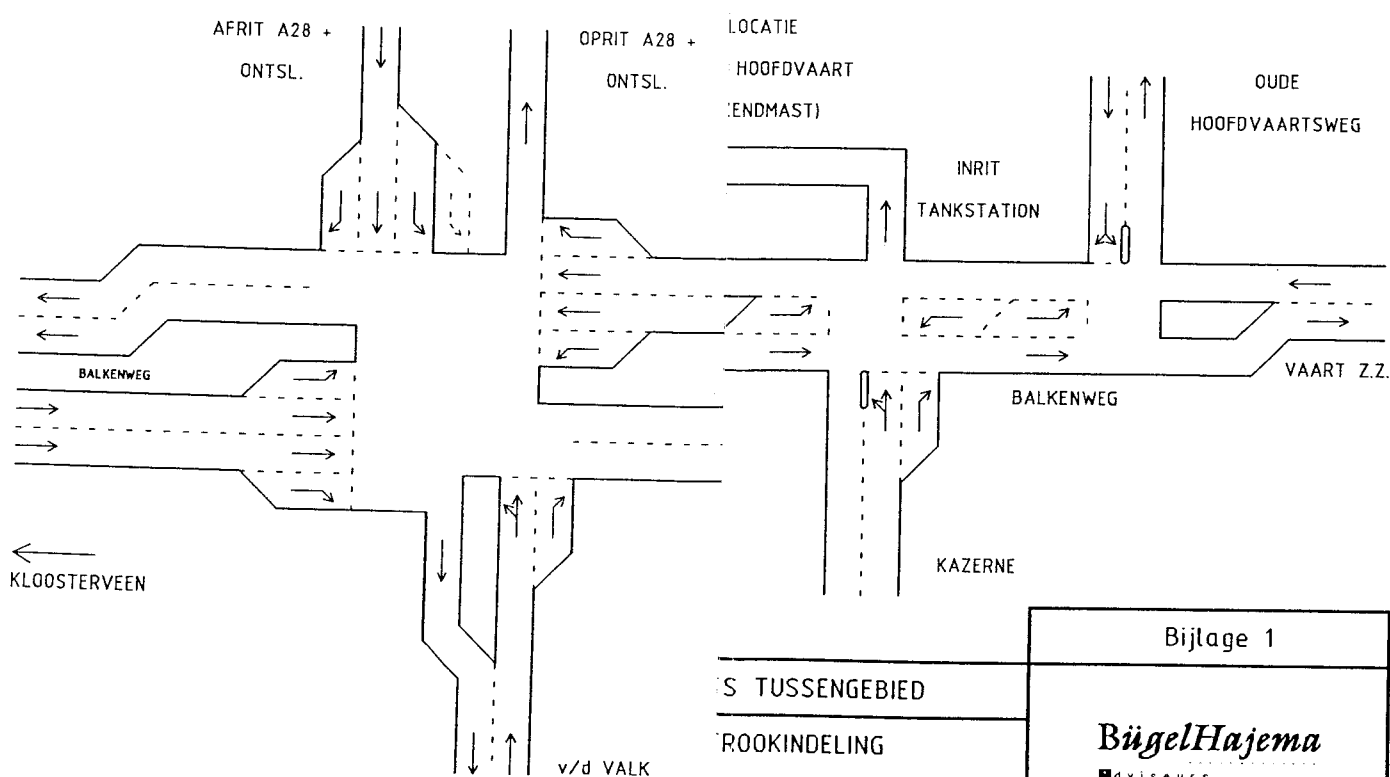
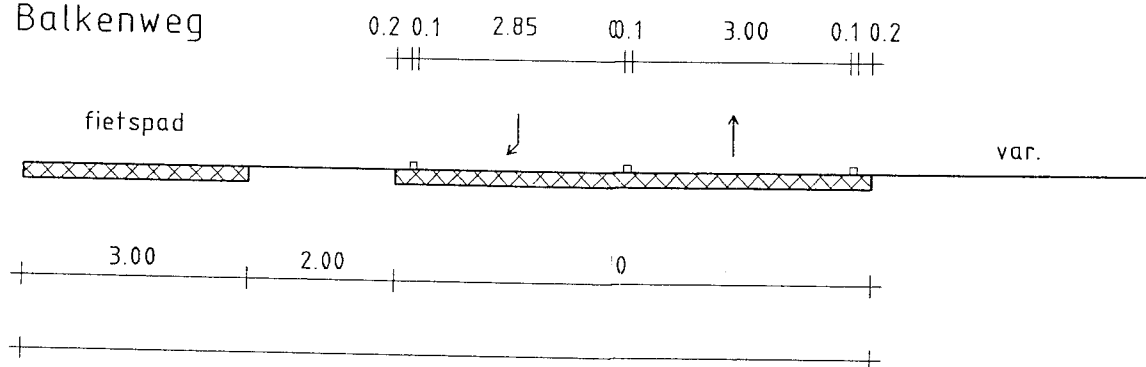
## Bijlagen

# DWARSPROFIELEN

## ① Europaweg West



## ② Balkenweg



|                |                                                |
|----------------|------------------------------------------------|
| Bijlage 1      |                                                |
| S TUSSENGEBIED | <b>BügelHajema</b><br><small>adviseurs</small> |
| ROOKINDELING   |                                                |
| SCHAAL)        |                                                |



## Bijlage 2

## REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen datum: 19-11-1996  
 bestemmingsplan: Tussengebied bestandsnaam: AsAsA25.VRK  
 situatie: A28 ten zuiden van oostelijke toerit

|                   |         |       |       |       |       |
|-------------------|---------|-------|-------|-------|-------|
| waarneempunten    | 1       | 1     | 1     | 1     |       |
| rijlijnsnummer    | 1       | 1     | 1     | 1     |       |
| dag / nacht       | N       | N     | N     | N     |       |
| etm. int.         | Qetm    | 22400 | 22400 | 22400 | 22400 |
| gemiddelde<br>uur | Qlv     | 190.4 | 190.4 | 190.4 | 190.4 |
|                   | Qmv     | 20.2  | 20.2  | 20.2  | 20.2  |
|                   | Qzv     | 11.2  | 11.2  | 11.2  | 11.2  |
|                   | Qmr     | 2.2   | 2.2   | 2.2   | 2.2   |
| intensiteit       | Qtotaal | 224.0 | 224.0 | 224.0 | 224.0 |
| snelheid          | vmr     | 115   | 115   | 115   | 115   |
|                   | 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     | 1     | 1     |
| afstand-kruising  | a       | 0     | 0     | 0     | 0     |
| bodemfactor       | b       | 0.96  | 0.92  | 0.85  | 0.69  |
| afstand(schuin)   | r       | 520.0 | 278.0 | 138.0 | 64.0  |
| afstand(hor.)     | d       | 520.0 | 278.0 | 138.0 | 64.0  |

|           |      |      |      |      |       |
|-----------|------|------|------|------|-------|
| Elv       | 77.5 | 77.5 | 77.5 | 77.5 | dB(A) |
| Emv       | 70.0 | 70.0 | 70.0 | 70.0 | dB(A) |
| Ezv       | 69.8 | 69.8 | 69.8 | 69.8 | dB(A) |
| Emr       | 67.4 | 67.4 | 67.4 | 67.4 | dB(A) |
| Etotaal   | 79.1 | 79.1 | 79.1 | 79.1 | 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  | 27.2 | 24.4 | 21.4 | 18.1 | dB(A) |
| Dlucht    | 3.8  | 2.4  | 1.4  | 0.8  | dB(A) |
| Dbodem    | 2.2  | 2.1  | 1.9  | 1.5  | dB(A) |
| Dmeteo    | 3.0  | 2.3  | 1.4  | 0.7  | dB(A) |
| Dtotaal   | 36.1 | 31.1 | 26.1 | 21.1 | dB(A) |

|                           |      |      |      |      |       |
|---------------------------|------|------|------|------|-------|
| zichthoekcorrectie        | N    | N    | N    | N    | dB(A) |
| LAeq                      | 43.0 | 48.0 | 53.0 | 58.0 | dB(A) |
| LAeq totaal               |      |      |      |      |       |
| (sommatie over rijlijnen) |      |      |      |      | dB(A) |
| LAeq.etm voor afronding   | 53.0 | 58.0 | 63.0 | 68.0 | dB(A) |
| na afronding              | 53   | 58   | 63   | 68   | dB(A) |
| af trek artikel 103       | 3    | 3    | 3    | 3    | dB(A) |
| etmaalwaarde              | 50   | 55   | 60   | 65   | dB(A) |

## REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen datum: 19-11-1996  
 bestemmingsplan: Tussengebied bestandsnaam: AsAsA26.VRK  
 situatie: A28 ten noorden van oostelijke toerit

|                                  |         |       |       |       |       |              |
|----------------------------------|---------|-------|-------|-------|-------|--------------|
| waarneempunten                   |         | 1     | 1     | 1     | 1     |              |
| rijlijnsnummer                   |         | 1     | 1     | 1     | 1     |              |
| dag / nacht                      |         | N     | N     | N     | N     |              |
| etm. int.                        | Qetm    | 28000 | 28000 | 28000 | 28000 | mvt          |
| gemiddelde<br>uur<br>intensiteit | Qlv     | 238.0 | 238.0 | 238.0 | 238.0 | mvt/u        |
|                                  | Qmv     | 25.2  | 25.2  | 25.2  | 25.2  | mvt/u        |
|                                  | Qzv     | 14.0  | 14.0  | 14.0  | 14.0  | mvt/u        |
|                                  | Qmr     | 2.8   | 2.8   | 2.8   | 2.8   | mvt/u        |
|                                  | Qtotaal | 280.0 | 280.0 | 280.0 | 280.0 | mvt/u        |
| snelheid                         | vmr     | 115   | 115   | 115   | 115   | km/u         |
|                                  | vlv     | 115   | 115   | 115   | 115   | km/u         |
|                                  | vmv     | 90    | 90    | 90    | 90    | km/u         |
|                                  | vzv     | 90    | 90    | 90    | 90    | 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     | 1     | 1     | 1, 2, 3 of 4 |
| afstand-kruising a               | a       | 0     | 0     | 0     | 0     | m            |
| bodemfactor                      | b       | 0.96  | 0.93  | 0.87  | 0.73  | -            |
| afstand(schuin)                  | r       | 585.0 | 314.0 | 160.0 | 75.0  | m            |
| afstand(hor.)                    | d       | 585.0 | 314.0 | 160.0 | 75.0  | m            |

|           |      |      |      |      |       |
|-----------|------|------|------|------|-------|
| Elv       | 78.5 | 78.5 | 78.5 | 78.5 | dB(A) |
| Emv       | 71.0 | 71.0 | 71.0 | 71.0 | dB(A) |
| Ezv       | 70.8 | 70.8 | 70.8 | 70.8 | dB(A) |
| Emr       | 68.4 | 68.4 | 68.4 | 68.4 | dB(A) |
| Etotaal   | 80.1 | 80.1 | 80.1 | 80.1 | 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  | 27.7 | 25.0 | 22.0 | 18.8 | dB(A) |
| Dlucht    | 4.2  | 2.6  | 1.6  | 0.9  | dB(A) |
| Dbodem    | 2.2  | 2.1  | 2.0  | 1.6  | dB(A) |
| Dmeteo    | 3.1  | 2.4  | 1.6  | 0.9  | dB(A) |
| Dtotaal   | 37.1 | 32.1 | 27.1 | 22.1 | dB(A) |

|                           |      |      |      |      |       |
|---------------------------|------|------|------|------|-------|
| zichthoekcorrectie        | N    | N    | N    | N    | dB(A) |
| LAeq                      | 43.0 | 48.0 | 53.0 | 58.0 | dB(A) |
| LAeq totaal               |      |      |      |      |       |
| (sommatie over rijlijnen) |      |      |      |      | dB(A) |
| LAeq.etm voor afronding   | 53.0 | 58.0 | 63.0 | 68.0 | dB(A) |
| na afronding              | 53   | 58   | 63   | 68   | dB(A) |
| af trek artikel 103       | 3    | 3    | 3    | 3    | dB(A) |
| etmaalwaarde              | 50   | 55   | 60   | 65   | dB(A) |

## REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen datum: 19-11-1996  
 bestemmingsplan: Tussengebied bestandsnaam: AsAsA27.VRK  
 situatie: A28 ten zuiden van oostelijke toerit, incl. ZOAB

|                                  |         |       |       |       |       |
|----------------------------------|---------|-------|-------|-------|-------|
| waarneempunten                   | 1       | 1     | 1     | 1     |       |
| rijlijnsnummer                   | 1       | 1     | 1     | 1     |       |
| dag / nacht                      | N       | N     | N     | N     |       |
| etm. int.                        | Qetm    | 22400 | 22400 | 22400 | 22400 |
| gemiddelde<br>uur<br>intensiteit | Qlv     | 190.4 | 190.4 | 190.4 | 190.4 |
|                                  | Qmv     | 20.2  | 20.2  | 20.2  | 20.2  |
|                                  | Qzv     | 11.2  | 11.2  | 11.2  | 11.2  |
|                                  | Qmr     | 2.2   | 2.2   | 2.2   | 2.2   |
|                                  | Qtotaal | 224.0 | 224.0 | 224.0 | 224.0 |
| snelheid                         | vmr     | 115   | 115   | 115   | 115   |
|                                  | 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     | 4     | 4     | 4     | 4     |
| afstand-kruising                 | a       | 0     | 0     | 0     | 0     |
| bodemfactor                      | b       | 0.94  | 0.89  | 0.77  | 0.54  |
| afstand(schuin)                  | r       | 360.0 | 185.0 | 89.0  | 39.0  |
| afstand(hor.)                    | d       | 360.0 | 185.0 | 89.0  | 39.0  |

|           |       |       |       |       |       |
|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Elv       | 77.5  | 77.5  | 77.5  | 77.5  | dB(A) |
| Emv       | 70.0  | 70.0  | 70.0  | 70.0  | dB(A) |
| Ezv       | 69.8  | 69.8  | 69.8  | 69.8  | dB(A) |
| Emr       | 67.4  | 67.4  | 67.4  | 67.4  | dB(A) |
| Etotaal   | 79.1  | 79.1  | 79.1  | 79.1  | dB(A) |
| Cwegdek   | %-2.9 | %-2.9 | %-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   | -2.9  | -2.9  | -2.9  | -2.9  | dB(A) |
| Dafstand  | 25.6  | 22.7  | 19.5  | 15.9  | dB(A) |
| Dlucht    | 2.9   | 1.8   | 1.0   | 0.6   | dB(A) |
| Dbodem    | 2.1   | 2.0   | 1.7   | 1.2   | dB(A) |
| Dmeteo    | 2.6   | 1.7   | 1.0   | 0.5   | dB(A) |
| Dtotaal   | 33.2  | 28.2  | 23.2  | 18.1  | dB(A) |

|                           |      |      |      |      |       |
|---------------------------|------|------|------|------|-------|
| zichthoekcorrectie        | N    | N    | N    | N    | dB(A) |
| LAeq                      | 43.0 | 48.0 | 53.0 | 58.1 | dB(A) |
| LAeq totaal               |      |      |      |      |       |
| (sommatie over rijlijnen) |      |      |      |      | dB(A) |
| LAeq.etm voor afronding   | 53.0 | 58.0 | 63.0 | 68.1 | dB(A) |
| na afronding              | 53   | 58   | 63   | 68   | dB(A) |
| af trek artikel 103       | 3    | 3    | 3    | 3    | dB(A) |
| etmaalwaarde              | 50   | 55   | 60   | 65   | dB(A) |

## REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen datum: 19-11-1996  
 bestemmingsplan: Tussengebied bestandsnaam: AsAsA28.VRK  
 situatie: A28 ten noorden van oostelijke toerit, incl. ZOAB

|                                  |         |       |       |       |       |              |
|----------------------------------|---------|-------|-------|-------|-------|--------------|
| waarneempunten                   |         | 1     | 1     | 1     | 1     |              |
| rijlijnsnummer                   |         | 1     | 1     | 1     | 1     |              |
| dag / nacht                      |         | N     | N     | N     | N     |              |
| etm. int.                        | Qetm    | 28000 | 28000 | 28000 | 28000 | mvt          |
| gemiddelde<br>uur<br>intensiteit | Qlv     | 238.0 | 238.0 | 238.0 | 238.0 | mvt/u        |
|                                  | Qmv     | 25.2  | 25.2  | 25.2  | 25.2  | mvt/u        |
|                                  | Qzv     | 14.0  | 14.0  | 14.0  | 14.0  | mvt/u        |
|                                  | Qmr     | 2.8   | 2.8   | 2.8   | 2.8   | mvt/u        |
|                                  | Qtotaal | 280.0 | 280.0 | 280.0 | 280.0 | mvt/u        |
| snelheid                         | vmr     | 115   | 115   | 115   | 115   | km/u         |
|                                  | vlv     | 115   | 115   | 115   | 115   | km/u         |
|                                  | vmv     | 90    | 90    | 90    | 90    | km/u         |
|                                  | vzv     | 90    | 90    | 90    | 90    | 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     | 4     | 4     | 4     | 4     | 1, 2, 3 of 4 |
| afstand-kruising                 | a       | 0     | 0     | 0     | 0     | m            |
| bodemfactor                      | b       | 0.95  | 0.90  | 0.80  | 0.59  | -            |
| afstand(schuin)                  | r       | 411.0 | 214.0 | 103.0 | 46.0  | m            |
| afstand(hor.)                    | d       | 411.0 | 214.0 | 103.0 | 46.0  | m            |

|  |           |       |       |       |       |       |
|--|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|
|  | Elv       | 78.5  | 78.5  | 78.5  | 78.5  | dB(A) |
|  | Emv       | 71.0  | 71.0  | 71.0  | 71.0  | dB(A) |
|  | Ezv       | 70.8  | 70.8  | 70.8  | 70.8  | dB(A) |
|  | Emr       | 68.4  | 68.4  | 68.4  | 68.4  | dB(A) |
|  | Etotaal   | 80.1  | 80.1  | 80.1  | 80.1  | dB(A) |
|  | Cwegdek   | %-2.9 | %-2.9 | %-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   | -2.9  | -2.9  | -2.9  | -2.9  | dB(A) |
|  | Dafstand  | 26.1  | 23.3  | 20.1  | 16.6  | dB(A) |
|  | Dlucht    | 3.2   | 2.0   | 1.1   | 0.6   | dB(A) |
|  | Dbodem    | 2.1   | 2.0   | 1.8   | 1.3   | dB(A) |
|  | Dmeteo    | 2.7   | 1.9   | 1.1   | 0.6   | dB(A) |
|  | Dtotaal   | 34.2  | 29.2  | 24.2  | 19.1  | dB(A) |

|                           |      |      |      |      |       |
|---------------------------|------|------|------|------|-------|
| zichthoekcorrectie        | N    | N    | N    | N    | dB(A) |
| LAeq                      | 43.0 | 48.0 | 53.0 | 58.1 | dB(A) |
| LAeq totaal               |      |      |      |      | dB(A) |
| (sommatie over rijlijnen) |      |      |      |      | dB(A) |
| LAeq.etm voor afronding   | 53.0 | 58.0 | 63.0 | 68.1 | dB(A) |
| na afronding              | 53   | 58   | 63   | 68   | dB(A) |
| af trek artikel 103       | 3    | 3    | 3    | 3    | dB(A) |
| etmaalwaarde              | 50   | 55   | 60   | 65   | dB(A) |

## REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen

datum: 18-11-1996

bestemmingsplan: Tussengebied

bestandsnaam: AsAsA23.VRK

situatie: oostelijke toerit van A28

|                                  |         |       |      |      |      |              |
|----------------------------------|---------|-------|------|------|------|--------------|
| waarneempunten                   |         | 1     | 1    | 1    | 1    |              |
| rijlijnsnummer                   |         | 1     | 1    | 1    | 1    |              |
| dag / nacht                      |         | N     | N    | N    | N    |              |
| etm. int.                        | Qetm    | 5600  | 5600 | 5600 | 5600 | mvt          |
| gemiddelde<br>uur<br>intensiteit | Qlv     | 47.6  | 47.6 | 47.6 | 47.6 | mvt/u        |
|                                  | Qmv     | 3.9   | 3.9  | 3.9  | 3.9  | mvt/u        |
|                                  | Qzv     | 3.9   | 3.9  | 3.9  | 3.9  | mvt/u        |
|                                  | Qmr     | 0.6   | 0.6  | 0.6  | 0.6  | mvt/u        |
|                                  | Qtotaal | 56.0  | 56.0 | 56.0 | 56.0 | mvt/u        |
| snelheid                         | vmr     | 70    | 70   | 70   | 70   | km/u         |
|                                  | vlv     | 70    | 70   | 70   | 70   | km/u         |
|                                  | vmv     | 70    | 70   | 70   | 70   | km/u         |
|                                  | vzv     | 70    | 70   | 70   | 70   | km/u         |
| waarneemhoogte                   | hw      | 4.5   | 4.5  | 4.5  | 4.5  | m            |
| wegdekhoogte                     | hweg    | 2.3   | 2.3  | 2.3  | 2.3  | 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       | 0.95  | 0.89 | 0.76 | 0.44 | -            |
| afstand(schuin)                  | r       | 118.0 | 53.0 | 23.1 | 9.3  | m            |
| afstand(hor.)                    | d       | 118.0 | 53.0 | 23.0 | 9.0  | m            |

|  |           |      |      |      |      |       |
|--|-----------|------|------|------|------|-------|
|  | Elv       | 64.2 | 64.2 | 64.2 | 64.2 | dB(A) |
|  | Emv       | 62.2 | 62.2 | 62.2 | 62.2 | dB(A) |
|  | Ezv       | 65.8 | 65.8 | 65.8 | 65.8 | dB(A) |
|  | Emr       | 55.3 | 55.3 | 55.3 | 55.3 | dB(A) |
|  | Etotaal   | 69.2 | 69.2 | 69.2 | 69.2 | 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  | 20.7 | 17.2 | 13.6 | 9.7  | dB(A) |
|  | Dlucht    | 1.3  | 0.7  | 0.4  | 0.2  | dB(A) |
|  | Dbodem    | 2.6  | 2.4  | 1.9  | 1.0  | dB(A) |
|  | Dmeteo    | 1.6  | 0.9  | 0.4  | 0.2  | dB(A) |
|  | Dtotaal   | 26.2 | 21.2 | 16.3 | 11.0 | dB(A) |

|                           |      |      |      |      |       |
|---------------------------|------|------|------|------|-------|
| zichthoekcorrectie        | N    | N    | N    | N    | dB(A) |
| LAeq                      | 43.0 | 48.1 | 52.9 | 58.2 | dB(A) |
| LAeq totaal               |      |      |      |      |       |
| (sommatie over rijlijnen) |      |      |      |      | dB(A) |
| LAeq.etm voor afronding   | 53.0 | 58.1 | 62.9 | 68.2 | dB(A) |
| na afronding              | 53   | 58   | 63   | 68   | dB(A) |
| af trek artikel 103       | 3    | 3    | 3    | 3    | dB(A) |
| etmaalwaarde              | 50   | 55   | 60   | 65   | dB(A) |

## REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen datum: 18-11-1996  
 bestemmingsplan: Tussengebied bestandsnaam: AsAsOu2.VRK  
 situatie: Balkendwarsweg ten zuiden van de rotonde

|                                  |         |       |       |       |       |              |
|----------------------------------|---------|-------|-------|-------|-------|--------------|
| waarneempunten                   |         | 1     | 1     | 1     | 1     |              |
| rijlijnsnummer                   |         | 1     | 1     | 1     | 1     |              |
| dag / nacht                      |         | N     | N     | N     | N     |              |
| etm. int.                        | Qetm    | 10850 | 10850 | 10850 | 10850 | mvt          |
| gemiddelde<br>uur<br>intensiteit | Qlv     | 92.2  | 92.2  | 92.2  | 92.2  | mvt/u        |
|                                  | Qmv     | 7.6   | 7.6   | 7.6   | 7.6   | mvt/u        |
|                                  | Qzv     | 7.6   | 7.6   | 7.6   | 7.6   | mvt/u        |
|                                  | Qmr     | 1.1   | 1.1   | 1.1   | 1.1   | mvt/u        |
|                                  | Qtotaal | 108.5 | 108.5 | 108.5 | 108.5 | mvt/u        |
| snelheid                         | vmr     | 50    | 50    | 50    | 50    | 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      | 4.5   | 4.5   | 4.5   | 4.5   | 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  | 0.73  | 0.44  | -            |
| afstand(schuin)                  | r       | 92.1  | 44.2  | 21.5  | 10.1  | m            |
| afstand(hor.)                    | d       | 92.0  | 44.0  | 21.0  | 9.0   | m            |

|           |      |      |      |      |       |
|-----------|------|------|------|------|-------|
| Elv       | 64.4 | 64.4 | 64.4 | 64.4 | dB(A) |
| Emv       | 64.7 | 64.7 | 64.7 | 64.7 | dB(A) |
| Ezv       | 69.5 | 69.5 | 69.5 | 69.5 | dB(A) |
| Emr       | 55.6 | 55.6 | 55.6 | 55.6 | dB(A) |
| Etotaal   | 71.8 | 71.8 | 71.8 | 71.8 | 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  | 19.6 | 16.5 | 13.3 | 10.0 | dB(A) |
| Dlucht    | 1.0  | 0.6  | 0.3  | 0.2  | dB(A) |
| Dbodem    | 4.3  | 3.7  | 2.6  | 1.2  | dB(A) |
| Dmeteo    | 1.8  | 1.0  | 0.5  | 0.3  | dB(A) |
| Dtotaal   | 26.8 | 21.7 | 16.8 | 11.7 | dB(A) |

|                           |      |      |      |      |       |
|---------------------------|------|------|------|------|-------|
| zichthoekcorrectie        | N    | N    | N    | N    | dB(A) |
| LAeq                      | 45.0 | 50.0 | 55.0 | 60.0 | dB(A) |
| LAeq totaal               |      |      |      |      |       |
| (sommatie over rijlijnen) |      |      |      |      | dB(A) |
| LAeq.etm voor afronding   | 55.0 | 60.0 | 65.0 | 70.0 | dB(A) |
| na afronding              | 55   | 60   | 65   | 70   | dB(A) |
| af trek artikel 103       | 5    | 5    | 5    | 5    | dB(A) |
| etmaalwaarde              | 50   | 55   | 60   | 65   | dB(A) |

## REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen datum: 15-11-1996  
 bestemmingsplan: Tussengebied bestandsnaam: AsAsN31.VRK  
 situatie: Balkenweg ten westen van de A28

|                                  |         |       |       |       |       |              |
|----------------------------------|---------|-------|-------|-------|-------|--------------|
| waarneempunten                   |         | 1     | 1     | 1     | 1     |              |
| rijlijnsnummer                   |         | 1     | 1     | 1     | 1     |              |
| dag / nacht                      |         | N     | N     | N     | N     |              |
| etm. int.                        | Qetm    | 30200 | 30200 | 30200 | 30200 | mvt          |
| gemiddelde<br>uur<br>intensiteit | Qlv     | 262.7 | 262.7 | 262.7 | 262.7 | mvt/u        |
|                                  | Qmv     | 27.2  | 27.2  | 27.2  | 27.2  | mvt/u        |
|                                  | Qzv     | 12.1  | 12.1  | 12.1  | 12.1  | mvt/u        |
|                                  | Qmr     | 0.0   | 0.0   | 0.0   | 0.0   | mvt/u        |
|                                  | Qtotaal | 302.0 | 302.0 | 302.0 | 302.0 | 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  | 0.67  | 0.40  | -            |
| afstand(schuin)                  | r       | 158.1 | 79.2  | 39.3  | 19.6  | m            |
| afstand(hor.)                    | d       | 158.0 | 79.0  | 39.0  | 19.0  | m            |

|           |      |      |      |      |       |
|-----------|------|------|------|------|-------|
| Elv       | 68.9 | 68.9 | 68.9 | 68.9 | dB(A) |
| Emv       | 70.3 | 70.3 | 70.3 | 70.3 | dB(A) |
| Ezv       | 71.5 | 71.5 | 71.5 | 71.5 | dB(A) |
| Emr       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
| Etotaal   | 75.1 | 75.1 | 75.1 | 75.1 | 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  | 22.0 | 19.0 | 15.9 | 12.9 | dB(A) |
| Dlucht    | 1.6  | 0.9  | 0.6  | 0.3  | dB(A) |
| Dbodem    | 4.2  | 3.7  | 2.7  | 1.4  | dB(A) |
| Dmeteo    | 2.3  | 1.5  | 0.8  | 0.4  | dB(A) |
| Dtotaal   | 30.1 | 25.1 | 20.0 | 15.1 | dB(A) |

|                                          |      |      |      |      |       |
|------------------------------------------|------|------|------|------|-------|
| zichthoekcorrectie                       | N    | N    | N    | N    | dB(A) |
| LAeq                                     | 45.1 | 50.0 | 55.1 | 60.1 | dB(A) |
| LAeq totaal<br>(sommatie over rijlijnen) |      |      |      |      | dB(A) |
| LAeq.etm voor afronding                  | 55.1 | 60.0 | 65.1 | 70.1 | dB(A) |
| na afronding                             | 55   | 60   | 65   | 70   | dB(A) |
| af trek artikel 103                      | 5    | 5    | 5    | 5    | dB(A) |
| etmaalwaarde                             | 50   | 55   | 60   | 65   | dB(A) |

## REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen

datum: 15-11-1996

bestemmingsplan: Tussengebied

bestandsnaam: AsAsN32.VRK

situatie: Balkenweg tussen A28 en Lauwers

|                                  |         |       |       |       |       |              |
|----------------------------------|---------|-------|-------|-------|-------|--------------|
| waarneempunten                   |         | 1     | 1     | 1     | 1     |              |
| rijlijnsnummer                   |         | 1     | 1     | 1     | 1     |              |
| dag / nacht                      |         | N     | N     | N     | N     |              |
| etm. int.                        | Qetm    | 32500 | 32500 | 32500 | 32500 | mvt          |
| gemiddelde<br>uur<br>intensiteit | Qlv     | 282.8 | 282.8 | 282.8 | 282.8 | mvt/u        |
|                                  | Qmv     | 29.3  | 29.3  | 29.3  | 29.3  | mvt/u        |
|                                  | Qzv     | 13.0  | 13.0  | 13.0  | 13.0  | mvt/u        |
|                                  | Qmr     | 0.0   | 0.0   | 0.0   | 0.0   | mvt/u        |
|                                  | Qtotaal | 325.1 | 325.1 | 325.1 | 325.1 | 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  | 0.84  | 0.69  | 0.42  | -            |
| afstand(schuin)                  | r       | 165.1 | 82.2  | 41.3  | 20.6  | m            |
| afstand(hor.)                    | d       | 165.0 | 82.0  | 41.0  | 20.0  | m            |

|  |           |      |      |      |      |       |
|--|-----------|------|------|------|------|-------|
|  | Elv       | 69.2 | 69.2 | 69.2 | 69.2 | dB(A) |
|  | Emv       | 70.6 | 70.6 | 70.6 | 70.6 | dB(A) |
|  | Ezv       | 71.8 | 71.8 | 71.8 | 71.8 | dB(A) |
|  | Emr       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
|  | Etotaal   | 75.4 | 75.4 | 75.4 | 75.4 | dB(A) |
|  | Cwegdek   | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
|  | Ckruising | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
|  | Creftl    | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
|  | Ctotaal   | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
|  | Dafstand  | 22.2 | 19.1 | 16.2 | 13.1 | dB(A) |
|  | Dlucht    | 1.6  | 1.0  | 0.6  | 0.3  | dB(A) |
|  | Dbodem    | 4.2  | 3.8  | 2.8  | 1.4  | dB(A) |
|  | Dmeteo    | 2.4  | 1.5  | 0.9  | 0.5  | dB(A) |
|  | Dtotaal   | 30.4 | 25.4 | 20.4 | 15.4 | dB(A) |

|                           |      |      |      |      |       |
|---------------------------|------|------|------|------|-------|
| zichthoekcorrectie        | N    | N    | N    | N    | dB(A) |
| LAeq                      | 45.0 | 50.0 | 55.0 | 60.1 | dB(A) |
| LAeq totaal               |      |      |      |      | dB(A) |
| (sommatie over rijlijnen) |      |      |      |      | dB(A) |
| LAeq.etm voor afronding   | 55.0 | 60.0 | 65.0 | 70.1 | dB(A) |
| na afronding              | 55   | 60   | 65   | 70   | dB(A) |
| af trek artikel 103       | 5    | 5    | 5    | 5    | dB(A) |
| etmaalwaarde              | 50   | 55   | 60   | 65   | dB(A) |

## REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen datum: 15-11-1996  
 bestemmingsplan: Tussengebied bestandsnaam: AsAsN33.VRK  
 situatie: Balkenweg tussen Lauwers en Europaweg

|                                  |         |       |       |       |       |              |
|----------------------------------|---------|-------|-------|-------|-------|--------------|
| waarneempunten                   |         | 1     | 1     | 1     | 1     |              |
| rijlijnsnummer                   |         | 1     | 1     | 1     | 1     |              |
| dag / nacht                      |         | N     | N     | N     | N     |              |
| etm. int.                        | Qetm    | 30300 | 30300 | 30300 | 30300 | mvt          |
| gemiddelde<br>uur<br>intensiteit | Qlv     | 272.7 | 272.7 | 272.7 | 272.7 | mvt/u        |
|                                  | Qmv     | 21.2  | 21.2  | 21.2  | 21.2  | mvt/u        |
|                                  | Qzv     | 9.1   | 9.1   | 9.1   | 9.1   | mvt/u        |
|                                  | Qmr     | 0.0   | 0.0   | 0.0   | 0.0   | mvt/u        |
|                                  | Qtotaal | 303.0 | 303.0 | 303.0 | 303.0 | 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       | 0.90  | 0.81  | 0.64  | 0.35  | -            |
| afstand(schuin)                  | r       | 142.1 | 70.2  | 35.4  | 17.7  | m            |
| afstand(hor.)                    | d       | 142.0 | 70.0  | 35.0  | 17.0  | m            |

|           |      |      |      |      |       |
|-----------|------|------|------|------|-------|
| Elv       | 69.1 | 69.1 | 69.1 | 69.1 | dB(A) |
| Emv       | 69.2 | 69.2 | 69.2 | 69.2 | dB(A) |
| Ezv       | 70.3 | 70.3 | 70.3 | 70.3 | dB(A) |
| Emr       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
| Etotaal   | 74.3 | 74.3 | 74.3 | 74.3 | 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  | 21.5 | 18.5 | 15.5 | 12.5 | dB(A) |
| Dlucht    | 1.4  | 0.9  | 0.5  | 0.3  | dB(A) |
| Dbodem    | 4.1  | 3.6  | 2.5  | 1.1  | dB(A) |
| Dmeteo    | 2.2  | 1.4  | 0.8  | 0.4  | dB(A) |
| Dtotaal   | 29.3 | 24.3 | 19.3 | 14.3 | dB(A) |

|                           |      |      |      |      |       |
|---------------------------|------|------|------|------|-------|
| zichthoekcorrectie        | N    | N    | N    | N    | dB(A) |
| LAeq                      | 45.0 | 50.0 | 55.0 | 60.0 | dB(A) |
| LAeq totaal               |      |      |      |      |       |
| (sommatie over rijlijnen) |      |      |      |      | dB(A) |
| LAeq.etm voor afronding   | 55.0 | 60.0 | 65.0 | 70.0 | dB(A) |
| na afronding              | 55   | 60   | 65   | 70   | dB(A) |
| af trek artikel 103       | 5    | 5    | 5    | 5    | dB(A) |
| etmaalwaarde              | 50   | 55   | 60   | 65   | dB(A) |

## REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen datum: 15-11-1996  
 bestemmingsplan: Tussengebied bestandsnaam: AsAsEul.VRK  
 situatie: Europaweg Zuid

|                                  |         |       |       |       |       |              |
|----------------------------------|---------|-------|-------|-------|-------|--------------|
| waarneempunten                   |         | 1     | 1     | 1     | 1     |              |
| rijlijnsnummer                   |         | 1     | 1     | 1     | 1     |              |
| dag / nacht                      |         | N     | N     | N     | N     |              |
| etm. int.                        | Qetm    | 17700 | 17700 | 17700 | 17700 | mvt          |
| gemiddelde<br>uur<br>intensiteit | Qlv     | 159.3 | 159.3 | 159.3 | 159.3 | mvt/u        |
|                                  | Qmv     | 12.4  | 12.4  | 12.4  | 12.4  | mvt/u        |
|                                  | Qzv     | 5.3   | 5.3   | 5.3   | 5.3   | mvt/u        |
|                                  | Qmr     | 0.0   | 0.0   | 0.0   | 0.0   | mvt/u        |
|                                  | Qtotaal | 177.0 | 177.0 | 177.0 | 177.0 | mvt/u        |
| snelheid                         | vmr     | 50    | 50    | 50    | 50    | 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      | 4.5   | 4.5   | 4.5   | 4.5   | 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  | 0.85  | 0.70  | 0.41  | -            |
| afstand(schuin)                  | r       | 95.1  | 46.2  | 22.5  | 11.0  | m            |
| afstand(hor.)                    | d       | 95.0  | 46.0  | 22.0  | 10.0  | m            |

|           |      |      |      |      |       |
|-----------|------|------|------|------|-------|
| Elv       | 66.7 | 66.7 | 66.7 | 66.7 | dB(A) |
| Emv       | 66.8 | 66.8 | 66.8 | 66.8 | dB(A) |
| Ezv       | 67.9 | 67.9 | 67.9 | 67.9 | dB(A) |
| Emr       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
| Etotaal   | 72.0 | 72.0 | 72.0 | 72.0 | 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  | 19.8 | 16.6 | 13.5 | 10.4 | dB(A) |
| Dlucht    | 1.1  | 0.6  | 0.4  | 0.2  | dB(A) |
| Dbodem    | 4.3  | 3.6  | 2.5  | 1.2  | dB(A) |
| Dmeteo    | 1.8  | 1.0  | 0.6  | 0.3  | dB(A) |
| Dtotaal   | 26.9 | 21.9 | 16.9 | 12.1 | dB(A) |

|                           |      |      |      |      |       |
|---------------------------|------|------|------|------|-------|
| zichthoekcorrectie        | N    | N    | N    | N    | dB(A) |
| LAeq                      | 45.0 | 50.1 | 55.1 | 59.9 | dB(A) |
| LAeq totaal               |      |      |      |      |       |
| (sommatie over rijlijnen) |      |      |      |      | dB(A) |
| LAeq.etm voor afronding   | 55.0 | 60.1 | 65.1 | 69.9 | dB(A) |
| na afronding              | 55   | 60   | 65   | 70   | dB(A) |
| af trek artikel 103       | 5    | 5    | 5    | 5    | dB(A) |
| etmaalwaarde              | 50   | 55   | 60   | 65   | dB(A) |

## REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen  
 bestemmingsplan: Tussengebied  
 situatie: Europaweg West

datum: 18-11-1996  
 bestandsnaam: AsAsEu2.VRK

|                   |         |       |       |       |       |              |
|-------------------|---------|-------|-------|-------|-------|--------------|
| waarneempunten    |         | 1     | 1     | 1     | 1     |              |
| rijlijnsnummer    |         | 1     | 1     | 1     | 1     |              |
| dag / nacht       |         | N     | N     | N     | N     |              |
| etm. int.         | Qetm    | 18900 | 18900 | 18900 | 18900 | mvt          |
| gemiddelde<br>uur | Qlv     | 170.1 | 170.1 | 170.1 | 170.1 | mvt/u        |
|                   | Qmv     | 13.2  | 13.2  | 13.2  | 13.2  | mvt/u        |
|                   | Qzv     | 5.7   | 5.7   | 5.7   | 5.7   | mvt/u        |
|                   | Qmr     | 0.0   | 0.0   | 0.0   | 0.0   | mvt/u        |
| intensiteit       | Qtotaal | 189.0 | 189.0 | 189.0 | 189.0 | mvt/u        |
| snelheid          | vmr     | 50    | 50    | 50    | 50    | 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      | 4.5   | 4.5   | 4.5   | 4.5   | 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  | 0.86  | 0.71  | 0.41  | -            |
| afstand(schuin)   | r       | 100.1 | 48.2  | 23.4  | 11.0  | m            |
| afstand(hor.)     | d       | 100.0 | 48.0  | 23.0  | 10.0  | m            |

|           |      |      |      |      |       |
|-----------|------|------|------|------|-------|
| Elv       | 67.0 | 67.0 | 67.0 | 67.0 | dB(A) |
| Emv       | 67.1 | 67.1 | 67.1 | 67.1 | dB(A) |
| Ezv       | 68.3 | 68.3 | 68.3 | 68.3 | dB(A) |
| Emr       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
| Etotaal   | 72.3 | 72.3 | 72.3 | 72.3 | 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  | 20.0 | 16.8 | 13.7 | 10.4 | dB(A) |
| Dlucht    | 1.1  | 0.6  | 0.4  | 0.2  | dB(A) |
| Dbodem    | 4.3  | 3.7  | 2.6  | 1.2  | dB(A) |
| Dmeteo    | 1.9  | 1.1  | 0.6  | 0.3  | dB(A) |
| Dtotaal   | 27.3 | 22.2 | 17.2 | 12.1 | dB(A) |

|                                          |      |      |      |      |       |
|------------------------------------------|------|------|------|------|-------|
| zichthoekcorrectie                       | N    | N    | N    | N    | dB(A) |
| LAeq                                     | 45.0 | 50.0 | 55.1 | 60.2 | dB(A) |
| LAeq totaal<br>(sommatie over rijlijnen) |      |      |      |      | dB(A) |
| LAeq.etm voor afronding                  | 55.0 | 60.0 | 65.1 | 70.2 | dB(A) |
| na afronding                             | 55   | 60   | 65   | 70   | dB(A) |
| af trek artikel 103                      | 5    | 5    | 5    | 5    | dB(A) |
| etmaalwaarde                             | 50   | 55   | 60   | 65   | dB(A) |

## REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen datum: 15-11-1996  
 bestemmingsplan: Tussengebied bestandsnaam: AsAsBal.VRK  
 situatie: Balkenweg tussen Europaweg en de kazerne

|                                  |         |       |       |       |       |              |
|----------------------------------|---------|-------|-------|-------|-------|--------------|
| waarneempunten                   |         | 1     | 1     | 1     | 1     |              |
| rijlijnsnummer                   |         | 1     | 1     | 1     | 1     |              |
| dag / nacht                      |         | N     | N     | N     | N     |              |
| etm. int.                        | Qetm    | 17300 | 17300 | 17300 | 17300 | mvt          |
| gemiddelde<br>uur<br>intensiteit | Qlv     | 155.7 | 155.7 | 155.7 | 155.7 | mvt/u        |
|                                  | Qmv     | 12.1  | 12.1  | 12.1  | 12.1  | mvt/u        |
|                                  | Qzv     | 5.2   | 5.2   | 5.2   | 5.2   | mvt/u        |
|                                  | Qmr     | 0.0   | 0.0   | 0.0   | 0.0   | mvt/u        |
|                                  | Qtotaal | 173.0 | 173.0 | 173.0 | 173.0 | 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      | 4.5   | 4.5   | 4.5   | 4.5   | 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  | 0.70  | 0.36  | -            |
| afstand(schuin)                  | r       | 94.1  | 46.2  | 22.5  | 10.1  | m            |
| afstand(hor.)                    | d       | 94.0  | 46.0  | 22.0  | 9.0   | m            |

|           |      |      |      |      |       |
|-----------|------|------|------|------|-------|
| Elv       | 66.6 | 66.6 | 66.6 | 66.6 | dB(A) |
| Emv       | 66.7 | 66.7 | 66.7 | 66.7 | dB(A) |
| Ezv       | 67.9 | 67.9 | 67.9 | 67.9 | dB(A) |
| Emr       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
| Etotaal   | 71.9 | 71.9 | 71.9 | 71.9 | 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  | 19.7 | 16.6 | 13.5 | 10.0 | dB(A) |
| Dlucht    | 1.1  | 0.6  | 0.4  | 0.2  | dB(A) |
| Dbodem    | 4.2  | 3.6  | 2.5  | 1.0  | dB(A) |
| Dmeteo    | 1.8  | 1.0  | 0.6  | 0.3  | dB(A) |
| Dtotaal   | 26.8 | 21.9 | 16.9 | 11.5 | dB(A) |

|                                          |      |      |      |      |       |
|------------------------------------------|------|------|------|------|-------|
| zichthoekcorrectie                       | N    | N    | N    | N    | dB(A) |
| LAeq                                     | 45.1 | 50.0 | 55.0 | 60.4 | dB(A) |
| LAeq totaal<br>(sommatie over rijlijnen) |      |      |      |      | dB(A) |
| LAeq.etm voor afronding                  | 55.1 | 60.0 | 65.0 | 70.4 | dB(A) |
| na afronding                             | 55   | 60   | 65   | 70   | dB(A) |
| af trek artikel 103                      | 5    | 5    | 5    | 5    | dB(A) |
| etmaalwaarde                             | 50   | 55   | 60   | 65   | dB(A) |

## REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen datum: 15-11-1996  
 bestemmingsplan: Tussengebied bestandsnaam: AsAsBa2.VRK  
 situatie: Balkenweg tussen de kazerne en de Oude Hoofdvaartsweg

|                  |         |       |       |       |       |              |
|------------------|---------|-------|-------|-------|-------|--------------|
| waarneempunten   |         | 1     | 1     | 1     | 1     |              |
| rijlijnsnummer   |         | 1     | 1     | 1     | 1     |              |
| dag / nacht      |         | N     | N     | N     | N     |              |
| etm. int.        | Qetm    | 15620 | 15620 | 15620 | 15620 | mvt          |
|                  | Qlv     | 140.6 | 140.6 | 140.6 | 140.6 | mvt/u        |
| gemiddelde       | Qmv     | 10.9  | 10.9  | 10.9  | 10.9  | mvt/u        |
| uur              | Qzv     | 4.7   | 4.7   | 4.7   | 4.7   | mvt/u        |
| intensiteit      | Qmr     | 0.0   | 0.0   | 0.0   | 0.0   | mvt/u        |
|                  | Qtotaal | 156.2 | 156.2 | 156.2 | 156.2 | mvt/u        |
|                  | vmr     | 50    | 50    | 50    | 50    | 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      | 4.5   | 4.5   | 4.5   | 4.5   | 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  | 0.84  | 0.67  | 0.36  | -            |
| afstand(schuin)  | r       | 88.1  | 43.2  | 20.5  | 10.1  | m            |
| afstand(hor.)    | d       | 88.0  | 43.0  | 20.0  | 9.0   | m            |

|           |      |      |      |      |       |
|-----------|------|------|------|------|-------|
| Elv       | 66.2 | 66.2 | 66.2 | 66.2 | dB(A) |
| Emv       | 66.3 | 66.3 | 66.3 | 66.3 | dB(A) |
| Ezv       | 67.4 | 67.4 | 67.4 | 67.4 | dB(A) |
| Emr       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
| Etotaal   | 71.4 | 71.4 | 71.4 | 71.4 | 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  | 19.5 | 16.4 | 13.1 | 10.0 | dB(A) |
| Dlucht    | 1.0  | 0.6  | 0.3  | 0.2  | dB(A) |
| Dbodem    | 4.2  | 3.5  | 2.3  | 1.0  | dB(A) |
| Dmeteo    | 1.7  | 1.0  | 0.5  | 0.3  | dB(A) |
| Dtotaal   | 26.4 | 21.4 | 16.3 | 11.5 | dB(A) |

|                           |      |      |      |      |       |
|---------------------------|------|------|------|------|-------|
| zichthoekcorrectie        | N    | N    | N    | N    | dB(A) |
| LAeq                      | 45.0 | 50.0 | 55.1 | 59.9 | dB(A) |
| LAeq totaal               |      |      |      |      |       |
| (sommatie over rijlijnen) |      |      |      |      | dB(A) |
| LAeq.etm voor afronding   | 55.0 | 60.0 | 65.1 | 69.9 | dB(A) |
| na afronding              | 55   | 60   | 65   | 70   | dB(A) |
| af trek artikel 103       | 5    | 5    | 5    | 5    | dB(A) |
| etmaalwaarde              | 50   | 55   | 60   | 65   | dB(A) |

## REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen  
 bestemmingsplan: Tussengebied  
 situatie: Oude Hoofdvaartsweg

datum: 18-11-1996  
 bestandsnaam: AsAsOul.VRK

|                                  |         |      |      |      |      |              |
|----------------------------------|---------|------|------|------|------|--------------|
| waarneempunten                   |         | 1    | 1    | 1    | 1    |              |
| rijlijnsnummer                   |         | 1    | 1    | 1    | 1    |              |
| dag / nacht                      |         | D    | D    | D    | D    |              |
| etm. int.                        | Qetm    | 1360 | 1360 | 1360 | 1360 | mvt          |
| gemiddelde<br>uur<br>intensiteit | Qlv     | 87.2 | 87.2 | 87.2 | 87.2 | mvt/u        |
|                                  | Qmv     | 2.8  | 2.8  | 2.8  | 2.8  | mvt/u        |
|                                  | Qzv     | 1.8  | 1.8  | 1.8  | 1.8  | mvt/u        |
|                                  | Qmr     | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | mvt/u        |
|                                  | Qtotaal | 91.8 | 91.8 | 91.8 | 91.8 | 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      | 4.5  | 4.5  | 4.5  | 4.5  | 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       | 0.25 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | -            |
| afstand(schuin)                  | r       | 12.8 | 5.4  | 5.4  | 5.4  | m            |
| afstand(hor.)                    | d       | 12.0 | 3.0  | 3.0  | 3.0  | m            |

|           |      |      |      |      |       |
|-----------|------|------|------|------|-------|
| Elv       | 64.1 | 64.1 | 64.1 | 64.1 | dB(A) |
| Emv       | 60.4 | 60.4 | 60.4 | 60.4 | dB(A) |
| Ezv       | 63.3 | 63.3 | 63.3 | 63.3 | dB(A) |
| Emr       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
| Etotaal   | 67.6 | 67.6 | 67.6 | 67.6 | 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  | 11.1 | 7.3  | 7.3  | 7.3  | dB(A) |
| Dlucht    | 0.2  | 0.1  | 0.1  | 0.1  | dB(A) |
| Dbodem    | 0.8  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
| Dmeteo    | 0.3  | 0.1  | 0.1  | 0.1  | dB(A) |
| Dtotaal   | 12.4 | 7.6  | 7.6  | 7.6  | dB(A) |

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

## REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen  
 bestemmingsplan: Tussengebied  
 situatie: Asserwijk

datum: 18-11-1996  
 bestandsnaam: AsAsAs1.VRK

|                   |         |      |      |      |      |              |
|-------------------|---------|------|------|------|------|--------------|
| waarneempunten    |         | 1    | 1    | 1    | 1    |              |
| rijlijnsnummer    |         | 1    | 1    | 1    | 1    |              |
| dag / nacht       |         | D    | D    | D    | D    |              |
| etm. int.         | Qetm    | 800  | 800  | 800  | 800  | mvt          |
| gemiddelde<br>uur | Qlv     | 48.6 | 48.6 | 48.6 | 48.6 | mvt/u        |
|                   | Qmv     | 3.8  | 3.8  | 3.8  | 3.8  | mvt/u        |
|                   | Qzv     | 1.6  | 1.6  | 1.6  | 1.6  | mvt/u        |
|                   | Qmr     | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | mvt/u        |
| intensiteit       | Qtotaal | 54.0 | 54.0 | 54.0 | 54.0 | 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      | 4.5  | 4.5  | 4.5  | 4.5  | 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       | 0.52 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | -            |
| afstand(schuin)   | r       | 10.1 | 5.1  | 5.1  | 5.1  | m            |
| afstand(hor.)     | d       | 9.0  | 2.5  | 2.5  | 2.5  | m            |

|  |           |      |      |      |      |       |
|--|-----------|------|------|------|------|-------|
|  | Elv       | 61.6 | 61.6 | 61.6 | 61.6 | dB(A) |
|  | Emv       | 61.7 | 61.7 | 61.7 | 61.7 | dB(A) |
|  | Ezv       | 62.8 | 62.8 | 62.8 | 62.8 | dB(A) |
|  | Emr       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
|  | Etotaal   | 66.8 | 66.8 | 66.8 | 66.8 | 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  | 10.0 | 7.1  | 7.1  | 7.1  | dB(A) |
|  | Dlucht    | 0.2  | 0.1  | 0.1  | 0.1  | dB(A) |
|  | Dbodem    | 1.5  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
|  | Dmeteo    | 0.3  | 0.1  | 0.1  | 0.1  | dB(A) |
|  | Dtotaal   | 12.0 | 7.3  | 7.3  | 7.3  | dB(A) |

|                                          |      |      |      |      |       |
|------------------------------------------|------|------|------|------|-------|
| zichthoekcorrectie                       | N    | N    | N    | N    | dB(A) |
| LAeq                                     | 54.9 | 59.5 | 59.5 | 59.5 | dB(A) |
| LAeq totaal<br>(sommatie over rijlijnen) |      |      |      |      | dB(A) |
| LAeq.etm voor afronding                  | 54.9 | 59.5 | 59.5 | 59.5 | dB(A) |
| na afronding                             | 55   | 59   | 59   | 59   | dB(A) |
| af trek artikel 103                      | 5    | 5    | 5    | 5    | dB(A) |
| etmaalwaarde                             | 50   | 54   | 54   | 54   | dB(A) |

## REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen datum: 18-02-1997  
 bestemmingsplan: Tussengebied bestandsnaam: AsAsRel.VRK  
 situatie: Reconstructie Europaweg West - Oude Hoofdvaartsweg 51

|                                  |         |       |      |      |              |
|----------------------------------|---------|-------|------|------|--------------|
| waarneempunten                   |         | 1     | 2    | 2    |              |
| rijlijnummer                     |         | 1     | 2    | 2    |              |
| dag / nacht                      |         | N     | N    | N    |              |
| etm. int.                        | Qetm    | 13500 | 9450 | 9450 | mvt          |
| gemiddelde<br>uur<br>intensiteit | Qlv     | 121.5 | 85.1 | 85.1 | mvt/u        |
|                                  | Qmv     | 9.5   | 6.6  | 6.6  | mvt/u        |
|                                  | Qzv     | 4.1   | 2.8  | 2.8  | mvt/u        |
|                                  | Qmr     | 0.0   | 0.0  | 0.0  | mvt/u        |
|                                  | Qtotaal | 135.1 | 94.5 | 94.5 | mvt/u        |
| snelheid                         | vmr     | 70    | 50   | 50   | km/u         |
|                                  | vlv     | 70    | 50   | 50   | km/u         |
|                                  | vmv     | 70    | 50   | 50   | km/u         |
|                                  | vzv     | 70    | 50   | 50   | km/u         |
| waarneemhoogte                   | hw      | 4.5   | 4.5  | 4.5  | m            |
| wegdekhoogte                     | hweg    | 0.0   | 0.0  | 0.0  | m            |
| objectfractie                    | fobj    | 0.0   | 0.0  | 0.0  | -            |
| type wegdek                      | cat     | 1     | 1    | 1    | 1, 2, 3 of 4 |
| afstand-kruising a               | a       | 0     | 35   | 35   | m            |
| bodemfactor                      | b       | 0.71  | 0.60 | 0.77 | -            |
| afstand(schuin)                  | r       | 22.9  | 16.6 | 29.3 | m            |
| afstand(hor.)                    | d       | 22.5  | 16.0 | 29.0 | m            |

|           |      |      |      |       |
|-----------|------|------|------|-------|
| Elv       | 68.3 | 64.0 | 64.0 | dB(A) |
| Emv       | 66.0 | 64.1 | 64.1 | dB(A) |
| Ezv       | 66.0 | 65.2 | 65.2 | dB(A) |
| Emr       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
| Etotaal   | 71.7 | 69.2 | 69.2 | dB(A) |
| Cwegdek   | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
| Ckruising | 0.0  | 1.8  | 1.8  | dB(A) |
| Crefl     | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
| Ctotaal   | 0.0  | 1.8  | 1.8  | dB(A) |
| Dafstand  | 13.6 | 12.2 | 14.7 | dB(A) |
| Dlucht    | 0.4  | 0.3  | 0.4  | dB(A) |
| Dbodem    | 2.5  | 2.0  | 3.0  | dB(A) |
| Dmeteo    | 0.6  | 0.4  | 0.7  | dB(A) |
| Dtotaal   | 17.1 | 14.9 | 18.8 | dB(A) |

|                           |      |      |      |       |
|---------------------------|------|------|------|-------|
| zichthoekcorrectie        | N    | N    | N    | dB(A) |
| LAeq                      | 54.6 | 56.2 | 52.3 | dB(A) |
| LAeq totaal               |      |      |      |       |
| (sommatie over rijlijnen) |      | 57.7 |      | dB(A) |
| LAeq.etm voor afronding   | 64.6 | 67.7 |      | dB(A) |
| na afronding              | 65   | 68   |      | dB(A) |
| af trek artikel 103       | 3    | 5    |      | dB(A) |
| etmaalwaarde              | 62   | 63   |      | dB(A) |

## REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen datum: 18-02-1997  
 bestemmingsplan: Tussengebied bestandsnaam: AsAsRe2.VRK  
 situatie: Reconstructie Europaweg West - Oude Hoofdvaartsweg 49

|                   |         |       |      |      |              |
|-------------------|---------|-------|------|------|--------------|
| waarneempunten    |         | 1     | 2    | 2    |              |
| rijlijnsnummer    |         | 1     | 2    | 2    |              |
| dag / nacht       |         | N     | N    | N    |              |
| etm. int.         | Qetm    | 13500 | 9450 | 9450 | mvt          |
| gemiddelde<br>uur | Qlv     | 121.5 | 85.1 | 85.1 | mvt/u        |
|                   | Qmv     | 9.5   | 6.6  | 6.6  | mvt/u        |
|                   | Qzv     | 4.1   | 2.8  | 2.8  | mvt/u        |
|                   | Qmr     | 0.0   | 0.0  | 0.0  | mvt/u        |
| intensiteit       | Qtotaal | 135.1 | 94.5 | 94.5 | mvt/u        |
| snelheid          | vmr     | 70    | 50   | 50   | km/u         |
|                   | vlv     | 70    | 50   | 50   | km/u         |
|                   | vmv     | 70    | 50   | 50   | km/u         |
|                   | vzv     | 70    | 50   | 50   | km/u         |
| waarneemhoogte    | hw      | 4.5   | 4.5  | 4.5  | m            |
| wegdekhoogte      | hweg    | 0.0   | 0.0  | 0.0  | m            |
| objectfractie     | fobj    | 0.0   | 0.0  | 0.0  | -            |
| type wegdek       | cat     | 1     | 1    | 1    | 1, 2, 3 of 4 |
| afstand-kruising  | a       | 0     | 50   | 50   | m            |
| bodemfactor       | b       | 0.83  | 0.80 | 0.86 | -            |
| afstand(schuin)   | r       | 41.7  | 35.3 | 48.2 | m            |
| afstand(hor.)     | d       | 41.5  | 35.0 | 48.0 | m            |

|           |      |      |      |       |
|-----------|------|------|------|-------|
| Elv       | 68.3 | 64.0 | 64.0 | dB(A) |
| Emv       | 66.0 | 64.1 | 64.1 | dB(A) |
| Ezv       | 66.0 | 65.2 | 65.2 | dB(A) |
| Emr       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
| Etotaal   | 71.7 | 69.2 | 69.2 | dB(A) |
| Cwegdek   | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
| Ckruising | 0.0  | 1.6  | 1.6  | dB(A) |
| Crefl     | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
| Ctotaal   | 0.0  | 1.6  | 1.6  | dB(A) |
| Dafstand  | 16.2 | 15.5 | 16.8 | dB(A) |
| Dlucht    | 0.6  | 0.5  | 0.6  | dB(A) |
| Dbodem    | 3.5  | 3.2  | 3.7  | dB(A) |
| Dmeteo    | 0.9  | 0.8  | 1.1  | dB(A) |
| Dtotaal   | 21.2 | 20.0 | 22.2 | dB(A) |

|                           |      |      |      |       |
|---------------------------|------|------|------|-------|
| zichthoekcorrectie        | N    | N    | N    | dB(A) |
| LAeq                      | 50.5 | 50.8 | 48.6 | dB(A) |
| LAeq totaal               |      |      |      |       |
| (sommatie over rijlijnen) |      | 52.9 |      | dB(A) |
| LAeq.etm voor afronding   | 60.5 | 62.9 |      | dB(A) |
| na afronding              | 60   | 63   |      | dB(A) |
| af trek artikel 103       | 3    | 5    |      | dB(A) |
| etmaalwaarde              | 57   | 58   |      | dB(A) |

## REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen datum: 18-02-1997  
 bestemmingsplan: Tussengebied bestandsnaam: AsAsRe3.VRK  
 situatie: Reconstructie Europaweg West - Oude Hoofdvaartsweg 47

|                                  |         |       |      |      |              |
|----------------------------------|---------|-------|------|------|--------------|
| waarneempunten                   |         | 1     | 2    | 2    |              |
| rijlijnsnummer                   |         | 1     | 2    | 2    |              |
| dag / nacht                      |         | N     | N    | N    |              |
| etm. int.                        | Qetm    | 13500 | 9450 | 9450 | mvt          |
| gemiddelde<br>uur<br>intensiteit | Qlv     | 121.5 | 85.1 | 85.1 | mvt/u        |
|                                  | Qmv     | 9.5   | 6.6  | 6.6  | mvt/u        |
|                                  | Qzv     | 4.1   | 2.8  | 2.8  | mvt/u        |
|                                  | Qmr     | 0.0   | 0.0  | 0.0  | mvt/u        |
|                                  | Qtotaal | 135.1 | 94.5 | 94.5 | mvt/u        |
| snelheid                         | vmr     | 70    | 50   | 50   | km/u         |
|                                  | vlv     | 70    | 50   | 50   | km/u         |
|                                  | vmv     | 70    | 50   | 50   | km/u         |
|                                  | vzv     | 70    | 50   | 50   | km/u         |
| waarneemhoogte                   | hw      | 4.5   | 4.5  | 4.5  | m            |
| wegdekhoogte                     | hweg    | 0.0   | 0.0  | 0.0  | m            |
| objectfractie                    | fobj    | 0.0   | 0.0  | 0.0  | -            |
| type wegdek                      | cat     | 1     | 1    | 1    | 1, 2, 3 of 4 |
| afstand-kruising                 | a       | 0     | 65   | 65   | m            |
| bodemfactor                      | b       | 0.88  | 0.87 | 0.89 | -            |
| afstand(schuin)                  | r       | 58.7  | 52.2 | 64.2 | m            |
| afstand(hor.)                    | d       | 58.5  | 52.0 | 64.0 | m            |

|           |      |      |      |       |
|-----------|------|------|------|-------|
| Elv       | 68.3 | 64.0 | 64.0 | dB(A) |
| Emv       | 66.0 | 64.1 | 64.1 | dB(A) |
| Ezv       | 66.0 | 65.2 | 65.2 | dB(A) |
| Emr       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
| Etotaal   | 71.7 | 69.2 | 69.2 | dB(A) |
| Cwegdek   | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
| Ckruising | 0.0  | 1.4  | 1.4  | dB(A) |
| Crefl     | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
| Ctotaal   | 0.0  | 1.4  | 1.4  | dB(A) |
| Dafstand  | 17.7 | 17.2 | 18.1 | dB(A) |
| Dlucht    | 0.7  | 0.7  | 0.8  | dB(A) |
| Dbodem    | 3.9  | 3.8  | 4.0  | dB(A) |
| Dmeteo    | 1.3  | 1.1  | 1.4  | dB(A) |
| Dtotaal   | 23.6 | 22.8 | 24.2 | dB(A) |

|                           |      |      |      |       |
|---------------------------|------|------|------|-------|
| zichthoekcorrectie        | N    | N    | N    | dB(A) |
| LAeq                      | 48.1 | 47.8 | 46.4 | dB(A) |
| LAeq totaal               |      |      |      |       |
| (sommatie over rijlijnen) |      | 50.2 |      | dB(A) |
| LAeq.etm voor afronding   | 58.1 | 60.2 |      | dB(A) |
| na afronding              | 58   | 60   |      | dB(A) |
| af trek artikel 103       | 3    | 5    |      | dB(A) |
| etmaalwaarde              | 55   | 55   |      | dB(A) |

## REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen datum: 18-02-1997  
 bestemmingsplan: Tussengebied bestandsnaam: AsAsRe4.VRK  
 situatie: Reconstructie Europaweg West - Oude Hoofdvaartsweg 67

|                                  |         |       |      |      |              |
|----------------------------------|---------|-------|------|------|--------------|
| waarneempunten                   |         | 1     | 2    | 2    |              |
| rijlijnsnummer                   |         | 1     | 2    | 2    |              |
| dag / nacht                      |         | N     | N    | N    |              |
| etm. int.                        | Qetm    | 13500 | 9450 | 9450 | mvt          |
| gemiddelde<br>uur<br>intensiteit | Qlv     | 121.5 | 85.1 | 85.1 | mvt/u        |
|                                  | Qmv     | 9.5   | 6.6  | 6.6  | mvt/u        |
|                                  | Qzv     | 4.1   | 2.8  | 2.8  | mvt/u        |
|                                  | Qmr     | 0.0   | 0.0  | 0.0  | mvt/u        |
|                                  | Qtotaal | 135.1 | 94.5 | 94.5 | mvt/u        |
| snelheid                         | vmr     | 70    | 50   | 50   | km/u         |
|                                  | vlv     | 70    | 50   | 50   | km/u         |
|                                  | vmv     | 70    | 50   | 50   | km/u         |
|                                  | vzv     | 70    | 50   | 50   | km/u         |
| waarneemhoogte                   | hw      | 4.5   | 4.5  | 4.5  | m            |
| wegdekhoogte                     | hweg    | 0.0   | 0.0  | 0.0  | m            |
| objectfractie                    | fobj    | 0.0   | 0.0  | 0.0  | -            |
| type wegdek                      | cat     | 1     | 1    | 1    | 1, 2, 3 of 4 |
| afstand-kruising                 | a       | 0     | 50   | 50   | m            |
| bodemfactor                      | b       | 0.71  | 0.60 | 0.77 | -            |
| afstand(schuin)                  | r       | 22.9  | 16.6 | 29.3 | m            |
| afstand(hor.)                    | d       | 22.5  | 16.0 | 29.0 | m            |

|           |      |      |      |       |
|-----------|------|------|------|-------|
| Elv       | 68.3 | 64.0 | 64.0 | dB(A) |
| Emv       | 66.0 | 64.1 | 64.1 | dB(A) |
| Ezv       | 66.0 | 65.2 | 65.2 | dB(A) |
| Emr       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
| Etotaal   | 71.7 | 69.2 | 69.2 | dB(A) |
| Cwegdek   | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
| Ckruising | 0.0  | 1.6  | 1.6  | dB(A) |
| Crefl     | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
| Ctotaal   | 0.0  | 1.6  | 1.6  | dB(A) |
| Dafstand  | 13.6 | 12.2 | 14.7 | dB(A) |
| Dlucht    | 0.4  | 0.3  | 0.4  | dB(A) |
| Dbodem    | 2.5  | 2.0  | 3.0  | dB(A) |
| Dmeteo    | 0.6  | 0.4  | 0.7  | dB(A) |
| Dtotaal   | 17.1 | 14.9 | 18.8 | dB(A) |

|                           |      |      |      |       |
|---------------------------|------|------|------|-------|
| zichthoekcorrectie        | N    | N    | N    | dB(A) |
| LAeq                      | 54.6 | 56.0 | 52.1 | dB(A) |
| LAeq totaal               |      |      |      |       |
| (sommatie over rijlijnen) |      | 57.5 |      | dB(A) |
| LAeq.etm voor afronding   | 64.6 | 67.5 |      | dB(A) |
| na afronding              | 65   | 67   |      | dB(A) |
| aftrek artikel 103        | 3    | 5    |      | dB(A) |
| etmaalwaarde              | 62   | 62   |      | dB(A) |

## REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen datum: 18-02-1997  
 bestemmingsplan: Tussengebied bestandsnaam: AsAsRe5.VRK  
 situatie: Reconstructie Europaweg West Vaart NZ 254

|                  |         |       |      |      |
|------------------|---------|-------|------|------|
| waarneempunten   | 1       | 2     | 2    |      |
| rijlijnsnummer   | 1       | 2     | 2    |      |
| dag / nacht      | N       | N     | N    |      |
| etm. int.        | Qetm    | 13500 | 9450 | 9450 |
|                  | Qlv     | 121.5 | 85.1 | 85.1 |
| gemiddelde       | Qmv     | 9.5   | 6.6  | 6.6  |
| uur              | Qzv     | 4.1   | 2.8  | 2.8  |
| intensiteit      | Qmr     | 0.0   | 0.0  | 0.0  |
|                  | Qtotaal | 135.1 | 94.5 | 94.5 |
|                  | vmr     | 70    | 50   | 50   |
| snellheid        | vlv     | 70    | 50   | 50   |
|                  | vmv     | 70    | 50   | 50   |
|                  | vzv     | 70    | 50   | 50   |
| waarneemhoogte   | hw      | 4.5   | 4.5  | 4.5  |
| wegdekhoogte     | hweg    | 0.0   | 0.0  | 0.0  |
| objectfractie    | fobj    | 0.0   | 0.0  | 0.0  |
| type wegdek      | cat     | 1     | 1    | 1    |
| afstand-kruising | a       | 0     | 65   | 65   |
| bodemfactor      | b       | 0.88  | 0.88 | 0.86 |
| afstand(schuin)  | r       | 57.7  | 57.2 | 44.2 |
| afstand(hor.)    | d       | 57.5  | 57.0 | 44.0 |

|           |      |      |      |       |
|-----------|------|------|------|-------|
| Elv       | 68.3 | 64.0 | 64.0 | dB(A) |
| Emv       | 66.0 | 64.1 | 64.1 | dB(A) |
| Ezv       | 66.0 | 65.2 | 65.2 | dB(A) |
| Emr       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
| Etotaal   | 71.7 | 69.2 | 69.2 | dB(A) |
| Cwegdek   | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
| Ckruising | 0.0  | 1.4  | 1.4  | dB(A) |
| Crefl     | 0.0  | 0.0  | 0.0  | dB(A) |
| Ctotaal   | 0.0  | 1.4  | 1.4  | dB(A) |
| Dafstand  | 17.6 | 17.6 | 16.5 | dB(A) |
| Dlucht    | 0.7  | 0.7  | 0.6  | dB(A) |
| Dbodem    | 3.9  | 3.9  | 3.6  | dB(A) |
| Dmeteo    | 1.3  | 1.2  | 1.0  | dB(A) |
| Dtotaal   | 23.5 | 23.4 | 21.7 | dB(A) |

|                           |      |      |      |       |
|---------------------------|------|------|------|-------|
| zichthoekcorrectie        | N    | N    | N    | dB(A) |
| LAeq                      | 48.2 | 47.2 | 48.9 | dB(A) |
| LAeq totaal               |      |      |      |       |
| (sommatie over rijlijnen) |      | 51.2 |      | dB(A) |
| LAeq.etm voor afronding   | 58.2 | 61.2 |      | dB(A) |
| na afronding              | 58   | 61   |      | dB(A) |
| aftrek artikel 103        | 3    | 5    |      | dB(A) |
| etmaalwaarde              | 55   | 56   |      | dB(A) |



## Bijlage 3

#### Artikel 2.5.1

##### Richtlijnen voor de verlening van vrijstelling van de stede- bouwkundige bepalingen

Indien het college van burgemeester en wethouders vrijstelling van voorschriften in deze paragraaf verleent gelden de drie volgende richtlijnen:

- a. een bouwwerk mag niet zodanige afmetingen of een zodanige ligging verkrijgen dat tot een bestaand deel ervan of een ander bouwwerk niet meer voldoende licht en lucht zouden kunnen toetreden, danwel dat de goede werking van schoorstenen en ventilatiekanalen zou worden belemmerd;
- b. bij de beoordeling van een aanvraag om bouwvergunning moet worden aangenomen dat alle om het bouwterrein liggende terreinen zijn bebouwd tot de hoogte en de oppervlakte die ten hoogste zonder vrijstelling mogelijk zijn krachtens:
  1. bestemmingsplan;
  2. deze verordening, of
  3. enige andere verordening;
- c. bij overschrijding van een of meer van de onder b bedoelde maxima door een bestaand bouwwerk moet in afwijking van het gestelde onder b worden uitgegaan van de werkelijke afmetingen van dat bouwwerk.

#### Artikel 2.5.2

##### Invloed van de omgeving op een bouwwerk

Terrein dat voor het verlenen van een bouwvergunning in aanmerking moet worden genomen mag niet nog eens bij de verlening van een bouwvergunning voor een ander bouwwerk in aanmerking worden genomen.

#### Artikel 2.5.3

##### Bereikbaarheid van gebouwen voor wegverkeer. Brandblusvoorzieningen

1. Indien de toegang van een gebouw meer dan 10 meter is verwijderd van een openbare weg, moet een verbindingsweg tussen die toegang en het openbare-wegennet aanwezig zijn die geschikt is voor verhuisauto's, vuilnisauto's, ziekenauto's, brandweerauto's en het overige te verwachten verkeer.

2. Een geschikte verbindingsweg in de zin van het eerste lid moet, tenzij de gemeenteraad voor de desbetreffende weg in een bestemmingsplan of in een verordening of anderszins voorschriften heeft vastgesteld, zijn verhard op een wijze die in overeenstemming is met de eisen van het te verwachten verkeer.
3. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing op een bijgebouw, als bedoeld in artikel 2, onder a, van het Besluit meldingplichtige bouwwerken, voorzover dit niet tot bewoning is bestemd, maar wel tot een hoofdgebouw behoort dat op hetzelfde terrein is gelegen.
4. Nabij ieder gebouw moeten zodanige opstelplaatsen voor brandweerauto's aanwezig zijn dat een doeltreffende verbinding tussen die auto's en de bluswatervoorziening kan worden gelegd.
5. Bij afwezigheid van een toereikende openbare bluswatervoorziening moet worden zorg gedragen voor een doeltreffende niet-openbare bluswatervoorziening.
6. Het college van burgemeester en wethouders kan vrijstelling verlenen van het bepaalde in het eerste en het vierde lid indien de aard, de ligging en het gebruik van het gebouw zich daarvoor lenen.

#### Artikel 2.5.4

##### Bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten

1. Tussen de toegang van enerzijds:
  - a. een woongebouw, als bedoeld in artikel 42 van het Bouwbesluit;
  - b. een woning, als bedoeld in artikel 43 van het Bouwbesluit;
  - c. een gebouw dat voorzien is van een bijzondere toegankelijkheidssector als bedoeld in het eerste lid, sub I, van artikel 1 van het Bouwbesluit;
  - d. een logiesverblijf, als bedoeld in het derde en vierde lid van artikel 279 van het Bouwbesluit;en anderzijds de openbare weg moet een mede voor gehandicapten begaanbare weg of begaanbaar pad aanwezig zijn.

2. Voor de in het eerste lid bedoelde wegen en paden geldt dat zij:
  - a. ten minste 1,10 m breed moeten zijn;
  - b. geen kleinere vrije doorgang mogen hebben dan 0,85 m; en
  - c. ten hoogste een hoogteverschil mogen overbruggen van 0,02 m;tenzij dit plaatsvindt door middel van een hellingbaan die voldoet aan het bepaalde in artikel 6 van het Bouwbesluit.

#### Artikel 2.5.17

##### Ruimte tussen bouwwerken

1. De zijdelingse begrenzing van een bouwwerk moet ten opzichte van de zijdelingse grens van het erf zodanig zijn gelegen dat tussen dat bouwwerk en de op het aangrenzende erf aanwezige bebouwing geen tussenruimten ontstaan die:
  - a. vanaf de hoogte van het erf tot 2,2 meter daarboven minder dan 1 meter breed zijn;
  - b. niet toegankelijk zijn.Bebouwing van ongeschikte aard op het erf of op het aangrenzende erf wordt hierbij buiten beschouwing gelaten.
2. Het college van burgemeester en wethouders kan vrijstelling verlenen van het bepaalde in het eerste lid, indien voldoende mogelijkheid aanwezig is voor reiniging en onderhoud van de vrij te laten ruimte.

#### Artikel 2.5.18

##### Erf- en terreinafscheidingen

1. Erf- en terreinafscheidingen, anders dan bedoeld in artikel 43, eerste lid, onder j, van de Woningwet, zijn niet toegelaten.
2. Het college van burgemeester en wethouders kan vrijstelling verlenen van het bepaalde in het eerste lid in het belang van het af te scheiden erf of terrein.

#### Artikel 2.5.19

##### Bouwen nabij bovengrondse hoogspanningslijnen en ondergrondse hoofdtransportleidingen

1. Binnen een strook van 6 meter ter weerszijden van voor stroomgeleiding bestemde draden van bovengrondse hoogspanningslijnen mogen zich geen delen bevinden van andere bouwvergunningplichtige bouwwerken dan die welke deel uitmaken van de hoogspanningslijn. Bij het bepalen van deze afstand moet rekening worden gehouden met het uitzwaaien van de draden ten gevolge van de wind. Onder hoogspanningslijn wordt in dit artikel verstaan een lijn met een nominale elektrische spanning van 1000 volt of meer.
2. Binnen een strook van 6 meter ter weerszijden van een ondergrondse hoofdtransportleiding mogen geen bouwvergunningplichtige bouwwerken worden gebouwd.
3. Het college van burgemeester en wethouders kan vrijstelling verlenen van:
  - a. het bepaalde in het eerste lid voor wat betreft de afstand van 6 meter, indien de elektrische spanning van de hoogspanningslijn daarvoor geen bezwaar oplevert;
  - b. het bepaalde in het tweede lid voor wat betreft de afstand van 6 meter, indien daartegen met het oog op de veilige en ongestoorde ligging van de leiding geen bezwaar bestaat.

#### Artikel 2.5.30

##### Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen

1. Indien de omvang of de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het parkeren of stallen van motorvoertuigen op meer dan twee wielen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien in, op of onder dat gebouw, danwel op of onder het daarbij behorende, onbebouwd blijvende terrein.
2. De in het eerste lid bedoelde ruimte voor het parkeren van motorvoertuigen op meer dan twee wielen moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare motorvoertuigen van genoemde soort.

Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan:

  - a. indien de desbetreffende afmetingen in overeenstemming zijn met het bepaalde in NEN 2442, uitgave 1976, of

- b. indien de afmetingen van een gereserveerde parkeer-ruimte voor een gehandicapte in overeenstemming zijn met het bepaalde in NEN 2442, uitgave 1976, met dien verstande dat de breedte van een dergelijke parkeer-ruimte - voorzover die ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst - moet zijn vermeerderd met 0,60 m.
- 3. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, danwel op of onder het daarbij behorende, onbebouwd blijvende terrein.
- 4. Het college van burgemeester en wethouders kan vrijstelling verlenen van het bepaalde in het eerste en het derde lid:
  - a. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, of
  - b. voorzover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, danwel laad- of losruimte wordt voorzien.

## Bijlage 4



9806353

Aan:  
burgemeester en wethouders  
van de gemeente Assen  
Postbus 860  
9400 AW ASSEN

Provinciehuis  
Westerbrink 1  
Assen

Postbus 122  
9400 AC Assen

Telefoon  
(0592) 36 55 55  
Telefax  
(0592) 36 57 77

|                                       |       |      |  |
|---------------------------------------|-------|------|--|
| Gemeente Assen<br>dienst Ontwikkeling |       |      |  |
| Code: -1.731.21                       |       |      |  |
| Afdoen d.d.                           |       |      |  |
| - 3 APR. 1998                         |       |      |  |
| Bez.                                  | Dep.  |      |  |
| Beh. d.                               | Atud. | Par. |  |
| OBW                                   |       |      |  |
|                                       |       |      |  |
|                                       |       |      |  |
|                                       |       |      |  |
|                                       |       |      |  |

Assen, 1 april 1998  
Behandeld door de heer H.D. Westerhof (0592) 365417  
Uw kenmerk ONT/97-12856  
Onderwerp: Voorontwerpbestemmingsplan Kloosterveen Tussengebied I

#### COMMISSIE AFSTEMMING RUIMTELIJKE PLANNEN

Geacht college,

Bovengenoemd voorontwerpbestemmingsplan is behandeld in de op 2 maart 1998 gehouden vergadering van de Commissie Afstemming Ruimtelijke Plannen.

Het plan geeft de commissie aanleiding tot de volgende opmerkingen.

##### Plantoelichting

In paragraaf 5.5 wordt ingegaan op het aspect geluidhinder. Daaruit blijkt dat u voornemens bent om voor enkele bedrijfswoningen een verzoek tot vaststelling van een hogere grenswaarde in te dienen. De commissie merkt hierover op, dat inwilliging van zulke verzoeken tot een geluidbelasting van 55 d(B)A in het algemeen geen bezwaren ontmoet. Voor een zeer beperkt aantal bedrijfswoningen zal - blijkens de toelichting - een verzoek om ontheffing tot 60 d(B)A worden ingediend. De commissie acht het van belang om meer zicht te krijgen op de concrete situatie en het aantal woningen. Zij adviseert u daarover in overleg te treden met de productgroep Milieubeheer (de heer Suichies).

Op pagina 53 van de plantoelichting wordt een beschrijving gegeven van het deelgebied Huize Nassau. Terecht wordt gesteld, dat het terrein zijn identiteit ontleent aan het gebouw Huize Nassau. Ter versterking van de identiteit c.q. de karakteristiek van het terrein en Huize Nassau geeft de commissie u in overweging de zichtlijn vanaf de Drentse Hoofdvaart naar het huis en andersom duidelijker in het plan op te nemen.

Om dezelfde reden betreurt de commissie, dat de oorspronkelijke waterloop met beplanting bij Huize Nassau niet zal worden gehandhaafd. Zij acht dit een gemiste kans, omdat hier in landschappelijk en historisch opzicht sprake is van een zeer bijzondere situatie. Het motief, dat daarbij wordt genoemd (handhaving van de



waterloop brengt te grote beperkingen mee voor de verkavelingsmogelijkheden) spreekt de commissie niet aan. Met inachtneming van de voorgestelde strakke verkavelingsstructuur moet het haars inziens mogelijk zijn om de waterloop zodanig te integreren, dat een representatief bedrijventerrein met een bijzondere identiteit kan worden ontwikkeld. De commissie geeft u in overweging daaromtrent nader overleg te plegen met de productgroepen Landelijk Gebied en Cultuur en Welzijn.

### Voorschriften

Ingevolge artikel 4, lid 1, sub m (bestemming Bedrijventerrein) zijn de op de kaart voor bedrijventerrein aangewezen gronden (tevens) bestemd voor wonen (exclusief bedrijfswoningen) .... Nu bedrijfswoningen zijn uitgezonderd dienen deze volgens de commissie nog afzonderlijk te worden benoemd in de doeleindenomschrijving, temeer daar deze wel in de bebouwingsbepalingen (artikel 4, lid 3, sub a4) staan vermeld.

De commissie onderschrijft de in de plantoelichting vermelde wenselijkheid om mede uit een oogpunt van sociale veiligheid de bouw van bedrijfswoningen langs de fietsroutes te bevorderen. Om deze wenselijkheid - juridisch gezien - wat "harder" te maken, ware te bezien of een daartoe strekkende bepaling in de Beschrijving in Hoofdpijnen kan worden opgenomen.

In artikel 4, lid 3, sub b is een verwijzing naar gronden aangegeven met "zendmast" opgenomen. Volgens de commissie ontbreekt een dergelijke aanduiding op de plankaart. De aanwezigheid van bedoelde zendmast wordt, naar het de commissie wil voorkomen, niet in het voorontwerpplan gelegaliseerd.

Artikel 4, lid 6 bevat een aantal uitwerkingsregels. Het bouwen binnen het plan-deel, waarvoor een uitwerkingsplicht is opgenomen, kan slechts plaatsvinden overeenkomstig een door uw college vastgesteld en door gedeputeerde staten goedgekeurd uitwerkingsplan. Hiervan kan vrijstelling worden verleend:

- voor een afgerond stedenbouwkundig geheel
- nadat een procedure als voorgeschreven voor een uitwerkingsplan is gevolgd en
- vooraf van gedeputeerde staten een verklaring van geen bezwaar is ontvangen

Gezien de voorgestelde procedureregels, heeft de commissie zich afgevraagd waarom deze vrijstellingsmogelijkheid wordt voorgesteld. Welke tijdswinst wordt daarmee geboekt? Brengt inachtneming van deze procedureregels niet mee, dat "voor het zelfde geld" net zo goed een (partiële) uitwerking in procedure kan worden gebracht?

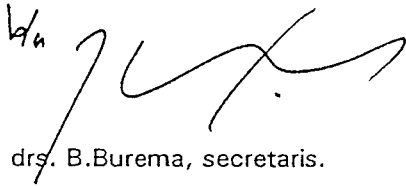
### Ten slotte

De commissie merkt ten slotte het volgende op. Toen het onderhavige voorontwerpplan door u voor het overleg ex artikel 10 BRO 1985 werd toegezonden, was de oude overlegstructuur nog van kracht. In het kader daarvan is het plan om commentaar toegezonden aan enkele leden van de "oude" Commissie voor Gemeentelijke Bestemmingsregelingen. In overleg met uw ambtelijke medewerkers is afgesproken om het plan volgens de nieuwe overlegstructuur te behandelen. In verband daarmee zijn de hiervoor bedoelde commentaren bij dit advies gevoegd.

Advies

De commissie adviseert u het plan, na inachtneming van het hiervoor gestelde, in procedure te brengen.

Hoogachtend,  
Commissie Afstemming Ruimtelijke Plannen,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'B. Burema', written over a horizontal line.

drs. B. Burema, secretaris.

# RAADSVOORSTEL

raadsvergadering van: 17 december 1998.

agenda nr.: 12

GEMEENTE  
ASSEN



204

Vaststellen bestemmingsplan  
Kloosterveen Tussengebied I.



ASSEN, 9 december 1998.

## VOORSTEL.

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

## TOELICHTING.

### I. *Inleiding en inhoud bestemmingsplan.*

In het door de gemeenteraad vastgestelde Structuurplan Kloosterveen is reeds een aantal uitspraken gedaan omtrent de mogelijke inrichting van de locatie, gelegen tussen de in ontwikkeling zijnde woonwijk Kloosterveen en de bestaande stad. Een belangrijk item vormt de wens het tussengebied te reserveren voor een stedelijke invulling waarbij mogelijkheden voor diverse vormen van bedrijvigheid worden geboden.

Globaal begrensd is het plangebied gelegen tussen de hoogspanningszone, een kort traject ten zuiden van de verlegde N371, de zuidoever van de zuidelijke bermsloten van de Balkenweg en de Vaart ZZ, Vaart NZ en de zuidoever van de Drentse Hoofdvaart.

Voorts is in het structuurplan benadrukt, dat de nieuwe woonwijk Kloosterveen, niet "slechts" een woonwijk bij Assen moet worden (satellietwijk), maar dat juist deze woonwijk zich moet profileren als een woonwijk van Assen.

Een en ander vraagt zorgvuldige aandacht voor de verkeersstructuur en de nieuw toe te voegen functies.

### *Functies van het tussengebied.*

Om te bewerkstelligen dat voornoemd uitgangspunt tot haar recht kan komen, is in het bestemmingsplan een aantal criteria opgenomen, met betrekking tot de visualiteit, uitstraling en de verbindingroutes in het plangebied.

In dit verband wordt dan ook gesproken over de volgende drie functies van het tussengebied:

- \* de verbindingfunctie;
- \* de signaalfunctie (zichtlocatie) en
- \* de poortfunctie.

De verbindingfunctie van het tussengebied tussen de nieuwe wijk Kloosterveen en Assen vraagt een goed functionerend openbaar vervoer en verkeersveilige en sociaal veilige fietsroutes.

# VERVOLGBLAD

agenda nr.: 12

blad nr.: 2

Het autoverkeer wordt via een zuidelijk verlegde N371 afgewikkeld. Het langzaam en snelverkeer wordt zoveel mogelijk van elkaar gescheiden.

In verband met de gunstige ligging nabij de A28 vormt het tussengebied een, voor de vestiging van economische bedrijvigheid, aantrekkelijke zichtlocatie. Door een hoogwaardige invulling van het gebied kan de stad Assen haar imago verbeteren. De poortfunctie is nauw verbonden met de signaalfunctie en vereist tevens "spraakmakende" bebouwing.

Door middel van een toetsing van de bebouwings- en de inrichtingsplannen aan het opgestelde beeldkwaliteitsplan dat de toetsingsbasis van de gemeentelijke welstandscommissie voor de beoordeling van de bouwplannen aan esthetische criteria vormt, wordt gewaakt voor een stedenbouwkundig verantwoorde invulling van het plangebied.

## *Toetsing aan rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.*

Gelet op de omstandigheid dat met het plan de openbaar vervoervoorzieningen (drie buslijnen) worden verbeterd en er tevens een aantal fietsverbindingen wordt gerealiseerd, verandert het bereikbaarheidsprofiel van het tussengebied. Thans is er sprake van een snelweglocatie, geschikt voor snelweggebonden bedrijvigheid met een relatief laag werknemers/bezoekerspotentieel.

Door de toevoeging van openbaar vervoer en fietsverbindingen manifesteert het tussengebied zich echter op termijn als een soort "B"-locatie (in de tot op heden gebruikte gemeentelijke terminologie wordt alleen gesproken over openbaar vervoer- en snelweglocaties, red.), hetgeen ook beperkte mogelijkheden biedt voor andere voorzieningen, zoals kleinere kantoren. Buiten kijf staat dat de ontwikkeling van het stationsgebied, als dé openbaar vervoerslocatie bij uitstek, niet gefrustreerd mag worden.

Het perifere detailhandelsbeleid (PDV-beleid) zoals dat is neergelegd in rijks- en provinciaal beleid, vormt in beginsel geen "obstakel" voor de vestiging van perifere detailhandelsbedrijven. Het gaat daarbij om detailhandelsbedrijven in volumineuze artikelen die vanwege de omvang en de aard van de gevoerde artikelen een groot oppervlak nodig hebben voor de uitstalling en waarbij men voor het transport van de artikelen (snel)weggebonden is.

Het gemeentelijke beleid in dezen ("Nota Perifere detailhandel te Assen, maart 1994" en "de Lijstensystematiek, september 1996") voorziet in een concentratiegebied en een aantal uitloopzones voor de vestiging van dergelijke bedrijven. Dit beleid werpt haar vruchten af in die zin dat de belangstelling voor vestiging in de daartoe aangewezen locaties groot is.

Om ook in de toekomst voldoende ruimte te kunnen bieden aan deze vormen van bedrijvigheid, maakt het plan het bij recht mogelijk, de zogenaamde branches Auto's, Boten, Caravans en motoren (in vakjargon, de ABC-branches) toe te voegen.

Door middel van een wijzigingsbevoegdheid is, indien de markt van vraag en aanbod het toelaat, ook de vestiging van de overige PDV-branches (dat wil zeggen, de branches grove bouwmaterialen, tuincentra, bouwmarkten, keuken en sanitair, woninginrichting waaronder meubels).

## *Bestemmingen en functies.*

Het grootste deel van het plangebied is als "bedrijventerrein" bestemd. Daarbij is uit oogpunt van milieuhygiëne onderscheid gemaakt tussen de gebieden BI, BII en BIII. Afhankelijk van de ligging van het gebied en de mate van hinder dat een bedrijf ten opzichte van milieugevoelige functies veroorzaakt, zijn bepaalde vormen van bedrijvigheid al dan niet aanvaardbaar.

# VERVOLGBLAD

agenda nr.: 12

blad nr.: 3

De toelaatbaarheid van bedrijven met het oog op het woon- en leefklimaat wordt geregeld in de, in de voorschriften opgenomen "Staat van Bedrijven". Daarbij is aansluiting gezocht bij de VNG brochure "bedrijven en milieuzonering".

Voorts is aan een deel van het plangebied de bestemming "voorzieningen ten behoeve van het wegverkeer" toegekend.

## II. *Procedure (voor)ontwerp-bestemmingsplan.*

Het voorontwerp van het bestemmingsplan Kloosterveen Tussengebied I heeft met ingang van 11 augustus 1997 gedurende een termijn van vier weken ter inzage gelegen. Tevens is het plan voorgelegd aan een groot aantal overlegpartners in de zin van het zogenaamde overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (BRO '85). De inspraakavond waarbij het plan nader is toegelicht heeft plaatsgevonden op 14 augustus 1997.

Een aantal reclamanten heeft gebruik gemaakt van vorenstaande voorziening. Daarnaast heeft een aantal overlegpartners hun reactie overgelegd.

De reacties hebben aanleiding gegeven de toelichting, de voorschriften, alsmede de indicatieve inrichtingsschets aan te passen. De wijze waarop met de inspraak en de overlegreacties is omgegaan is nader omschreven in hoofdstuk 8 van het ontwerp-bestemmingsplan.

Het ontwerp-bestemmingsplan, heeft vervolgens overeenkomstig artikel 23 WRO met ingang van 9 juli 1998 vier weken ter inzage gelegen, gedurende welke termijn een ieder de gelegenheid is geboden, hun zienswijzen kenbaar te maken.

## III. *Zienswijzen op het ontwerp-bestemmingsplan.*

Bij schrijven van 4 augustus 1998 hebben de hierna aangegeven reclamanten 1 t/m 6 in een gezamenlijke brief kenbaar gemaakt het bestemmingsplan niet te onderschrijven voor wat betreft het deelgebied Oude Hoofdvaart. De heer J. Kuil, Hoofdvaartsweg heeft afzonderlijk gereageerd.

1. A. Doek, Oude Hoofdvaartsweg 5;
2. G. Eleveld, Oude Hoofdvaartsweg 7;
3. H. Doek - Langelo, Oude Hoofdvaartsweg 9;
4. K. Sekewaël, Oude Hoofdvaartsweg 13;
5. H. Middel, Oude Hoofdvaartsweg 15;
6. A. Boerema - Oosteloo, Oude Hoofdvaartsweg 17;
7. J. Kuil, Hoofdvaartsweg 67.

Reclamanten 1 t/m 6 zijn bij brief van 17 augustus 1998 uitgenodigd de zienswijzen ten overstaan van de leden van de commissie ruimtelijke ordening, volkshuisvesting, economische zaken in de vergadering van 2 september 1998 nader toe te lichten.

De hoorzitting heeft tot enige verwarring geleid met betrekking tot het recht te worden gehoord. Desondanks zijn de "bezwaren" duidelijk en inzichtelijk gemaakt en kunnen in dezen van commentaar worden voorzien.

Daarnaast heeft de heer J. Kuil, bij schrijven van 4 september 1998, ontvangen op 7 september 1998, derhalve buiten de daarvoor geldende termijn en na de hoorzitting, kenbaar gemaakt, niet te kunnen instemmen met de planontwikkeling met betrekking tot het deelgebied Huize Nassau. In verband met de termijnoverschrijding is de heer Kuil niet-ontvankelijk in zijn zienswijzen.

De zienswijzen spitsen zich toe op het gebied, dat is gelegen ten noorden van de ontsluitingsweg in het deelgebied Oude Hoofdvaart. De reden waarom het huidige planologische regiem moet worden gewijzigd is niet afdoende gemotiveerd. Een en ander zal leiden tot de exploitatie van een geheel nieuw industrieterrein met een showroom, garage, autowasplaatsen en parkeergelegenheid op de percelen direct grenzend aan de woningen Oude Hoofdvaartsweg 3 t/m 15 te Assen.

Er is geen bufferzone in het plan opgenomen en blijkens de voorschriften is zelfs bebouwing tot op de perceelgrens mogelijk gemaakt. Het woongenot wordt op deze wijze op onaanvaardbare wijze aangetast.

Verzocht wordt dan ook het huidige planologische regiem niet te wijzigen ter voorkoming van een schadeclaim op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

#### IV. *Commentaar op de zienswijzen*

De percelen van reclamanten zijn gelegen in het gebied met de bestemming "gemengd gebied". Deze bestemming is ten opzichte van het huidige planologische regiem niet gewijzigd.

Blijkens de voorschriften zijn deze percelen bestemd voor wonen en bedrijven genoemd in de categorieën 1 en 2 van eerdergenoemde "Staat van bedrijven" en voor de bestaande bedrijven, waarbij als voorwaarde geldt dat dergelijke bedrijven uitsluitend toelaatbaar zijn in combinatie met een woning.

Ten zuiden van voornoemde percelen geldt de bestemming "Bedrijventerrein, categorie BII". Deze bestemming maakt het mogelijk bedrijven in diverse sectoren (industrie, groothandel, transport, verhuur, reparatie, bouwnijverheid en installatie) te realiseren onder de stringente voorwaarde dat voor wat betreft de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar deze bedrijven toelaatbaar zijn op een afstand van 50 meter van aangrenzende woongebieden.

De hinderzones zijn afhankelijk van de aard van het bedrijf in relatie tot een rustige woonwijk. Voor klasse 1, 2, 3 en 4 en hoger gelden zones van respectievelijk 0 tot 10 meter, 30 meter, 50 tot 100 meter en 200 meter of meer.

Omdat het gebied waarin reclamanten woonachtig zijn niet als een rustige woonwijk kan worden gecategoriseerd in verband met de bestemming "gemengd gebied" is er voor gekozen bedrijven in de klasse 1, 2 en 3 toe te laten op het belendende gebied waarvoor de maximale hinderzone van 50 meter geldt.

Een dergelijk bedrijf kan dan ook eerst worden opgericht indien in de milieuvergunning/melding is geregeld dat aan deze voorwaarden wordt voldaan.

Op deze wijze is gewaarborgd dat de realisering van dergelijke bedrijven voor de belendende woningen/bedrijven uit milieuhygiënisch oogpunt aanvaardbaar is.

Daarnaast biedt voornoemde bestemming mogelijkheden voor andere vormen van bedrijvigheid zoals kantoren, hotels, garagebedrijven etc., alsmede groenvoorzieningen, parkeren etc.

In de toelichting van het bestemmingsplan en op de inrichtingsschets is aangegeven op welke wijze getracht wordt invulling te geven aan het gebied ten noordoosten van de ontsluitingsweg. De maximale hoogte van de geprojecteerde bebouwing bedraagt twee bouwlagen (maximaal 8 meter) waarbij een groene opzet wordt voorgesteld. Het bebouwingspercentage van de bouwpercelen bedraagt maximaal 50.

De bebouwing wordt zoveel mogelijk voorop de kavel gesitueerd waardoor de afstand tussen de woningen aan de Oude Hoofdvaartsweg en de bedrijvigheid gewaarborgd blijft. Deze zone is uiterst geschikt voor bedrijfswoningen.

# VERVOLGBLAD

agenda nr.: 12

blad nr.: 5

Voorts wordt verwezen naar het beeldkwaliteitsplan dat voor het tussengebied is opgesteld. De doelstelling van het plan is het bevorderen van de ruimtelijke kwaliteit zoals die in het bestemmingsplan wordt nagestreefd. Het plan maakt in formele zin geen onderdeel uit van het bestemmingsplan en heeft in dat verband dan ook geen rechtstreeks verbindende werking.

Daarentegen wordt met het plan er naar gestreefd dat de particuliere bouwer meedenkt over de kwaliteit van de bebouwing en de omgeving (openbare ruimte) waarbij in dit plan handreikingen worden gedaan. Dat laat onverlet dat te allen tijde ook de gemeentelijke welstandscommissie het bouwplan op architectonische kwaliteiten zal beoordelen.

Met betrekking tot de overgangszone van de locatie Oude Hoofdvaart ten noorden van de ontsluitingsweg is in het plan het streefbeeld neergelegd dat deze zone een relatief groen karakter dient te krijgen en de bebouwing een min of meer losse structuur moet hebben.

Ten aanzien van de afstand tot de perceelgrens en de in het plan opgenomen vrijstellingsbepaling wordt het volgende opgemerkt.

Bij recht mag uitsluitend gebouwd worden binnen het bebouwingsvlak. Voorts is aangegeven dat de afstand van de toekomstige bebouwing tot de grens van een bouwperceel tenminste 5 meter dient te bedragen. Via een vrijstelling kan deze afstand worden teruggebracht tot 0 meter indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden, het bebouwingsbeeld en/of de verkeersveiligheid.

Het besluit om vrijstelling te verlenen heeft alleen betrekking op de perceelsgrenzen en vereist een belangenafweging waarbij de belangen van omwonenden nadrukkelijk in beeld zijn.

De zienswijzen van betrokkenen zijn echter in dit verband niet van toepassing op de door hen bedoelde achtergrens van hun percelen, aangezien de bouwgrens van het bebouwingsvlak in dezen maatgevend is en op circa vijf meter uit de eigendomsgrens van de percelen van reclamanten is gelegen. Daarmee is ons inziens voldoende afstand gewaarborgd.

Het verslag van de commissie ruimtelijke ordening, volkshuisvesting, economische zaken ligt voor u ter inzage.

Het college van burgemeester en wethouders van Assen,

de burgemeester,  
D. van As - Kleijwegt.

de secretaris,  
J.B. Mencke.

# RAADSBESLUIT

raadsvergadering van: 17 december 1998.

agenda nr.:12



De raad van de gemeente Assen;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 9 december 1998;

gelet op de bepalingen van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985, de Algemene wet bestuursrecht alsmede de gemeentelijke Inspraakverordening;

## besluit:

met overneming van de overwegingen genoemd in het voorstel van het college van burgemeester en wethouders:

- I. de zienswijzen van reclamanten 1 t/m 6 ongegrond te verklaren;
- II. de heer J. Kuil niet-ontvankelijk te verklaren in zijn zienswijze;
- III. ambtshalve een aantal zinsneden in het bestemmingsplan aan te passen c.q. te actualiseren:
  - \* Pag. 43/57/58:
    - de werkzaamheden ten behoeve van de realisering van een transportbedrijf nabij de westelijke op- en afrit van de A28 zijn gestart;
    - het ter plaatse aanwezige garagebedrijf wordt noodzakelijkerwijs uit het woongebied Kloosterveen verplaatst;
    - de uitbreiding van de ANWB is reeds afgerond en de realisering van de carpoolplaats op het hoekperceel Hoofdvaartsweg-Balkendarsweg is in uitvoering;
    - op het hoekperceel Balkenweg-Balkendarsweg wordt een garagebedrijf gerealiseerd;
    - de bebouwing omvat bij voorkeur twee tot drie bouwlagen, met een tweetal bouwaccenten;
  - \* Inrichtingsschets door toevoeging groene lob rondom het gebouw Huize Nassau en ter weerszijden van de ontsluitingsweg vanaf de Hoofdvaartsweg ZZ;
  - \* Plankaart door de bouwhoogte op de hoeklocatie in deelgebied Kloosterveen Noord te bepalen op 6 tot 15 meter;
- IV. vast te stellen het bestemmingsplan Kloosterveen Tussengebied I;
- V. het plan ter goedkeuring toe te zenden naar het college van Gedeputeerde Staten van Drenthe.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 17 december 1998.

De raad voornoemd,

GOEDGEKEURD door gedeputeerde staten  
van Drenthe bij besluit van

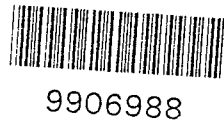
20 april 1999  
nr. RW/AG/9900226

, voorzitter  
Mw. D. van As - Kleijwegt

, secretaris  
mr. J.B. Mearns

, voorzitter

, griffier



Aan:  
het college van burgemeester  
en wethouders van Assen  
Postbus 30018  
9400 RA ASSEN

Provinciehuis  
Westerbrink 1  
Assen

Postbus 122  
9400 AC Assen

Telefoon  
(0592) 36 55 55  
Telefax  
(0592) 36 57 77

|                                       |          |           |          |
|---------------------------------------|----------|-----------|----------|
| Gemeente Assen<br>dienst Ontwikkeling |          |           |          |
| Code: 1931.21                         |          | Afdeling: |          |
| 0 MEI 1999                            |          |           |          |
| aan door                              | aan door | aan door  | aan door |
| DBW                                   |          |           |          |
|                                       |          |           |          |
|                                       |          |           |          |
|                                       |          |           |          |
|                                       |          |           |          |
|                                       |          |           |          |

Assen, 6 mei 1999  
Ons kenmerk 16/RW/A9/9900226  
Behandeld door de heer H. Mutgeert (0592) 365727  
Uw kenmerk ONT/98-3026  
Onderwerp: Bestemmingsplan Kloosterveen Tussengebied 1

Geacht college,

Hierbij doen wij u een afschrift toekomen van ons besluit van 20 april 1999, kenmerk RW/A9/9900226, houdende onze goedkeuring van het besluit van de raad van uw gemeente van 17 december 1998 tot vaststelling van het bestemmingsplan Kloosterveen Tussengebied 1.

Een exemplaar van het raadsbesluit en de daarbijbehorende plankaart en voorschriften, voorzien van het bewijs van onze goedkeuring, voegen wij hierbij.

Wij wijzen u nog op het belang van de cultuurhistorische waarde van Huize Nassau en het bijbehorende gebied. Geadviseerd is de oorspronkelijke waterloop rond Huize Nassau te kiezen als uitgangspunt voor de verkaveling. Voor dit gebied is een globale nader uit te werken bestemming vastgesteld. Wij gaan ervan uit dat bij de uitwerking van de bestemming Bedrijventerrein de waarden van Huize Nassau en het omliggende gebied richtinggevend zullen zijn voor de uitwerking. Wij adviseren u geen gebruik te maken van de delegatiebevoegdheid op grond van artikel 11, achtste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO).

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 WRO.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

Th. Fledderus, griffier

Bijlage(n): div  
bg/coll. RF

A.L. ter Beek, voorzitter



Assen, 20 april 1999

Ons kenmerk RW/A9/9900226

Behandeld door de heer H. Mutgeert (0592) 365727

Onderwerp: Gemeente Assen, bestemmingsplan Kloosterveen Tussengebied 1

BESLUIT VAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN DRENTHE INZAKE HET BESTEMMINGSPLAN  
KLOOSTERVEEN TUSSENGEBIED 1 VAN DE GEMEENTE ASSEN

Behandelingsprocedure

Bij brief van 18 december 1998, kenmerk ONT/98-3026, ingekomen op 5 januari 1999, hebben burgemeester en wethouders van Assen ter voldoening aan artikel 28, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, het besluit van de raad van die gemeente van 17 december 1998, tot vaststelling van het bestemmingsplan Kloosterveen Tussengebied 1 ter goedkeuring ingezonden.

Uit de overgelegde stukken is gebleken dat is voldaan aan de wettelijke voorschriften betreffende de tervisielegging, vaststelling, bekendmaking en inzending. Het vastgestelde bestemmingsplan heeft met ingang van 24 december 1998 ter inzage gelegen.

Bedenkingen

Tegen voornoemd raadsbesluit is bij ons één bedenking ingediend door J. Kuil, Hoofdvaartsweg 67 te Assen.

Burgemeester en wethouders van Assen hebben bij brief van 4 februari 1999 op de ingediende bedenkingen gereageerd.

Advies

De Provinciale Commissie voor het Omgevingsbeleid (Commissie voor Gemeentelijke Bestemmingsregelingen) heeft het bestemmingsplan met de daartegen ingediende bedenkingen in haar vergadering van 12 februari 1999 behandeld en aan ons college advies uitgebracht.

Ontvankelijkheid bedenkingen

Reclamant heeft destijds zienswijzen ingediend naar aanleiding van het ontwerp-bestemmingsplan Kloosterveen Tussengebied 1 bij de raad van de gemeente Assen, maar deze waren buiten de termijn waarin zienswijzen konden worden ingediend, verzonden. Ook de bedenkingen tegen het vaststellingsbesluit zijn te laat bij ons college ingediend. Op grond daarvan is reclamant niet-ontvankelijk in zijn zienswijzen en bedenkingen.

Terinzageligging van de stukken

Zowel reclamant 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 is geen gebruikgemaakt door de heer Kuil. Aangezien de heer Kuil niet-ontvankelijk is in zijn bedenkingen en geen omstandigheden worden aangevoerd waaruit blijkt dat reclamant redelijkerwijs niet in staat is geweest tijdig zienswijzen bij de raad in te dienen, wordt deze reactie buiten beschouwing gelaten.

Beoordeling van het bestemmingsplan

Tegen het bestemmingsplan bestaan bij ons voorts, mede gezien voornoemd advies van de commissie, geen overwegende bezwaren die tot een onthouding van goedkeuring daaraan zouden moeten leiden. Opgemerkt wordt dat de cultuurhistorische waarden van het gebied Huize Nassau richtinggevend dienen te zijn bij de uitwerking van dit gebied.



Beslissing

Gedeputeerde staten van Drenthe;

gelet op artikel 28 en volgende van de Wet op de Ruimtelijke Ordening;

## BESLUITEN:

- I. de bedenkingen van J. Kuil ongegrond te verklaren;
- II. het bestemmingsplan Kloosterveen Tussengebied 1 goed te keuren.
- III. afschrift van dit besluit te zenden aan:
  - de raad van de gemeente Assen
  - de Provinciale Commissie voor het Omgevingsbeleid (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
- IV. bij afzonderlijke brief afschrift van dit besluit te zenden aan:
  - de heer J. Kuil, Hoofdvaartsweg 67, 9405 AC Assen

Gedeputeerde staten voornoemd,

Th. Fledderus, griffier

bg.coll.22

A.L. ter Beek, voorzitter

B16-RW.A9

Provinciehuis  
Westerbrink 1  
Assen

Postbus 122  
9400 AC Assen

Telefoon  
(0592) 36 55 55  
Telefax  
(0592) 36 57 77

Aan:  
de heer J. Kuil  
Hoofdvaartsweg 67  
9405 AC ASSEN

Assen, 6 mei 1999  
Ons kenmerk 16/RW/A9/9900226  
Behandeld door de heer H. Mutgeert (0592) 365727  
Onderwerp: Gemeente Assen, bestemmingsplan Kloosterveen Tussengebied 1

Geachte heer,

Hierbij doen wij u mededeling van ons besluit van 20 april 1999, kenmerk RW/A9/9900226, tot (gedeeltelijke) goedkeuring van bovengenoemd bestemmingsplan. Voor onze motivering verwijzen wij u naar ons besluit dat in afschrift hierbij gaat.

Wij attenderen u daarbij op het volgende. Op grond van artikel 28, zesde lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening dient ons besluit (met het bestemmingsplan) met ingang van de zesde week\* na de bekendmaking aan de gemeente ter gemeentesecretarie ter inzage te worden gelegd. De bekendmaking aan de gemeente heeft gelijktijdig met deze mededeling aan u plaatsgevonden. Op het moment van terinzagelegging begint ook de beroepstermijn die zes weken duurt. Gedurende die termijn kunnen degenen die zich tijdig tot ons college hebben gewend en belanghebbenden die kunnen aantonen dat ze daartoe redelijkerwijs niet in staat waren, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Tevens kan eenieder - voorzover het onthouding van goedkeuring betreft - van deze beroepsmogelijkheid gebruikmaken. Daags na afloop van de beroepstermijn wordt ons besluit van kracht, tenzij gedurende die termijn naast het indienen van een beroepschrift tevens bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een verzoek om een voorlopige voorziening wordt gedaan.

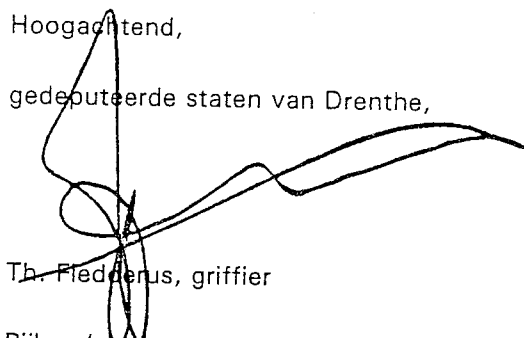
\* Wij wijzen u erop dat, vooruitlopend op een toekomstige wetswijziging, sommige gemeentebesturen eerder tot publicatie overgaan. Ter voorkoming van misverstanden omtrent de beroepstermijn, adviseren wij u contact op te nemen met de gemeente dan wel de gemeentelijke publicaties nauwlettend te volgen.



Indien dat het geval is, wordt ons besluit pas van kracht nadat op dat verzoek is beslist. Voor het overige verwijzen wij u naar de tekst van de gemeentelijke kennisgeving die in de Staatscourant en in een of meer plaatselijke bladen zal worden geplaatst.

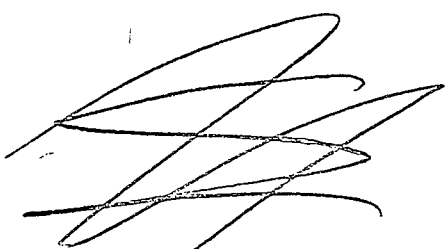
Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,



Th. Pledderus, griffier

Bijlage(n):  
bg/coll.



A.L. ter Beek, voorzitter

Afschrift aan:

- het college van burgemeester en wethouders van Assen, Postbus 30018, 9400 RA Assen
- de inspecteur van de ruimtelijke ordening te Groningen



-PUBLICATIE

204

BESTEMMINGSPLAN KLOOSTERVEEN TUSSENGBIED I.

Burgemeester en wethouders van Assen maken overeenkomstig artikel 25 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) bekend dat op de afdeling bouwen en wonen, sectie ruimtelijke ordening, van de dienst Ontwikkeling, Noordersingel 33 te Assen, tweede etage, met ingang van 24 december 1998, gedurende een termijn van vier weken, voor een ieder ter inzage ligt het bij raadsbesluit van 17 december 1998, nummer 12, gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan Kloosterveen Tussengebied I met bijbehorende voorschriften, plankaart en toelichting.

Het plangebied is globaal gelegen tussen de hoogspanningszone, een kort traject ten zuiden van de verlegde N371, de zuidoever van de zuidelijke bermsloten van de Balkenweg en de Vaart ZZ, Vaart NZ en de zuidoever van de Drentse Hoofdvaart.

In het door de gemeenteraad vastgestelde Structuurplan Kloosterveen is reeds een aantal uitspraken gedaan omtrent de mogelijke inrichting van de locatie, gelegen tussen de in ontwikkeling zijnde woonwijk Kloosterveen en de bestaande stad. Een belangrijk item vormt de wens het tussengebied te reserveren voor een stedelijke invulling waarbij mogelijkheden voor diverse vormen van bedrijvigheid worden geboden.

Het grootste deel van het plangebied is als "bedrijventerrein" bestemd. Daarbij is uit oogpunt van milieuhygiëne onderscheid gemaakt tussen de gebieden BI, BII en BIII. Afhankelijk van de ligging van het gebied en de mate van hinder dat een bedrijf ten opzichte van milieugevoelige functies veroorzaakt, zijn bepaalde vormen van bedrijvigheid al dan niet aanvaardbaar.

De toelaatbaarheid van bedrijven met het oog op het woon- en leefklimaat wordt geregeld in de, in de voorschriften opgenomen, "Staat van Bedrijven". Daarbij is aansluiting gezocht bij de VNG-brochure "bedrijven en milieuzonering".

Voorts is aan een deel van het plangebied de bestemming "voorzieningen ten behoeve van het wegverkeer" toegekend.

Gedurende voornoemde termijn kunnen, degenen die tijdig hun zienswijze bij de gemeenteraad kenbaar hebben gemaakt, alsmede een belanghebbende die aantoonbaar redelijkerwijze niet in staat te zijn geweest, overeenkomstig artikel 23 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO,) zijn zienswijze bij de gemeenteraad kenbaar te maken, schriftelijk bedenkingen inbrengen bij het college van Gedeputeerde Staten van Drenthe, Westerbrink 1, 9405 BJ Assen.

Voorts kan een ieder overeenkomstig artikel 27, tweede lid, WRO schriftelijk bedenkingen inbrengen bij voornoemd college tegen de wijzigingen die zijn aangebracht ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

ASSEN, 23 december 1998.

1. Te plaatsen in het op dinsdag 22 december 1998 verschijnende nummer van:
  - Het GezinsbladTe plaatsen in het op woensdag 23 december 1998 verschijnende nummer van :
  - de Nederlandse Staatscourant.
2. Aanplakken in de hal van het Stadhuis;
3. Afschrift aan:
  - Gedeputeerde Staten van Drenthe, Postbus 122, 9400 AC Assen;
  - Inspectie Ruimtelijke Ordening, Postbus 964, 9700 AZ Groningen;
  - dienst Ontwikkeling, afd. Bouwen en Wonen, sectie Roveb (mw. E. Kuiper/dhr. H. Smits 2x)
  - dienst Ontwikkeling, afd. Bouwen en Wonen, sectie Vormgeving;
  - dienst Ontwikkeling, afd. Bouwen en Wonen, sectie Bouw- en woningtoezicht;
  - dienst Ontwikkeling, afd. directiesecretariaat;
  - dienst Ontwikkeling, afd. Plannen en realiseren (dhr. J.L. Mijsbergh).

Gemeente  
**Assen**



Beeldkwaliteitsplan  
Tussengebied



Gemeente  
**Assen**



Beeldkwaliteitsplan  
Tussengebied

Assen  
15 mei 1997

## Inhoudsopgave

|          |                                                    |           |
|----------|----------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding</b>                                   | <b>3</b>  |
| 1.1      | Doel en inhoud van het beeldkwaliteitsplan         | 3         |
| 1.2      | De relatie met het bestemmingsplan                 | 3         |
| 1.3      | Inhoudelijke voordelen van het beeldkwaliteitsplan | 5         |
| 1.4      | Doelgroepen                                        | 5         |
| <b>2</b> | <b>Het Tussengebied als geheel</b>                 | <b>7</b>  |
| 2.1      | Ontwikkelingsgeschiedenis en de huidige situatie   | 7         |
| 2.2      | Wijzigingen in het ruimtelijk beeld                | 9         |
| 2.3      | Indeling in deelgebieden                           | 11        |
| 2.4      | Structuurbeeld                                     | 11        |
| <b>3</b> | <b>Deelgebieden</b>                                | <b>17</b> |
| 3.1      | Oude Hoofdvaart                                    | 17        |
| 3.2      | Huize Nassau                                       | 19        |
| 3.3      | Kloosterveen (Noord)                               | 20        |
| 3.4      | Kloosterveen (Zuid)                                | 23        |
| <b>4</b> | <b>Uitwerking van de richtlijnen in matrixvorm</b> | <b>25</b> |

## Inleiding

In dit hoofdstuk komt aan de orde wat het doel is van het Beeldkwaliteitsplan Tussengebied, hoe de relatie is met het bestemmingsplan voor dit gebied en voor wie het beeldkwaliteitsplan een rol speelt.

### 1.1 Doel en inhoud van het beeldkwaliteitsplan

Het Tussengebied ligt ter weerszijden van de A28, tussen het bestaande stedelijke gebied van Assen en de nieuwe woonwijk Kloosterveen. Het is de bedoeling dat Kloosterveen niet alleen een wijk **bij** Assen wordt, maar ook zoveel mogelijk een wijk **van** Assen. Een kwalitatief hoogwaardige inrichting van het Tussengebied is daarvoor een belangrijke voorwaarde.

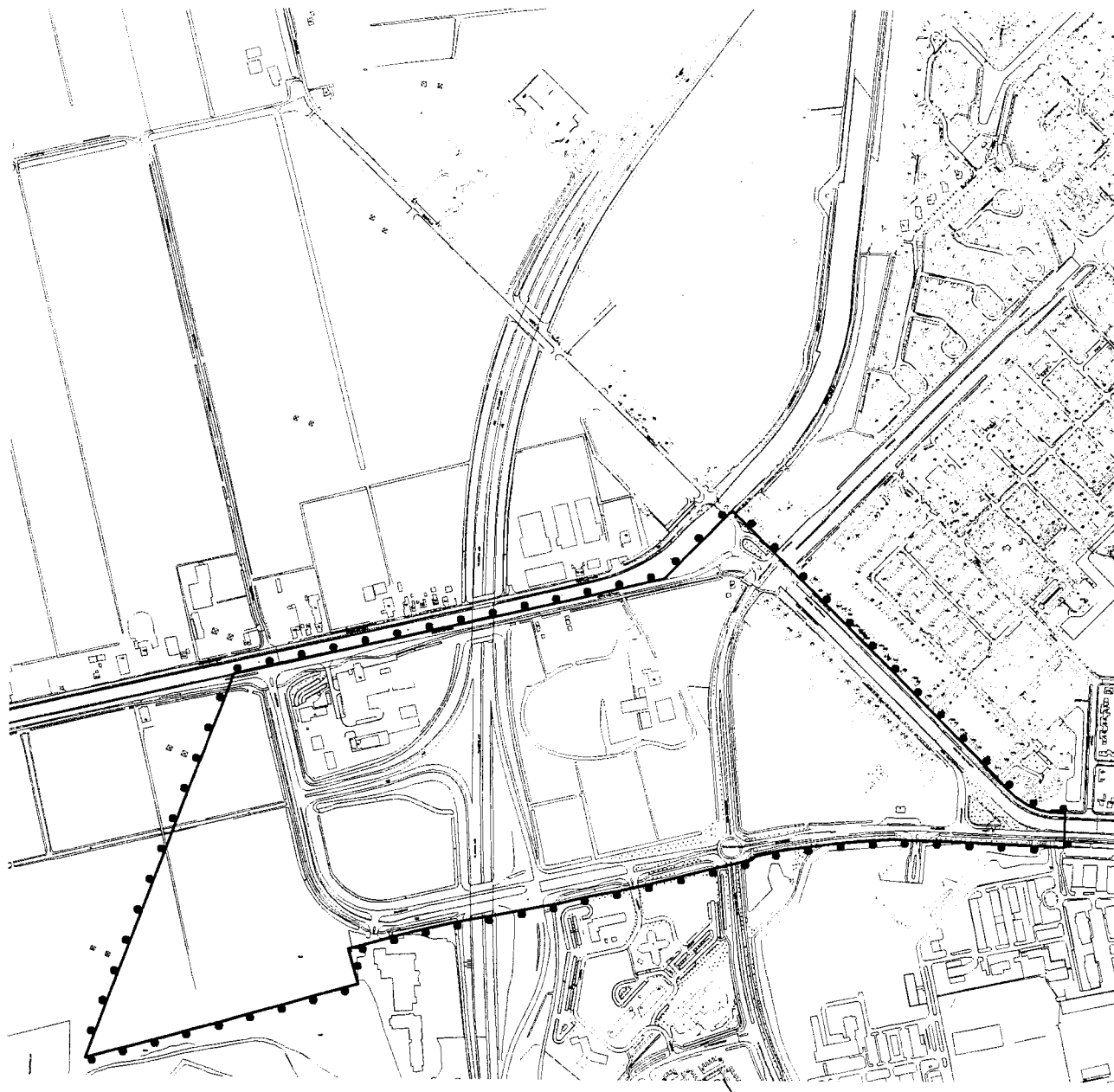
Voor dit gebied is het bestemmingsplan "Kloosterveen Tussengebied I" opgesteld, waarin een verstedelijking mogelijk is gemaakt (zie kaart 1 voor de begrenzing van het bestemmingsplan). In de toelichting op dit bestemmingsplan is sterk de nadruk gelegd op een kwalitatief hoogwaardige ontwikkeling. Om een flexibele invulling mogelijk te maken is echter gekozen voor een globale planvorm. Daardoor bieden de plankaart en de voorschriften onvoldoende garanties voor het behalen van de beoogde kwaliteit.

*Doel van dit beeldkwaliteitsplan is het bevorderen van de ruimtelijke kwaliteit die in het bestemmingsplan Kloosterveen Tussengebied I wordt nagestreefd.*

### 1.2 De relatie met het bestemmingsplan

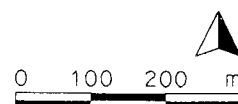
Inhoudelijk is er dus een nauwe samenhang tussen het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan. Procedureel zijn ze evenwel los gekoppeld van elkaar. Dat biedt de mogelijkheid om tussentijds het beeldkwaliteitsplan (op onderdelen) bij te stellen zonder dat daarvoor de zware procedure van een wijziging van het bestemmingsplan nodig is.

Uit het voorgaande volgt dat men het beeldkwaliteitsplan als een zelfstandig document, dus los van het bestemmingsplan, moet kunnen lezen. Voor de duidelijkheid bevat het beeldkwaliteitsplan daarom tal van inhoudelijke overlappingsen met (de toelichting op) het bestemmingsplan.



 plangrens

**BügelHajema**  
adviseurs



### 1.3 Inhoudelijke voordelen van het beeldkwaliteitsplan

Met dit beeldkwaliteitsplan wil de gemeente Assen bouwers nadrukkelijk uitnodigen mee te denken over de ruimtelijke kwaliteiten van het gebouw en zijn omgeving. Het beeldkwaliteitsplan vormt immers een schakel tussen ruimtelijke ordening en architectuur. Het plan speelt daarom een rol in het spanningsveld tussen de individuele bouw wensen en het uiteindelijke totaalresultaat daarvan, waaronder de invloed op de omgeving.

Het zou een misverstand zijn om te denken dat de burger hiermee weer met extra regelgeving te maken zou krijgen. Ook zonder beeldkwaliteitsplan moet een bouwplan immers een welstandstoetsing ondergaan <sup>1</sup>. Met een beeldkwaliteitsplan krijgt het welstandsaspect niet zozeer een zwaarder accent, maar er vindt een verschuiving plaats. Een verschuiving namelijk van beoordeling achteraf naar het opstellen van richtlijnen vooraf. Een belangrijk pluspunt daarbij is dat de Welstandscommissie meer houvast heeft bij het beoordelen van individuele bouwplannen in relatie tot het grotere, stedenbouwkundige geheel.

Het beeldkwaliteitsplan beperkt zich overigens niet tot architectuur en de inrichting van bouwpercelen, maar geeft nadrukkelijk ook een visie op de kwaliteit van de openbare ruimte. Ook de overheid, als vormgever en beheerder van de openbare ruimte, dient de richtlijnen uit het beeldkwaliteitsplan als uitgangspunt te nemen.

### 1.4 Doelgroepen

Samenvattend biedt het beeldkwaliteitsplan:

- toekomstige bouwers vooraf houvast bij het ontwerp van de bebouwing, de inrichting van de kavel en dergelijke;
- de Welstandscommissie toetsingscriteria bij het beoordelen van bouwaanvragen;
- de gemeente of andere ontwikkelaars aanwijzingen bij het ontwerpen van wegen, paden, openbaar groen en water.

<sup>1</sup> Een bouwplan moet bovendien voldoen aan het bestemmingsplan, aan het landelijke Bouwbesluit en aan de gemeentelijke bouwverordening.

Voor de gegadigden voor een bouwperceel werkt het beeldkwaliteitsplan op twee momenten:

- 1e vooraf, bij de keuze van het bouwperceel. In deze fase krijgt de aspirant-koper tevens de zekerheid dat ook anderen zich aan de richtlijnen van het plan zullen houden.
- 2e achteraf, bij de beoordeling door de Welstandscommissie.

## Het Tussengebied als geheel

Dit hoofdstuk geeft een schets van de huidige situatie in het Tussengebied als geheel en richt zich verder vooral op het na te streven ruimtelijke beeld in hoofdlijnen. Daarmee geeft dit hoofdstuk ook de samenhang die er is tussen de streefbeelden voor de afzonderlijke deelgebieden.

### 2.1 Ontwikkelingsgeschiedenis en de huidige situatie

Van oorsprong bestond het plangebied voornamelijk uit landbouwgronden ten zuiden van de Drentsche Hoofdvaart. Deze situatie deed zich ook nog voor aan het eind van de jaren vijftig (kaart 2A). Er was sprake van een open gebied, met daarin Huize Nassau en directe omgeving als een opvallend element. De belangrijkste structuurlijn was de Drentsche Hoofdvaart met de daarlangs gelegen wegen. De lintbebouwing langs de Drentsche Hoofdvaart is overwegend in de periode tussen 1900 en 1940 tot stand gekomen.

Met het oprukken van de bebouwing van Assen kwam het oostelijke deel van het plangebied aan de rand van de bebouwde kom te liggen.

De belangrijkste veranderingen in het gebied vonden plaats aan het eind van de jaren zestig en in het begin van de jaren zeventig. In die periode kwam namelijk de volgende nieuwe infrastructuur tot stand:

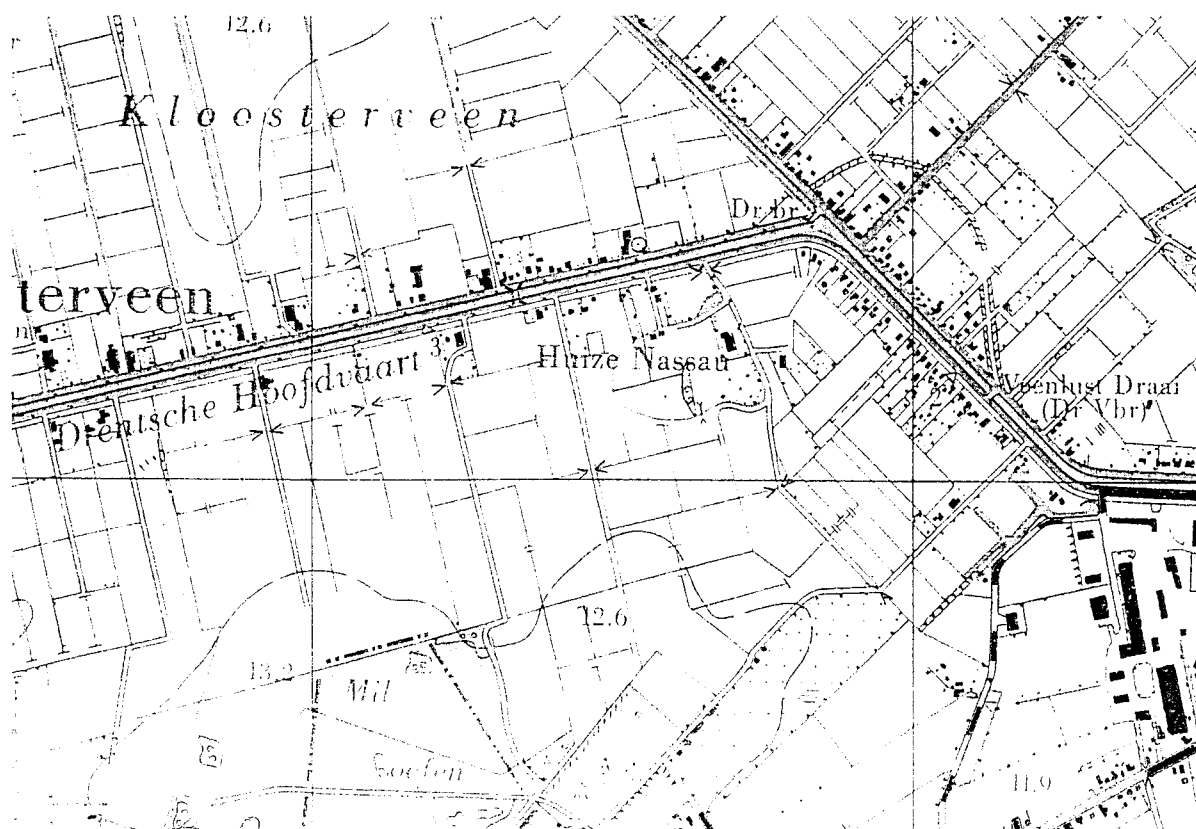
- het Noord-Willemskanaal;
- de A28, die ter plaatse in ophoging is uitgevoerd;
- de Europaweg (West en Zuid);
- de Balkenweg.

In verband hiermee werd een klein gedeelte van de Drentsche Hoofdvaart gedempt.

Langs de noordzijde van de Balkenweg kwamen een benzinestation en een kantoor tot stand en ook verrees hier een zendmast met een hoogte van 90 meter. Ten zuiden van de Balkenweg kwam bebouwing tot stand in de vorm van kantoren en horeca. Tenslotte zijn in het gebied ten westen van de A28 gebouwen verrezen van

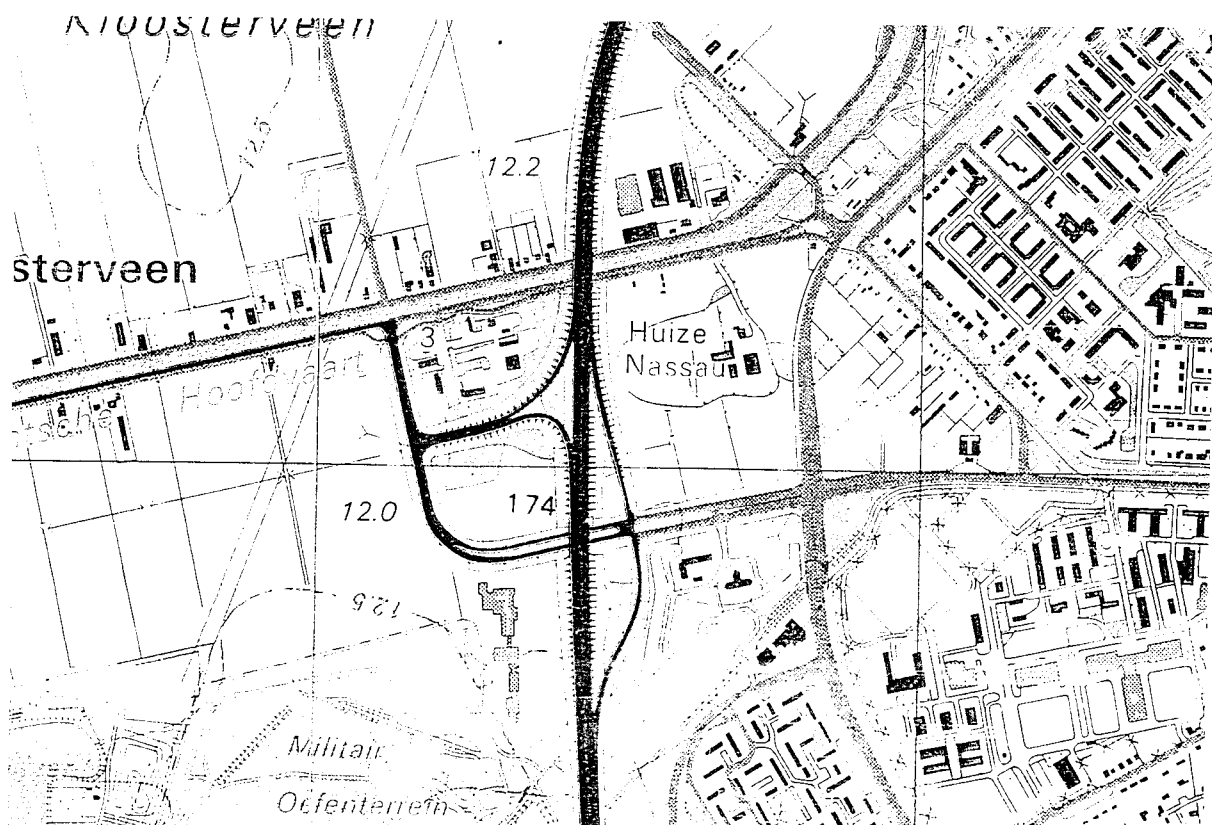
situatie 1958

kaart 2 A



situatie 1991

kaart 2 B



de rijkspolitie, de ANWB enzovoort. Kaart 2B geeft een beeld van de huidige situatie.

*Het huidige beeld wordt in hoofdlijnen bepaald door de grootschalige verkeersinfrastructuur en de open, agrarische gebieden. Incidenteel zijn aanzetten voor een verstedelijking gegeven.*

## 2.2 Wijzigingen in het ruimtelijk beeld

De toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het Tussengebied is beschreven in het Structuurplan Kloosterveen en is vervolgens uitgewerkt in het bestemmingsplan Kloosterveen Tussengebied I.

### Verstedelijking en goede routes

Volgens beide plannen zal het Tussengebied verstedelijkt worden teneinde te kunnen voorzien in de behoefte aan terreinen voor diverse vormen van bedrijvigheid. Verder moet hiermee worden bereikt dat de wijk Kloosterveen een goede aansluiting krijgt met Assen wat betreft verkeersafwikkeling, (sociale) veiligheid en beleevingswaarde. *Daarom moeten dóór dit gebied visueel aantrekkelijke en veilige routes naar het nieuwe woongebied Kloosterveen ontstaan.* Bij veiligheid gaat het zowel om verkeersveiligheid als nadrukkelijk ook om sociale veiligheid.

### Zichtlocaties

Bezien vanaf de hooggelegen A28 kan het Tussengebied in visueel opzicht een belangrijk visitekaartje van Assen gaan vormen. Ook vanaf de druk bereden Balkenweg en Europaweg vormt het plangebied in feite één grote zichtlocatie. Deze potenties van het gebied als zichtlocatie moeten nadrukkelijk tot hun recht komen.

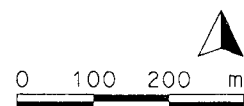
*Derhalve is een hoogwaardige ruimtelijke inrichting vooral nodig voor de zichtlocaties.* De zichtlocaties kunnen wat betreft uitstraling duidelijk verschillen van de overige locaties. De extra aandacht voor de architectonische kwaliteit van de bebouwing komt ook ten gunste van het ruimtelijk beeld van de wegen waaraan deze locaties liggen.

*Uit het voorgaande blijkt dat langs de belangrijke routes naar Kloosterveen een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit tot stand moet komen in een stedelijke sfeer. Langs belangrijke routes moeten verder de potenties als zichtlocatie worden benut.*



1. Oude Hoofdvaart
2. Huize Nassau
3. ANWB locatie
4. Kloosterveen (Noord)
5. Kloosterveen (Zuid)

**BügelHajema**  
adviseurs



### 2.3 Indeling in deelgebieden

Ook in de toekomstige situatie zijn de A28, de Balkenweg en de Europaweg zeer belangrijke structuurbepalende elementen. Daardoor zijn binnen het Tussengebied meerdere deelgebieden te onderkennen.

Belangrijke functieveranderingen zijn te verwachten in de navolgende deelgebieden (zie ook kaart 3):

- Oude Hoofdvaart;
- Huize Nassau;
- Kloosterveen (Noord);
- Kloosterveen (Zuid).

Daarnaast zal ook de inrichting van de lokale hoofdwegen zich drastisch wijzigen (baanverdubbeling van de Balkenweg en de Europaweg West, plaatsen van verkeerslichten enzovoort).

Omdat het beeldkwaliteitsplan er op is gericht om nieuwe ontwikkelingen in goede banen te leiden richt het plan zich met name op de bovengenoemde deelgebieden en op de lokale hoofdwegen Balkenweg en Europaweg West. Dit betekent dat de A28, de zogenaamde "ANWB-locatie" en het gebied langs de Oude Hoofdvaartsweg niet aan de orde komen.

#### Zones binnen deelgebieden

Binnen elk deelgebied zijn in het algemeen meerdere *zones* te onderscheiden met elk een eigen sfeer. Voor die zones gelden min of meer identieke richtlijnen.

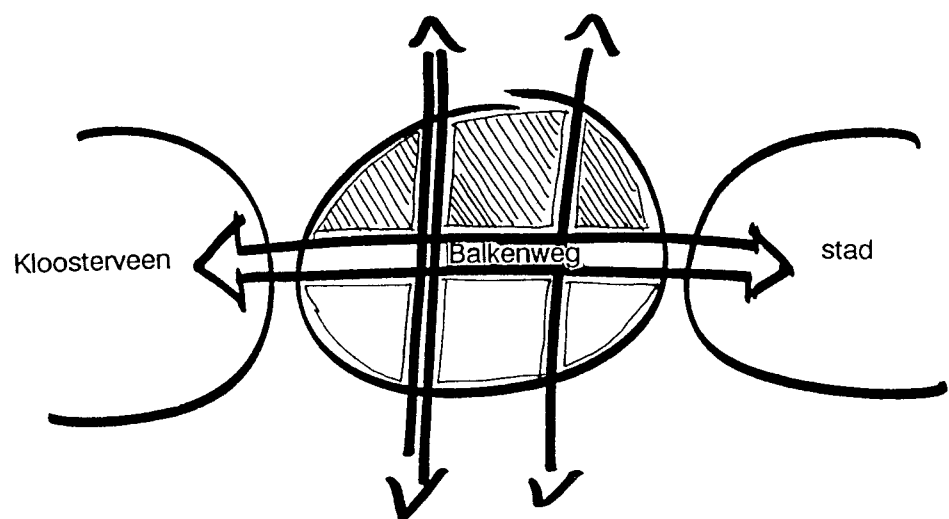
### 2.4 Structuurbeeld

De deelgebieden dienen elk een eigen identiteit en uitstraling te krijgen. Toch moet er in ruimtelijk opzicht in totaliteit ook een zekere samenhang zijn om een heldere ruimtelijke opbouw te krijgen. Deze samenhang krijgt vooral vorm door de inrichting van de Balkenweg en de ter weerszijden daarvan gelegen gebieden. Daarnaast speelt ook de Europaweg West een bepaalde rol.

### Balkenweg

In het ruimtelijk beeld van het Tussengebied speelt de Balkenweg een dominante rol omdat het, onder meer vanuit de binnenstad, de belangrijkste route vormt naar Kloosterveen. De Balkenweg verbindt verder alle te ontwikkelen deelgebieden.

*In het ruimtelijk beeld wordt daarom over de gehele lengte van de Balkenweg een hoge kwaliteit en een zekere continuïteit nagestreefd. Daarbij is aansluiting gezocht bij het ruimtelijk beeld van de Vaart.*



Schema Assen tussengebied

Belangrijke elementen om hieraan vorm te geven zijn:

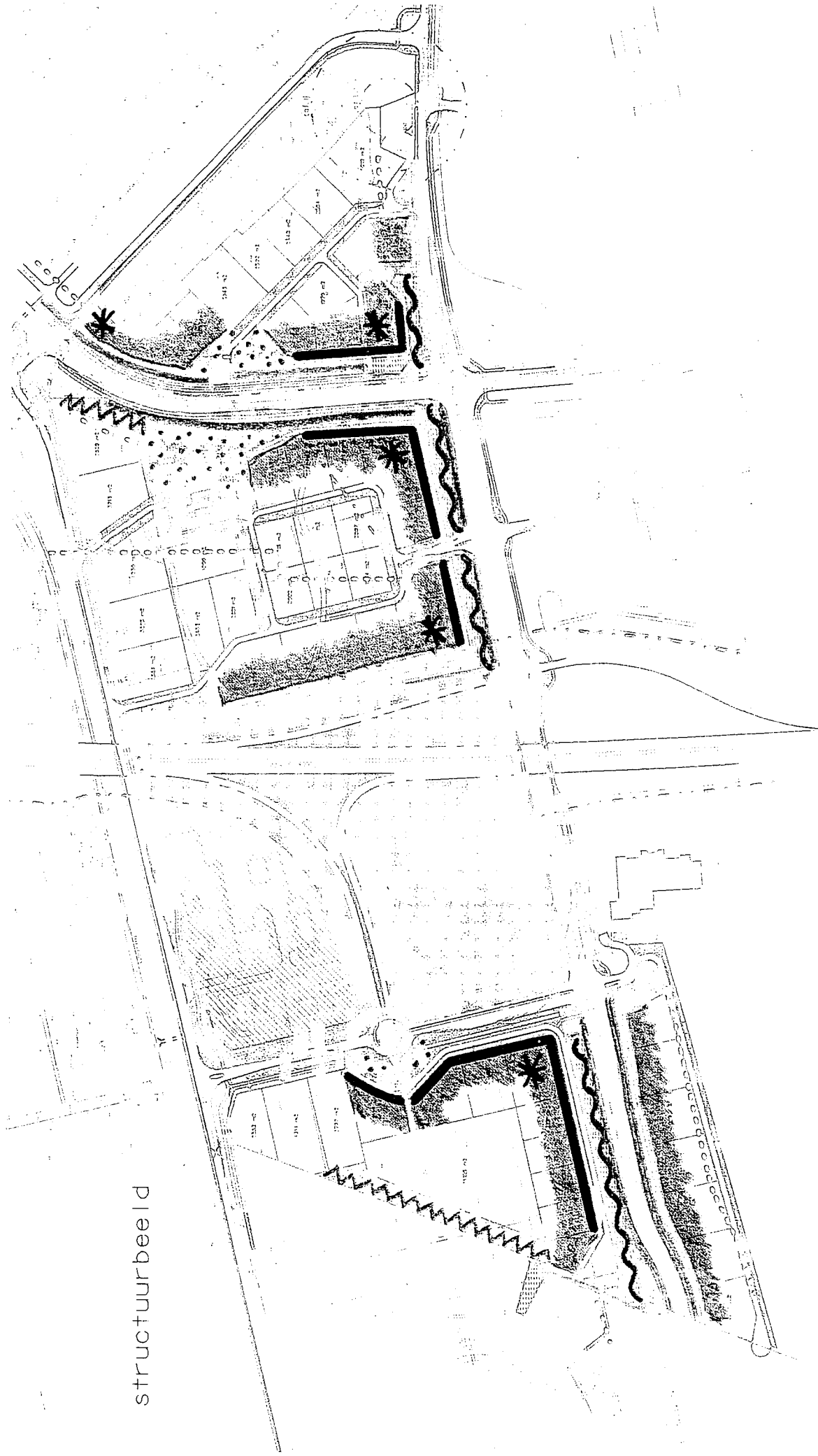
- De bebouwing langs de Balkenweg geeft zoveel mogelijk een wandwerking.
- De bebouwing langs de Balkenweg heeft een hoogwaardige architectuur.
- De gevels die naar de Balkenweg zijn gericht moeten een open karakter hebben, hetgeen wil zeggen dat de functie van de gebouwen zichtbaar wordt gemaakt.
- Langs de Balkenweg zijn de verschillen in bouwhoogte beperkt.

- De bebouwing langs de Balkenweg heeft eenzelfde overheersend kleurgebruik, dat aansluit bij het overheersende kleurgebruik van de Vaart (donkere kleuren).
- Gestreefd wordt naar een materiaalgebruik van de bebouwing dat eveneens in overeenstemming is met het beeld langs de Vaart (metselwerk).
- De punten waar de Europaweg West en de op- en afritten van de A28 de Balkenweg kruisen vormen oriëntatiepunten met afwijkende bebouwing.
- Langs de noordzijde van de Balkenweg komt een waterpartij, die in visueel opzicht een voortzetting betekent van het water langs de Vaart.
- Ten westen van de kruising met de Europaweg komt er boombeplanting in de noordelijke berm van de Balkenweg.
- Het straatmeubilair dient de continuïteit in de beeldvorming te ondersteunen.

Het ruimtelijk beeld langs de Balkenweg kan van oost naar west als volgt worden omschreven.

- Tussen de aansluiting van de Oude Hoofdvaartsweg en de kruising met de Europaweg West verbreedt het profiel zich van één rijbaan tot twee rijbanen met opstelstroken. Ten zuiden van dit weggedeelte is er sprake van een zekere openheid op het terrein van de kazerne. De hoogte van de bebouwing ten noorden van de Balkenweg sluit aan bij die van de Vaart (twee bouwlagen) of is iets hoger.  
Nabij het hoekperceel bevindt zich een waterpartij.
- Deze waterpartij wordt ten westen van de kruising met de Europaweg voortgezet langs de noordzijde van de Balkenweg. De Balkenweg zelf heeft hier een profiel met twee maal twee doorgaande rijstroken en met uitrij- en invoegstroken nabij de aansluitingen met Huize Nassau/Oude Grachtpad en de A28. Er is sprake van een vrij brede middenberm met boombeplanting. Langs de noordzijde van de Balkenweg staat een transparante boombeplanting, zonder ondergroei. Het zeer brede wegprofiel vraagt ter plaatse van Huize Nassau om relatief hoge bebouwing. Het beeld kan hier een uitgesproken stedelijk karakter krijgen.  
De bebouwing op de locatie Huize Nassau dient mede afgestemd te zijn op de (grootschalige) bebouwing aan de zuidzijde van de Balkenweg.
- Ter plaatse van het viaduct in de A28 vernauwt het beeld zich.

# structuurbeeld



zichtlocatie met  
kwalitatief hoog-  
waardige bebouwing



wandvorming

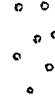


accent in de bebouwing

water



gesloten groen



open groen

laanbeplanting



- Ten westen van de A28 wordt het beeld aan de zuidzijde bepaald door de bebouwing van het motel van der Valk en aan de noordzijde door de open, groene ruimte in de lus naar de A28.
- Ten westen van de Balkendwarsweg wordt de al eerder genoemde waterpartij voortgezet langs de noordzijde van de Balkenweg. Deze waterpartij speelt ook een belangrijke rol in de belevingswaarde van de fietsroute die hier over een ontsluitingsweg van het bedrijfsterrein loopt.  
De bebouwing langs deze ontsluitingsweg krijgt daarom een kleinschalig karakter, met bij voorkeur bedrijfswoningen die aan de ontsluitingsweg zijn gelegen. Hiermee wordt ook de overgang naar het woongebied Kloosterveen benadrukt.  
Langs de zuidzijde van de Balkenweg krijgt de bebouwing een beperkte hoogte, in verband met de overgang naar het hierachter gelegen natuurgebied Baggelhuizen.

### **Europaweg West**

Langs de Europaweg West zal een wisselend beeld ontstaan wat betreft de breedte van het profiel en de begrenzing daarvan door bebouwing en groen.

Het ruimtelijk beeld langs de Europaweg West laat zich van zuid naar noord als volgt beschrijven.

- Ten noorden van de kruising met de Balkenweg vormt de bebouwing ter weerszijden van de Europaweg West eerst een min of meer gesloten bebouwingsfront, met een beperkte tussenruimte tussen de gebouwen. De bebouwing geeft zo-  
doende een wandwerking.
- Vervolgens verwijdt het profiel langs de Europaweg West zich zowel naar het oosten als naar het westen tot een open, groene ruimte met daarin solitaire bomen. De bebouwing op de locatie Oude Hoofdvaart en het gebouw Huize Nassau zijn zichtbaar.
- Daarna vernauwt het profiel zich weer, met een min of meer gesloten bebouwingsfront aan de oostzijde en een gesloten groene ruimte aan de westzijde.
- Over de gehele lengte wordt de Europaweg West voorzien van een transparante boombeplanting in de zijbermen, die de daarachter gelegen bebouwing in het zicht laat (geen onderbegroeiing).

### Bebouwingsaccenten

- Nabij de kruising met de Balkenweg is er ter weerszijden van de Europaweg West sprake van een beeldbepalende en markante bebouwing, zowel op het hoekperceel van de locatie Oude Hoofdvaart als op het hoekperceel van de locatie Huize Nassau. Beide gebouwen vormen belangrijke oriëntatiepunten.
- Op het noordelijk gelegen hoekperceel van de locatie Oude Hoofdvaart bevindt zich een markant, opvallend gebouw. Bezien vanuit het noorden markeert deze bebouwing het begin van de locatie Oude Hoofdvaart, hetgeen wordt onderstreept door de functie van het gebouw (bij voorkeur een kantoor).
- Op het hoekperceel van Huize Nassau nabij de oprit van de A28 komt een bebouwingsaccent. Dit gebouw speelt ook een rol in de belevingswaarde van automobilisten die vanuit zuidelijke richting de A28 verlaten.
- De bebouwing op de hoek Balkenweg/Balkendwarsweg vormt een belangrijk oriëntatiepunt en moet daarom beeldbepalend zijn.

De bebouwing op de hoek Balkenweg/Balkendwarsweg kan een accent krijgen door een afwijkende hoogte. De overige vier bebouwingsaccenten worden gevonden door een afwijkende architectuur, afwijkend materiaalgebruik en/of een afwijkende kleurstelling.

## 3

## Deelgebieden

In dit hoofdstuk volgt per deelgebied een beschrijving van de functies en potenties en van het ruimtelijk beeld dat wordt nagestreefd. Voor een genuanceerde beschrijving zijn de deelgebieden daarbij onderscheiden in zones. Een gedetailleerde uitwerking van het opgeroepen beeld volgt in hoofdstuk 4.

### 3.1 Oude Hoofdvaart

#### Functies

De locatie Oude Hoofdvaart zal met name worden ontwikkeld voor kantoren, bedrijven en garages. Vooral het gebied ten noordoosten van de ontsluitingsweg komt in aanmerking voor kleinschalige bedrijven, in aansluiting op de (woon)bebouwing langs de Oude Hoofdvaartsweg.

#### Identiteit en potenties

De locatie ontleent zijn identiteit en herkenbaarheid aan de 90 meter hoge zendmast.

Het deelgebied vormt, door de ligging ten oosten van de Europaweg West, een overgangssituatie van de bedrijventerreinen ter weerszijden van de A28 naar de woonbebouwing van Assen.

Binnen dit deelgebied worden twee zones onderscheiden (zie kaart 4):

#### Zone langs de Balkenweg en Europaweg West (zichtlocatie)

In de zone langs de Balkenweg en de Europaweg West moeten de potenties als zichtlocatie tot hun recht komen. Deze zone krijgt een stedelijk karakter. De bebouwing langs de Balkenweg en/of de Europaweg West wordt visueel op deze wegen georiënteerd en de gevels die vanaf deze wegen zichtbaar zijn moeten een representatief karakter hebben. De bebouwing langs de Balkenweg en Europaweg West heeft mede een begeleidend karakter.

De bouwhoogte bedraagt 2 tot 3 bouwlagen.



### **Zone richting Oude Hoofdvaartsweg**

In de andere zone moet de overgang naar de woonbebouwing langs de Oude Hoofdvaartsweg gestalte krijgen. Deze zone krijgt een relatief groen karakter en de bebouwing kan een min of meer losse structuur hebben.

De bouwhoogte is niet meer dan 2 bouwlagen.

## **3.2 Huize Nassau**

### **Functies**

Het grootste deel van het terrein van Huize Nassau komt in aanmerking voor (snelweggebonden) kantoren, als voortzetting van de locatie Oude Grachtpad. Het terrein krijgt een groene uitstraling. In het noordelijk deel van deze locatie, langs de Hoofdvaartsweg ZZ, wordt de vestiging van bedrijfswoningen gestimuleerd. Deze zone komt daarom ook in aanmerking voor het thema "kleinschalig wonen en werken in het groen".

### **Identiteit en potenties**

Het terrein ontleent zijn identiteit aan het gebouw Huize Nassau. Dit gebouw blijft gehandhaafd en dient tot zijn recht te komen door een royale groene ruimte rondom het gebouw te handhaven.

Daarnaast ontleent het gebied zijn identiteit aan de ligging aan drie druk tot zeer druk bereden wegen (Europaweg West, Balkenweg, A28).

De locatie Huize Nassau is opgebouwd uit een aantal zones met elk een eigen karakter (zie kaart 4).

### **Zone langs de A28 (zichtlocatie)**

In de zone langs de A28 moeten de mogelijkheden van een zichtlocatie volledig worden benut. De bebouwing moet zijn gericht op de A28. De gevels die vanaf de A28 zichtbaar zijn moeten een representatief karakter hebben en moeten het stedelijk karakter van Assen benadrukken.

De bebouwing kan een hoogte krijgen van 2 tot 4 bouwlagen.

Om de functie als zichtlocatie tot zijn recht te laten komen moet een deel van de opgaande beplanting langs de A28 verwijderd worden.

### **Zone langs de Balkenweg (zichtlocatie)**

De bebouwing in de zone langs de noordzijde van de Balkenweg geeft een verwijzing naar het centrum van Assen. In deze zone dient ook de potentie van zichtlocatie langs de Balkenweg te worden benut. De bebouwing dient daarom een representatief karakter te hebben met een visuele oriëntatie op de Balkenweg. De bebouwing moet verder een wandwerking geven en kan 2 tot 4 bouwlagen zijn.

### **Zone langs de Europaweg West (zichtlocatie)**

Deze zone moet als een zichtlocatie worden beschouwd en ook hier geldt dat de bebouwing een representatief karakter moet hebben en op de Europaweg West gericht moet zijn. De bebouwing in de zone langs de Europaweg West krijgt een begeleidende functie (wandwerking). De bebouwing mag 2 tot 3 bouwlagen hoog zijn. Van belang is dat Huize Nassau zichtbaar is vanaf de Europaweg West.

### **Zone langs de Hoofdvaartsweg ZZ**

Langs de Hoofdvaartsweg ZZ ligt een zeer belangrijke fietsroute in de richting van Kloosterveen, Smilde, Veenhuizen en Norg. In de zone langs de Hoofdvaartsweg ZZ wordt daarom gestreefd naar een versterking van de woonfunctie ("wonen en werken in het groen") en naar relatief kleinschalige bedrijfsbebouwing. De bebouwing dient op de Hoofdvaartsweg te zijn gericht en de bouwhoogte zal niet meer dan 2 bouwlagen zijn. De toegang tot Huize Nassau met de beplanting moet worden gehandhaafd. De overige percelen kunnen eveneens een laanachtige ontsluiting krijgen.

### **Binnenzone**

Aan bedrijven op het binnenterrein van Huize Nassau worden geen specifieke eisen gesteld.

De bouwhoogte mag 3 bouwlagen zijn.

## **3.3 Kloosterveen (Noord)**

### **Functies**

Een groot deel van het gebied Kloosterveen (Noord) zal worden uitgegeven aan een transportbedrijf. De overige percelen komen onder meer in aanmerking voor garages en voor het thema kleinschalig werken op het industrieterrein.

### **Identiteit en potenties**

Het terrein ontleent zijn identiteit aan de ligging tegenover de afrit van de A28.



Het gedeelte langs de op- en afrit naar de A28 heeft potenties als zichtlocatie. De toekomstige bebouwing hier heeft in visueel opzicht een functie om het verkeer vanaf de A28 te "ontvangen" en in de richting van het centrum van Assen te begeleiden.

Het gebied langs de Balkenweg begeleidt de belangrijke route naar Kloosterveen.

Ook in dit gebied zijn meerdere zones te onderscheiden (kaart 5).

#### **Zone langs het zuidelijk deel van de Balkendwarsweg (zichtlocatie)**

De bebouwing langs de Balkendwarsweg dient een representatief karakter te hebben, waarbij zoveel mogelijk een gesloten bebouwingsfront wordt nagestreefd. De gevels moeten op de weg zijn georiënteerd en de bebouwing mag 2 tot 4 bouwlagen hoog zijn. Om de functie als zichtlocatie tot zijn recht te laten komen moet een deel van de opgaande beplanting langs de A28 verwijderd worden.

#### **Zone langs de Balkenweg (zichtlocatie)**

De bebouwing langs de Balkenweg is in hoge mate bepalend voor de belevingswaarde van de route naar Kloosterveen. Bovendien is van belang dat deze bebouwing aan een belangrijke fietsroute komt te liggen.

De bebouwing moet daarom een representatief karakter hebben en moet met de voorgevel naar de ontsluitingsweg zijn gericht. Het heeft de voorkeur indien de gebouwen 's avonds verlicht zijn (zoals showrooms). Bedrijfswoningen moeten aan de ontsluitingsweg liggen.

De bebouwing omvat bij voorkeur 2 tot 3 bouwlagen. Op het kruispunt met de N371 is een bebouwingsaccent met 8 bouwlagen mogelijk.

#### **De zone langs het noordelijk deel van de Balkendwarsweg en langs de Hoofdvaartsweg ZZ**

De bebouwing langs de Balkendwarsweg ten noorden van de rotonde en langs de Hoofdvaartsweg ZZ moet visueel op deze wegen zijn gericht.

De bouwhoogte is maximaal 2 bouwlagen.

**De zone op het middenterrein.**

Aan gebouwen op het middenterrein worden geen specifieke eisen gesteld. Middels een groene zone langs de hoogspanningsleidingen wordt een visuele afscherming in de richting van Kloosterveen bereikt. De bouwhoogte is maximaal 2 bouwlagen.

**3.4 Kloosterveen (Zuid)****Functies**

De locatie Kloosterveen (Zuid) zal met name worden ontwikkeld voor kantoren en voor de thema's "kleinschalig wonen en werken in het groen" en "kantoor aan huis".

**Identiteit en potenties**

De locatie Kloosterveen (Zuid) ontleent zijn karakteristiek aan zijn ligging direct ten noorden van het heidegebied Baggelhuizen. Deze locatie is zeer geschikt voor de combinatie "wonen en werken in het groen" en "kantoor aan huis".

De bebouwing van deze locatie is in hoge mate bepalend voor de belevingswaarde langs de route naar Kloosterveen. Daarom worden hoge eisen gesteld aan de architectonische vormgeving en moet de bebouwing visueel op de Balkenweg zijn gericht. Om anderzijds een harmonieuze overgang te krijgen naar het heidegebied Baggelhuizen mag de bebouwing niet meer zijn dan 2 bouwlagen.

Bedrijfswoningen moeten zuidelijk op de kavel worden gesitueerd. De bedrijfsbebouwing dient als scherm tegen het verkeerslawaaï. In verband hiermee mag de bedrijfsbebouwing een gesloten front vormen.

## 4

## **Uitwerking van de richtlijnen in matrix-vorm**

In de bijgevoegde matrix is voor elke zone een samenvattend overzicht gegeven van de richtlijnen. Verder bevat deze matrix per zone een nadere uitwerking en concretisering van het beschreven ruimtelijk beeld.

710 OPP 17/2015

A

B

C

D

E

F

G

# MATRIX DEELGEBIEDEN OUDE HOOFDVAART EN HUIZE NASSAU

| Omschrijving                                         | Deelgebied Oude Hoofdvaart                                                                                         |                                | Deelgebied Huize Nassau                                                              |                                                                                            |                                                                                                 |                                                                                          |                       |
|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
|                                                      | Zone langs Europaweg West en Balkenweg                                                                             | Zone langs Oude Hoofdvaartsweg | Zone langs de A28                                                                    | Zone langs de Balkenweg                                                                    | Zone langs de Europaweg West                                                                    | Zone langs de Hoofdvaartsweg ZZ                                                          | Middengebied          |
| <b>BEBOUWING</b>                                     |                                                                                                                    |                                |                                                                                      |                                                                                            |                                                                                                 |                                                                                          |                       |
| Representativiteit van de bebouwing                  | De gevels die vanaf de Europaweg West en/of de Balkenweg zichtbaar zijn moeten een representatief karakter hebben. | Geen specifieke eisen          | De gevels die vanaf de A28 zichtbaar zijn moeten een representatief karakter hebben. | De gevels die vanaf de Balkenweg zichtbaar zijn moeten een representatief karakter hebben. | De gevels die vanaf de Europaweg West zichtbaar zijn moeten een representatief karakter hebben. | Geen specifieke eisen                                                                    | Geen specifieke eisen |
| Openheid van de gevel (zichtbaarheid van de functie) | De gevels die vanaf de Balkenweg en/of de Europaweg West zichtbaar zijn moeten een open karakter hebben.           | Geen specifieke eisen          | De gevels die vanaf de A28 zichtbaar zijn moeten een open karakter hebben.           | De gevels die vanaf de Balkenweg zichtbaar zijn moeten een open karakter hebben.           | De gevels die vanaf de Europaweg West zichtbaar zijn moeten een open karakter hebben.           | De gevels die vanaf de Hoofdvaartsweg ZZ zichtbaar zijn moeten een open karakter hebben. | Geen specifieke eisen |
| Minimum en maximum bouwhoogte in meters              | 6 - 12                                                                                                             | 0 - 8                          | 6 - 15                                                                               | 6 - 15                                                                                     | 6 - 12                                                                                          | 0 - 9                                                                                    | 0 - 9                 |
| Minimum bouwhoogte in bouwlagen                      | Bij voorkeur 2                                                                                                     | Geen specifieke eisen          | Minimum 2                                                                            | Minimum 2                                                                                  | Bij voorkeur 2                                                                                  | Geen specifieke eisen                                                                    | Geen specifieke eisen |
| Bebouwingsaccent met een representatieve functie     | Bebouwing op de hoek Balkenweg/Europaweg en op het noordelijk hoekperceel.                                         | Geen                           | Geen                                                                                 | De percelen op de hoek A28/Balkenweg en op de hoek Balkenweg/Europaweg West                | Geen                                                                                            | Geen                                                                                     | Geen                  |

| Omschrijving                                   | Deelgebied Oude Hoofdvaart                                                                                                                                                                       |                                  | Deelgebied Huize Nassau                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                  |                                  |
|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
|                                                | Zone langs Europaweg West en Balkenweg                                                                                                                                                           | Zone langs Oude Hoofdvaartsweg   | Zone langs de A28                                                                                                             | Zone langs de Balkenweg                                                                                                                                                                          | Zone langs de Europaweg West                                                                                                                                                                     | Zone langs de Hoofdvaartsweg ZZ                                                                                                  | Middengebied                     |
| <b>SITUERING VAN DE BEBOUWING</b>              |                                                                                                                                                                                                  |                                  |                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                  |                                  |
| Situering van het gebouw                       | In de naar de Balkenweg en/of de Europaweg West gekeerde bouw-grens                                                                                                                              | Bij voorkeur vóór op de kavel    | In de naar de A28 gekeerde bouw-grens                                                                                         | In de naar de Balkenweg gekeerde bouw-grens                                                                                                                                                      | In de naar de Europaweg West gekeerde bouw-grens                                                                                                                                                 | In de voorgevelrooi-lijn                                                                                                         | Geen specifieke eisen            |
| Wandwerking en onderlinge afstand van gebouwen | Wandwerking, dus relatief brede gevels en een geringe onderlinge afstand van gebouwen met een minimum van 10 meter. Via vrijstelling is realiseren van een nog meer gesloten bouwfront mogelijk. | Geen specifieke eisen            | Geen specifieke eisen                                                                                                         | Wandwerking, dus relatief brede gevels en een geringe onderlinge afstand van gebouwen met een minimum van 10 meter. Via vrijstelling is realiseren van een nog meer gesloten bouwfront mogelijk. | Wandwerking, dus relatief brede gevels en een geringe onderlinge afstand van gebouwen met een minimum van 10 meter. Via vrijstelling is realiseren van een nog meer gesloten bouwfront mogelijk. | Geen specifieke eisen                                                                                                            | Geen specifieke eisen            |
| Situering van bedrijfswoningen                 | Aan de interne ontsluitingsweg en zodanig dat het bedrijfsgebouw een afschermende werking heeft wat betreft verkeerslawaaai.                                                                     | Langs de interne ontsluitingsweg | Langs de interne ontsluitingsweg en zodanig dat het bedrijfsgebouw een afschermende werking heeft wat betreft verkeerslawaaai | Langs de interne ontsluitingsweg en zodanig dat het bedrijfsgebouw een afschermende werking heeft wat betreft verkeerslawaaai                                                                    | Langs de interne ontsluitingsweg en zodanig dat het bedrijfsgebouw een afschermende werking heeft wat betreft verkeerslawaaai                                                                    | Langs de Hoofdvaartsweg ZZ en eventueel zodanig dat andere gebouwen een afschermende werking hebben wat betreft verkeerslawaaai. | Langs de interne ontsluitingsweg |
| Situering ten opzichte van water               | Voor het hoekperceel Europaweg West/Balkenweg wordt situering direct aan of in het water nagestreefd.                                                                                            | nvt                              | nvt                                                                                                                           | Voor het hoekperceel Europaweg West/Balkenweg wordt situering direct aan of in het water nagestreefd.                                                                                            | nvt                                                                                                                                                                                              | nvt                                                                                                                              | nvt                              |

| Omschrijving                                      | Deelgebied Oude Hoofdvaart                                                         |                                                                                                                           | Deelgebied Huize Nassau                                             |                                                                                           |                                                                         |                                                                     |                                   |
|---------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
|                                                   | Zone langs Europaweg West en Balkenweg                                             | Zone langs Oude Hoofdvaartsweg                                                                                            | Zone langs de A28                                                   | Zone langs de Balkenweg                                                                   | Zone langs de Europaweg West                                            | Zone langs de Hoofdvaartsweg ZZ                                     | Middengebied                      |
| <b>ARCHITECTUUR</b>                               |                                                                                    |                                                                                                                           |                                                                     |                                                                                           |                                                                         |                                                                     |                                   |
| Kwaliteit en uitstraling                          | Hoogwaardige kwaliteit, met een eigentijdse en moderne uitstraling.                | Geen specifieke eisen                                                                                                     | Hoogwaardige kwaliteit, met een eigentijdse en moderne uitstraling. | Hoogwaardige kwaliteit, met een eigentijdse en moderne uitstraling.                       | Hoogwaardige kwaliteit, met een eigentijdse en moderne uitstraling.     | Geen specifieke eisen                                               | Geen specifieke eisen             |
| Materiaalgebruik                                  | Voorkeur voor toepassing van metselwerk langs de Balkenweg.                        | Geen specifieke eisen                                                                                                     | Geen specifieke eisen                                               | Voorkeur voor toepassing van metselwerk.                                                  | Geen specifieke eisen                                                   | Geen specifieke eisen                                               | Geen specifieke eisen             |
| Overheersend kleurgebruik                         | Donkere kleuren                                                                    | Geen specifieke eisen                                                                                                     | Donkere kleuren                                                     | Donkere kleuren                                                                           | Donkere kleuren                                                         | Donkere kleuren                                                     | Geen specifieke eisen             |
| <b>INRICHTING KAVEL</b>                           |                                                                                    |                                                                                                                           |                                                                     |                                                                                           |                                                                         |                                                                     |                                   |
| Ontsluiting                                       | Vanaf de interne ontsluitingsweg.                                                  | Vanaf de interne ontsluitingsweg. Inritten waar mogelijk combineren om de bestaande houtwal zoveel mogelijk te handhaven. | Vanaf de interne ontsluitingsweg.                                   | Vanaf de interne ontsluitingsweg.                                                         | Vanaf de interne ontsluitingsweg.                                       | Vanaf de Hoofdvaartsweg ZZ, zo mogelijk middels een lanenstructuur. | Vanaf de interne ontsluitingsweg. |
| Situering en zichtbaarheid van de parkeerplaatsen | Niet en in ieder geval niet dominant zichtbaar vanaf de Europaweg of de Balkenweg. | Geen specifieke eisen                                                                                                     | Niet dominant zichtbaar vanaf de A28.                               | Niet en in ieder geval niet dominant zichtbaar vanaf de Balkenweg, A28 of Europaweg West. | Niet en in ieder geval niet dominant zichtbaar vanaf de Europaweg West. | Geen specifieke eisen.                                              | Geen specifieke eisen.            |
| Opslag in de open lucht toegestaan                | Nee                                                                                | Ja                                                                                                                        | Nee                                                                 | Nee                                                                                       | Nee                                                                     | Ja                                                                  | Ja                                |
| De aanwezigheid van groen op de kavel.            | Geen specifieke eisen                                                              | Groene inrichting van de kavels.                                                                                          | Geen specifieke eisen                                               | Geen specifieke eisen                                                                     | Het bestaande groene karakter van Huize Nassau blijft gehandhaafd.      | Groene inrichting van de kavels                                     | Geen specifieke eisen             |



MATRIX DEELGEBIED KLOOSTERVEEN (NOORD EN ZUID)

| Omschrijving                                         | Deelgebied Kloosterveen (Noord)                                                                 |                                                                                                                 |                                                                                                                  |                           | Deelgebied Kloosterveen (Zuid)                                                             |
|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                      | Zone langs het zuidelijk deel van de Balkendwarsweg                                             | Zone langs de Balkenweg                                                                                         | Zone langs het noordelijk deel van de Balkendwarsweg en de Hoofdvaartsweg ZZ                                     | Zone op het middenterrein |                                                                                            |
| BEBOUWING                                            |                                                                                                 |                                                                                                                 |                                                                                                                  |                           |                                                                                            |
| Representativiteit van de bebouwing                  | De gevels die vanaf de Balkendwarsweg zichtbaar zijn moeten een representatief karakter hebben. | De gevels die vanaf de Balkenweg en/of Balkendwarsweg zichtbaar zijn moeten een representatief karakter hebben. | Geen specifieke eisen                                                                                            | Geen specifieke eisen     | De gevels die vanaf de Balkenweg zichtbaar zijn moeten een representatief karakter hebben. |
| Openheid van de gevel (zichtbaarheid van de functie) | De gevels die vanaf de Balkendwarsweg zichtbaar zijn moeten een open karakter hebben.           | De gevels die vanaf de Balkenweg zichtbaar zijn moeten een open karakter hebben.                                | De gevels die vanaf de Balkendwarsweg en/of de Hoofdvaartsweg ZZ zichtbaar zijn moeten een open karakter hebben. | Geen specifieke eisen     | De gevels die vanaf de Balkenweg zichtbaar zijn moeten een open karakter hebben.           |
| Minimum en maximum bouwhoogte in meters              | 6 - 15                                                                                          | 6 - 12 en ter plaatse van het bebouwingsaccent maximaal 25 meter.                                               | 0 - 9                                                                                                            | 0 - 9                     | 0 - 8                                                                                      |
| Minimum bouwhoogte in bouwlagen                      | Bij voorkeur 2                                                                                  | Bij voorkeur 2                                                                                                  | Geen specifieke eisen                                                                                            | Geen specifieke eisen     | Geen specifieke eisen                                                                      |
| Bebouwingsaccent met een representatieve functie     | Geen                                                                                            | Bebouwing op de hoek Balkenweg/Balkendwarsweg. Het accent krijgt bij voorkeur vorm door de hoogte.              | Geen                                                                                                             | Geen                      | Geen                                                                                       |
| SITUERING VAN DE BEBOUWING                           |                                                                                                 |                                                                                                                 |                                                                                                                  |                           |                                                                                            |
| Situering van het gebouw                             | In de voorgevelrooilijn                                                                         | In de voorgevelrooilijn                                                                                         | Geen specifieke eisen                                                                                            | Geen specifieke eisen     | In de naar de Balkenweg gekeerde bouwgrens                                                 |
| Wandwerking en onderlinge afstand van de gebouwen    | Wandwerking, dus relatief brede gevels.                                                         | Wandwerking, dus relatief brede gevels.                                                                         | Geen specifieke eisen                                                                                            | Geen specifieke eisen     | Geen specifieke eisen                                                                      |
| Situering van bedrijfswoningen                       | Geen specifieke eisen                                                                           | Langs de interne ontsluitingsweg                                                                                | Langs de Balkendwarsweg of Hoofdvaartsweg ZZ                                                                     | Geen specifieke eisen     | Zuidelijk op de kavel                                                                      |
| Situering ten opzichte van water                     | nvt                                                                                             | nvt                                                                                                             | nvt                                                                                                              | nvt                       | nvt                                                                                        |

| Omschrijving                                      | Deelgebied Kloosterveen (Noord)                                         |                                                                                                    |                                                                              |                                                                                                    | Deelgebied Kloosterveen (Zuid)                                      |
|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
|                                                   | Zone langs het zuidelijk deel van de Balken-dwarsweg                    | Zone langs de Balkenweg                                                                            | Zone langs het noordelijk deel van de Balkendwarsweg en de Hoofdvaartsweg ZZ | Zone op het middenterrein                                                                          |                                                                     |
| ARCHITECTUUR                                      |                                                                         |                                                                                                    |                                                                              |                                                                                                    |                                                                     |
| Kwaliteit en uitstraling                          | Hoogwaardige kwaliteit, met een eigentijdse en moderne uitstraling.     | Hoogwaardige kwaliteit, met een eigentijdse en moderne uitstraling.                                | Geen specifieke eisen                                                        | Geen specifieke eisen                                                                              | Hoogwaardige kwaliteit, met een eigentijdse en moderne uitstraling. |
| Materiaalgebruik                                  | Geen specifieke eisen                                                   | Bij voorkeur toepassing van metselwerk.                                                            | Geen specifieke eisen                                                        | Geen specifieke eisen                                                                              | Bij voorkeur toepassing van metselwerk.                             |
| Overheersend kleurgebruik                         | Geen specifieke eisen                                                   | Donkere kleuren                                                                                    | Geen specifieke eisen                                                        | Geen specifieke eisen                                                                              | Donkere kleuren                                                     |
| INRICHTING KAVEL                                  |                                                                         |                                                                                                    |                                                                              |                                                                                                    |                                                                     |
| Ontsluiting                                       | Vanaf de interne ontsluitingsweg                                        | Vanaf de interne ontsluitingsweg                                                                   | Vanaf de Balkendwarsweg of de Hoofdvaartsweg ZZ.                             | Vanaf de interne ontsluitingsweg                                                                   | Vanaf de interne ontsluitingsweg                                    |
| Situering en zichtbaarheid van de parkeerplaatsen | Niet en in ieder geval niet dominant zichtbaar vanaf de Balkendwarsweg. | Niet en in ieder geval niet dominant zichtbaar vanaf de Balkenweg en/of Balkendwarsweg.            | Geen specifieke eisen                                                        | Geen specifieke eisen                                                                              | Niet en in ieder geval niet dominant zichtbaar vanaf de Balkenweg.  |
| Opslag in de open lucht toegestaan                | Nee                                                                     | Nee                                                                                                | Ja                                                                           | Ja                                                                                                 | Nee                                                                 |
| De aanwezigheid van groen op de kavel             | Geen specifieke eisen                                                   | Geen specifieke eisen                                                                              | Geen specifieke eisen                                                        | Geen specifieke eisen                                                                              | Geen specifieke eisen                                               |
| OPENBARE RUIMTE DEELGEBIED                        |                                                                         |                                                                                                    |                                                                              |                                                                                                    |                                                                     |
| Materiaalgebruik verharding                       | Geen specifieke eisen                                                   | Geen specifieke eisen                                                                              | Geen specifieke eisen                                                        | Geen specifieke eisen                                                                              | Geen specifieke eisen                                               |
| Inrichting groene ruimte                          | nvt                                                                     | De groene ruimte tegenover de rotonde krijgt een open inrichting, zodat de bebouwing zichtbaar is. | nvt                                                                          | De groene zone in de richting van het woongebied Kloosterveen wordt dichtgeplant (gesloten groen). | nvt                                                                 |
| Inrichting open water                             | nvt                                                                     | De taluds langs het water krijgen een groene inrichting.                                           | nvt                                                                          | nvt                                                                                                | nvt                                                                 |