

TOELICHTING BESTEMMINGSPLAN

"JAVASTRAAT"

Gemeente Assen
maart 1975

INHOUD

Blz.

1. Inleiding	1
2. Onderzoek	2
2.1. Historische ontwikkeling	2
2.2. Huidige toestand	4
2.3. Woonfunctie van de binnenstad	5
2.4. Verkeersaspecten	6
3. Het plan	8
3.1. Juridische aspecten	8
3.2. Stedebouwkundige aspecten	8
3.3. Economische aspecten	12
4. Inspiraak	13
5. Overleg	14
6. Economische paragraaf	18

1. INLEIDING

Het gebied waarop het bestemmingsplan betrekking heeft omvat de terreinen aan weerszijden van de Javastraat en ten zuiden van de Rolderstraat (zie kaart 1).

Momenteel geldt voor deze terreinen nog het "Partieel Komplan I" dat op 21 april 1960 door de gemeenteraad werd vastgesteld en op 26 mei 1961 door Gedeputeerde Staten werd goedgekeurd.

Over de inhoud van dit plan is verdere informatie te vinden in paragraaf 2.1. van deze toelichting.

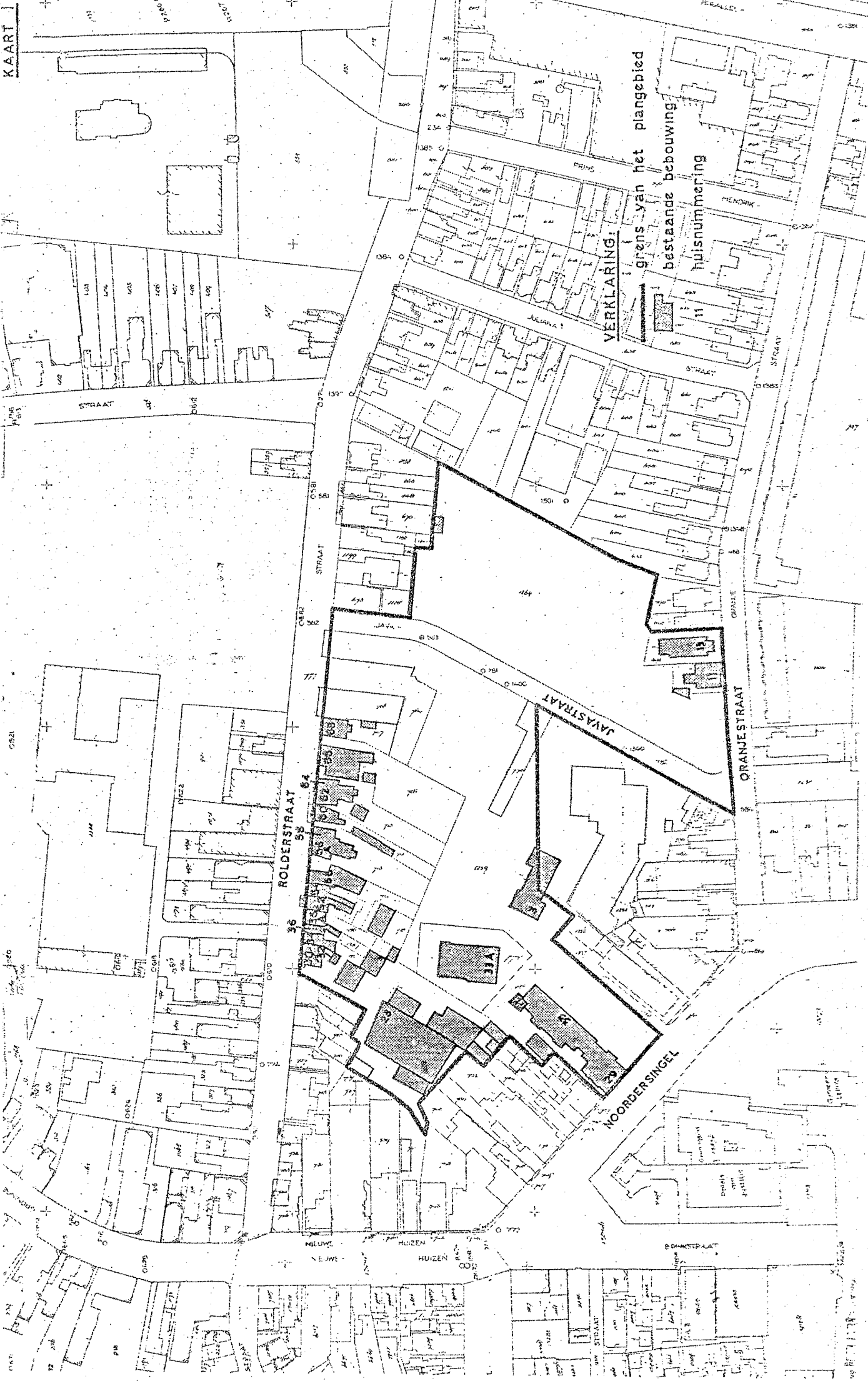
De in dat plan opgenomen bestemmingen zijn slechts voor een deel gerealiseerd. In verband met de voortschrijdende ontwikkelingen en de gewijzigde inzichten over de functie van de binnensteden is een herziening van het verouderde plan dringend gewenst.

Met name geldt dit ten aanzien van de bestemming van de thans nog braakliggende terreinen aan weerszijden van de Javastraat en de expeditieproblemen van de winkels en bedrijven aan de Rolderstraat, de Nieuwe Huizen en de Noordersingel.

Bovendien moet het vigerende plan volgens artikel 10 lid 3 van de Overgangswet Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting in overeenstemming worden gebracht met de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Op basis van een onderzoek naar de structuur en de functie van het plangebied (hoofdstuk 2) is een globaal bestemmingsplan ontworpen (hoofdstuk 3).

Een belangrijk uitgangspunt voor het onderzoek zijn twee passages geweest uit de "Beleidsnota voor de gemeenteraad van Assen 1974-1978" (blz 10 en 11) : "De toegankelijkheid van de binnenstad van Assen voor auto's moet door beperkende maatregelen sterk verkleind worden". "Ten aanzien van de binnenstad moet meer aandacht worden geschonken aan de woonfunctie van dit gebied en aan nieuwe groenvoorzieningen".



SCHAAL 1:2000

overzichtsk kaart



horststraat deel zou uitmaken. De Kloekhorststraat zou daarbij in zuidelijke richting worden omgebogen en bij de Rolderstraat aansluiten op het volgende gedeelte van de city-ringweg : de verbrade Javastraat. Zoals bekend is de Kloekhorststraat inmiddels volgens deze plannen gerekonstrueerd en verlegd; met de Javastraat is dit nog niet gebeurd.

Nauw aansluitend op het hierboven genoemde plan werd eveneens in 1960 het Partieel Komplan I vastgesteld. Dit plan, dat nog steeds geldt, omvat het gebied tussen Stationsstraat, Parallelstraat, Marktterrein, Rolderstraat, Nieuwe Huizen, Noordersingel en Oostersingel.

De belangrijkste mutaties die in dit plan werden voorgesteld zijn :

- a. de rekonstruktie van de Javastraat en een gedeelte van de Oranjestraat in het kader van de city-ringweg;
- b. de aanleg van de Roldertunnel;
- c. sanering, rekonstruktie en nieuwbouw in het gebied dat omsloten wordt door de Rolderstraat, Nieuwe Huizen, Noordersingel, Oranjestraat en Javastraat.

ad. a. De bebouwing die t.b.v. de rekonstruktie moest wijken is inmiddels vrijwel geheel geamoveerd. De rekonstruktie zelf heeft nog niet plaatsgehad. In het kader van dit onderzoek zijn de functie, vormgeving en dimensies opnieuw bekeken.

ad. b. Deze tunnel is zoals bekend reeds een aantal jaren in gebruik.

ad. c. Volgens het plan zou behalve de bebouwing aan de Javastraat ook een deel van de bebouwing langs de zuidzijde van de Rolderstraat afgebroken worden, namelijk vanaf de Javastraat tot aan het woonhuis Rolderstraat 36. Hiervoor in de plaats zouden een winkelgalerij met 8 woonlagen, een garagebedrijf en enkele verzorgende bedrijven kunnen komen.

Het plan voorzag tevens in een voetgangersverbinding tussen de Rolderstraat en de Noordersingel met een aftakking naar de Javastraat. De huidige Doevenkamp is een onderdeel van deze verbinding.

Het gebouw van de Sociale Dienst/Dienst Gemeentewerken en de Openbare Leeszaal zijn op basis van dit plan tot stand gekomen.

Aan de oostzijde van de Javastraat waren kantoren in drie bouwlagen geprojecteerd. De realisering van deze plannen heeft tot op heden niet plaatsgevonden, evenmin als van de hierboven genoemde winkelgalerij etc. op de hoek Rolderstraat - Javastraat.

2.2. Huidige toestand

Zoals vermeld in hoofdstuk 1 en in paragraaf 2.1. is een gedeelte van het Partieel Komplan I nog niet gerealiseerd. Het betreft vooral het gedeelte waar dit bestemmingsplan over gaat.

Van de opstallen in het plangebied is de functie opgenomen. Deze functies zijn weergegeven op kaart 2.

Op kaart 3 zijn de braakliggende terreinen weergegeven en op kaart 4 de terreinen die eigendom zijn van de gemeente. Kaart 5 tenslotte geeft een beeld van het huidige bomenbestand.

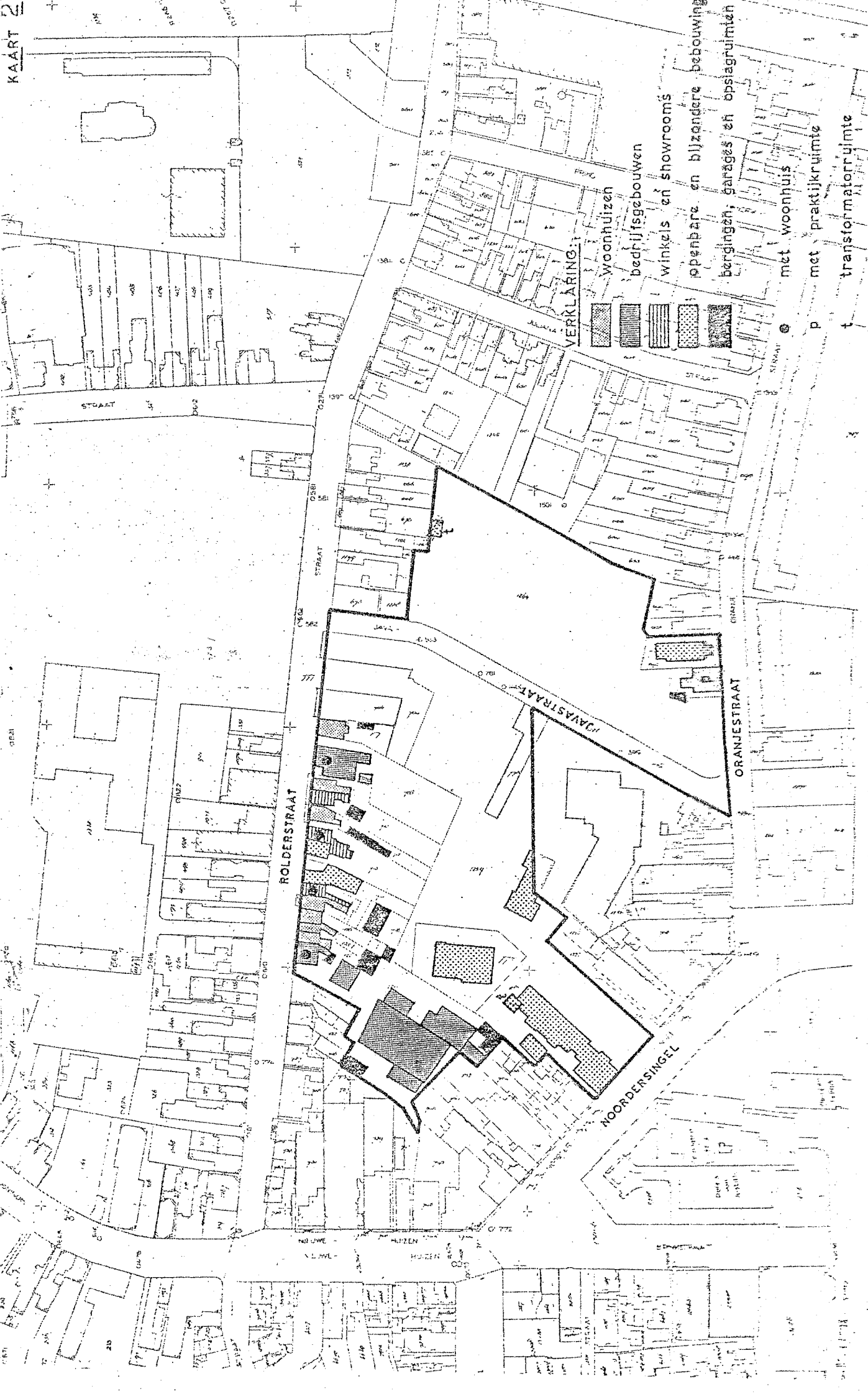
Kaart 2 : Deze kaart geeft een beeld van het huidige gebruik van de opstallen in het plangebied. Het betreft de gemengde bebouwing aan de Rolderstraat, het bedrijfsterrein van de fa. Göbel en enkele openbare en bijzondere gebouwen (I.C.O., LOM-school en Leeszaal). Aan de Oranjestraat treft men binnen de plangrenzen een architectenbureau met woonhuis en de kerk van de Doopsgezinde Gemeente aan.

Kaart 3 : Op deze kaart zijn de thans braakliggende terreinen aangegeven. Het betreft voornamelijk terreinen die vroeger bebouwd waren, maar die t.b.v. de uitvoering van het Partieel Komplan I bebouwingsvrij zijn gemaakt. Enkele gedeelten zijn momenteel tijdelijk in gebruik als parkeerterrein. Deze bestemming is echter niet in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan. Het betreft vooral de op deze kaart aangegeven terreinen waarvoor op korte termijn een passende bestemming moet worden gezocht, om dit open stuk in de binnenstad op te kunnen vullen.

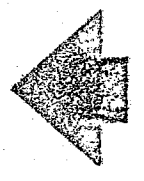
Kaart 4 : Uit deze kaart blijkt dat een belangrijk deel van het plangebied reeds in het bezit is van de gemeente Assen. Voor de realisering van een expeditiehof (zie paragraaf 2.4.) dient de gemeente nog een gedeelte van het bedrijfsterrein van de firma Göbel te verwerven.

Kaart 5 : Het accent van deze inventarisatie ligt op de bomen die moeilijk of niet verplant kunnen worden en die toch waardevol zijn door soort of ouderdom. Op de kaart zijn deze bomen aangegeven als "waardevolle beplanting". De overige bomen en beplantingen, aangeduid als "minder waardevolle beplanting", zijn van mindere kwaliteit. Deze kunnen eventueel verplant worden of zijn van geringe waarde.

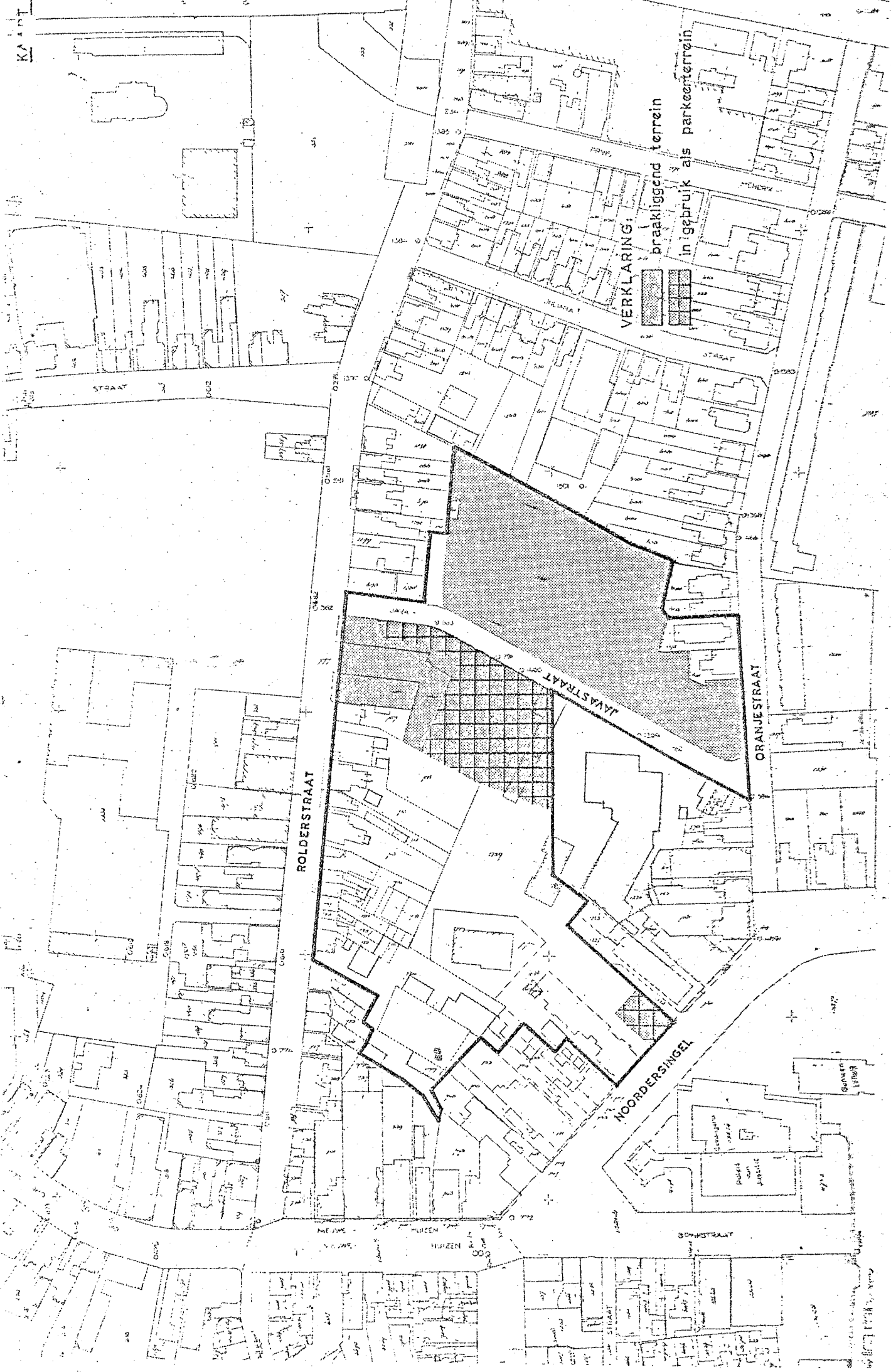
Bij de uitwerking van het plan dient met deze gegevens t.a.v. het bomenbestand zoveel mogelijk rekening te worden gehouden.



SCHAAL 1:2000



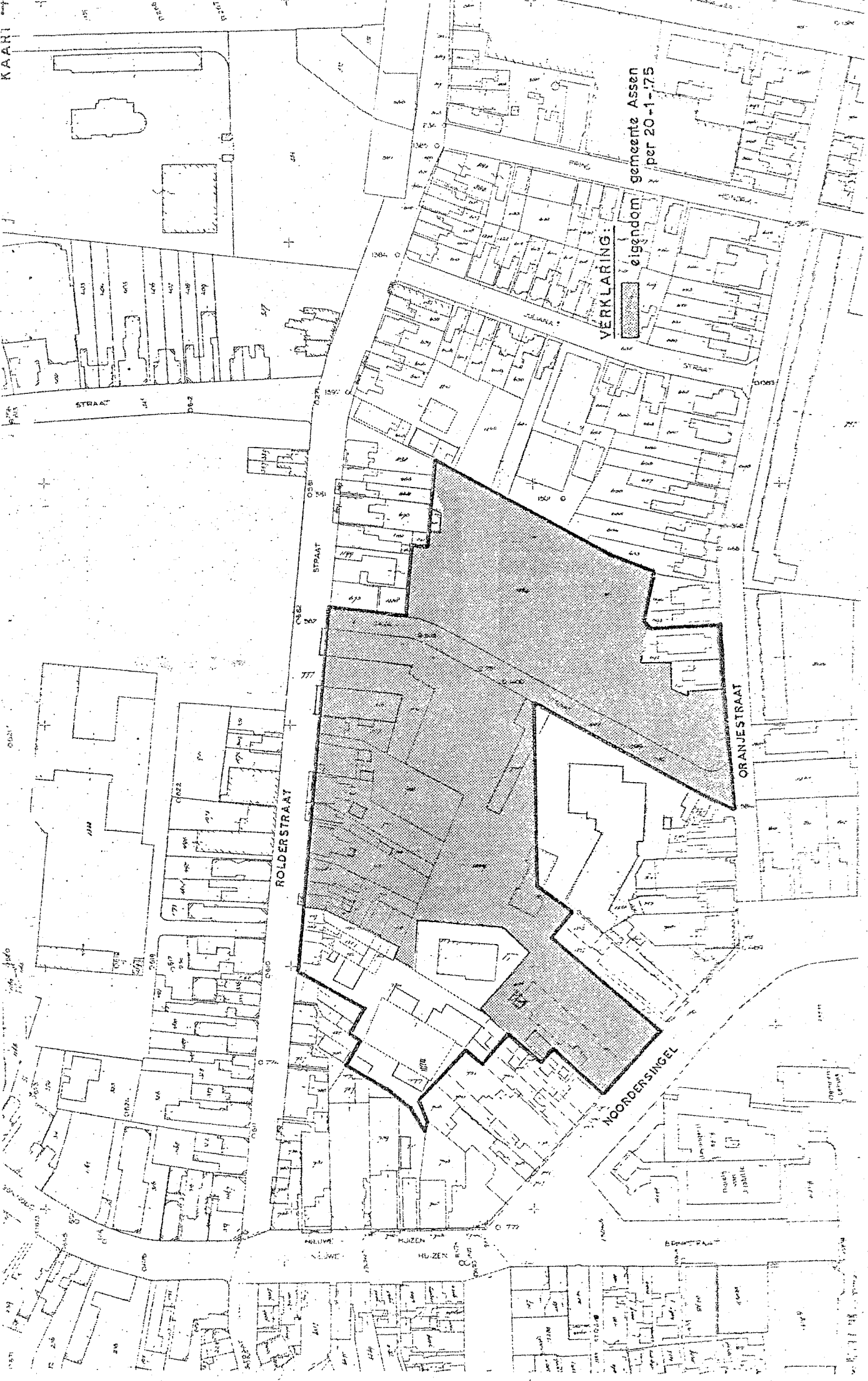
funktiekaart



SCHAAL 1:2000

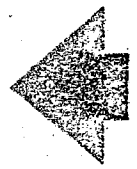


braakliggende terreinen



SCHAAL 1:2000

eigendomskaart





2.3. Woonfunctie van de binnenstad

Mede t.g.v. de ontwikkelingen in het oude stadshart binnen de singels en in het komplan Noord is de realisering van een winkelgalerij aan de Rolderstraat zoals voorgesteld in het Partieel Komplan I niet haalbaar gebleken. Gestreefd moet worden naar een versterking van het eigenlijke winkelgebied in het centrum en in het Komplan Noord.

De behoefte aan kantoorgebouwen zoals voorgesteld in het vigerende bestemmingsplan is twijfelachtig, vooral nu er op diverse andere plaatsen bouwplannen in deze sektor gerealiseerd worden c.q. de mogelijkheden daarvoor zijn geschapen (kantorenflat Rolderstraat, Schepersmaat etc.).

Mede gezien de eerdergenoemde beleidsuitspraken ligt het voor de hand het accent grotendeels te leggen op de woonfunctie.

In de afgelopen jaren zijn enige honderden woningen in de binnenstad gesloopt t.b.v. diverse rekonstrukties en nieuwbouwplannen. Het inwonertal van de binnenstad nam in de periode 1960-1971 (de volkstellingsjaren) met ruim 31% af, mede ten gevolge van de afbraak van deze woningen. Momenteel wonen in de stembedstrikten 1, 2 en 3 (die globaal de binnenstad omvatten) nog slechts 3.531 personen. Drie jaar geleden waren dat er nog 4.892.

Voor de leefbaarheid en de sfeer van de binnenstad is het van belang dat deze daling van het inwonertal tot staan wordt gebracht en zo mogelijk wordt omgezet in een toename van het aantal inwoners. Dit kan bevorderd worden door het bouwen van woningen in de binnenstad. Dit nieuwe woningenbestand dient afgestemd te worden op de behoeften en op de wensen van de toekomstige bewoners. Het betreft met name bepaalde categorieën van de bevolking die graag in de binnenstad willen wonen: zoals bejaarden, alleenstaanden, echtparen zonder kinderen of met oudere kinderen.

Voor de leeftijdsopbouw is het echter van belang dat zich ook jonge gezinnen in het stadscentrum vestigen. Een voorwaarde hiervoor is de aanwezigheid van voldoende speelruimte voor de kinderen. Een nadeel is dat t.g.v. sanering etc. de afstand tot de scholen groter is geworden.

Bij de verdere uitwerking van de plannen dient de behoefte per categorie, ook naar inkomensgroep, nauwkeurig te worden gepeild. Op deze wijze kan een optimaal resultaat worden bereikt.

Behalve een verlevendiging van de binnenstad betekent het bouwen van woningen in dit gebied ook een versterking van het draagvlak van met name die winkels, die een buurtfunctie vervullen.

Deze expeditiehof zal vanaf de Rolderstraat bereikbaar moeten zijn, met name voor vrachtauto's. Het laden en lossen zal dan, geheel vrij van het doorgaande verkeer, aan de achterzijde van de winkels en bedrijven moeten plaatsvinden.

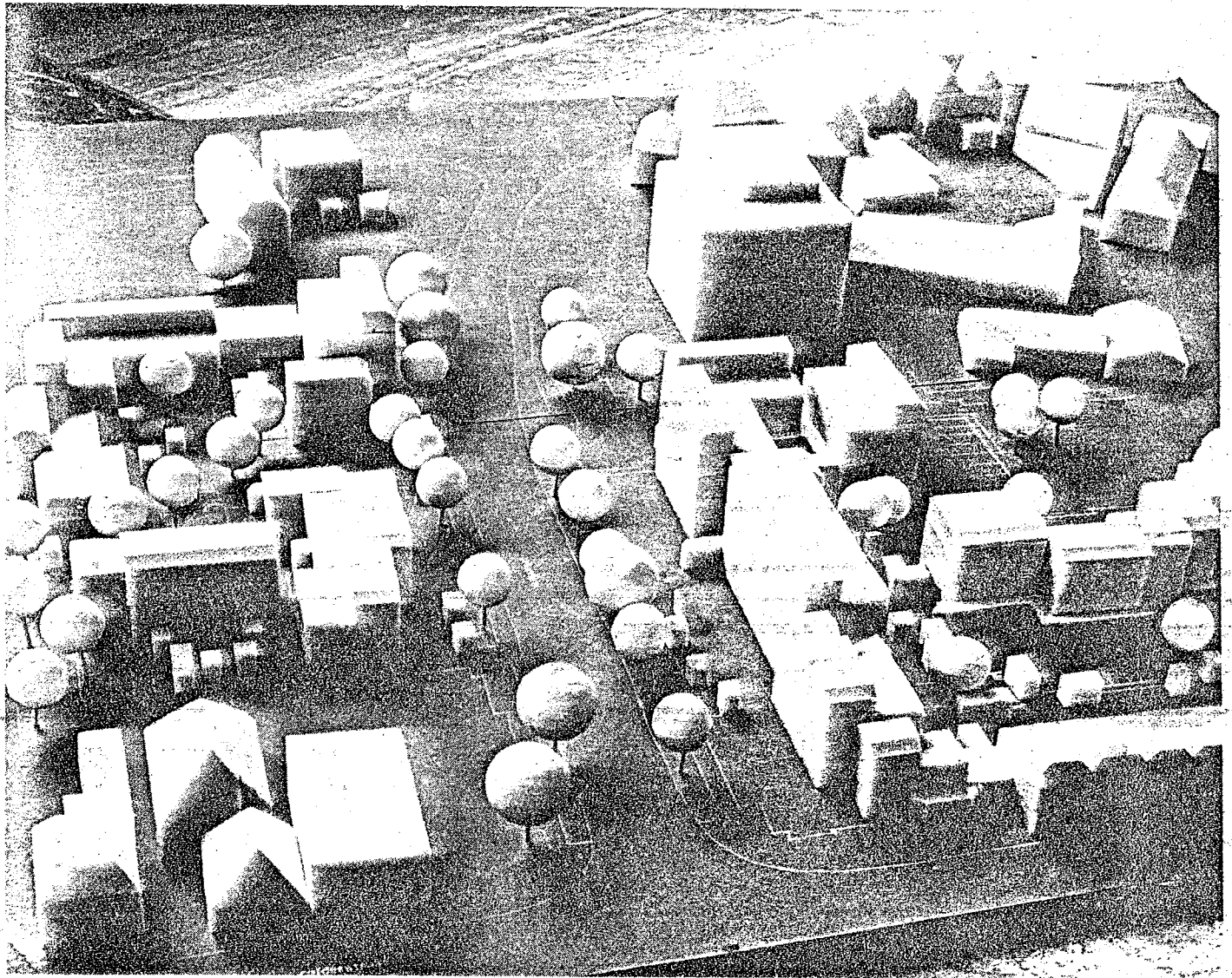
ad. c. Binnen de grens van het plangebied zijn momenteel 83 tijdelijke parkeerplaatsen aanwezig n.l. 14 naast de bioscoop aan de Noordersingel en 69 op het parkeerterrein aan de Javastraat.

Vooraf op woensdag, vrijdag en zaterdag worden deze terreinen zeer intensief gebruikt.

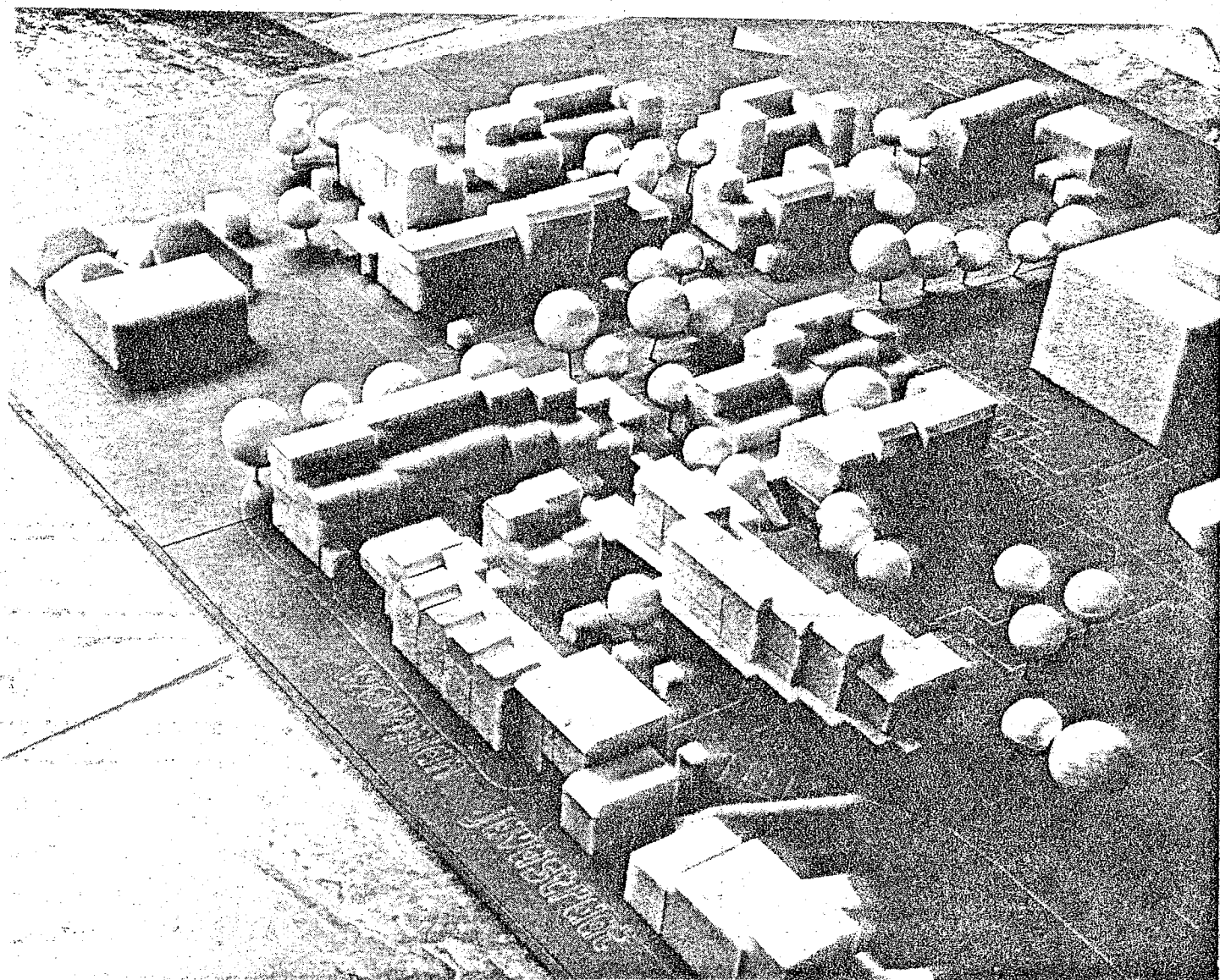
Hoewel het dus tijdelijke parkeerplaatsen betreft is de behoefte aan parkeergelegenheid in dit gebied duidelijk aangetoond. Indien de bestaande terreinen komen te vervallen zullen in het plangebied of in de naaste omgeving ervan parkeermogelijkheden moeten worden geschapen. Behalve t.b.v. de woningen zal ook rekening moeten worden gehouden met parkeergelegenheid voor bezoekers van de openbare en bijzondere gebouwen in het plangebied en voor bezoekers van het aangrenzende winkelgebied. Voor de woningen kan uitgegaan worden van 1,1 parkeerplaats per woning. Voor het overige deel dient er naar gestreefd te worden minimaal het huidige aantal parkeerplaatsen te handhaven. Het accent dient te liggen op kortparkeren. Voor langparkeren zijn er mogelijkheden op het veemarkt-terrein, terwijl het in de bedoeling ligt in de toekomst ten westen van het postkantoor een parkeergarage te realiseren met ca. 320 parkeerplaatsen. Deze parkeergarage ligt in de direkte omgeving van het plangebied.

ad. d. Zoals vermeld in paragraaf 2.1. leefde reeds in 1960 de gedachte om een aantrekkelijke voetgangersroute te creëren tussen de Rolderstraat, Noordersingel en Javastraat.

De huidige Doevenkamp moet als een eerste aanzet daartoe worden gezien. Gezien de aanwezigheid van een aantal openbare en bijzondere gebouwen rondom een aantrekkelijke groene ruimte in het centrum van het plangebied lijkt een verdere uitvoering van deze voetgangersroute, met name in de richting Rolderstraat, aanbevelenswaard.



situeringmogelijkheden woningen bestemmingsplan Javastraat



situeringmogelijkheden woningen bestemmingsplan Javastraat

a. het wonen

In het plan zijn twee "woonvlekken" geprojecteerd. De bebouwing kan bestaan uit woningen met minimaal 1 bouwlaag met kap en maximaal 4 bouwlagen met kap. Ten aanzien van de categorieën 1 bouwlaag en 4 bouwlagen is voorgeschreven dat slechts 5% respectievelijk 35% van het bebouwde oppervlak uit deze categorieën mag bestaan. Het accent ligt dus op woningen bestaande uit 2 of 3 bouwlagen. Bij de uitwerking van het plan (zie vorige paragraaf) kan dan bekeken worden in hoeverre er behoefte bestaat aan de diverse typen en in hoeverre één en ander haalbaar is. Binnen de marges die in de voorschriften bij het plan zijn aangegeven, is een zekere mate van flexibiliteit mogelijk t.a.v. de uiteindelijke vormgeving.

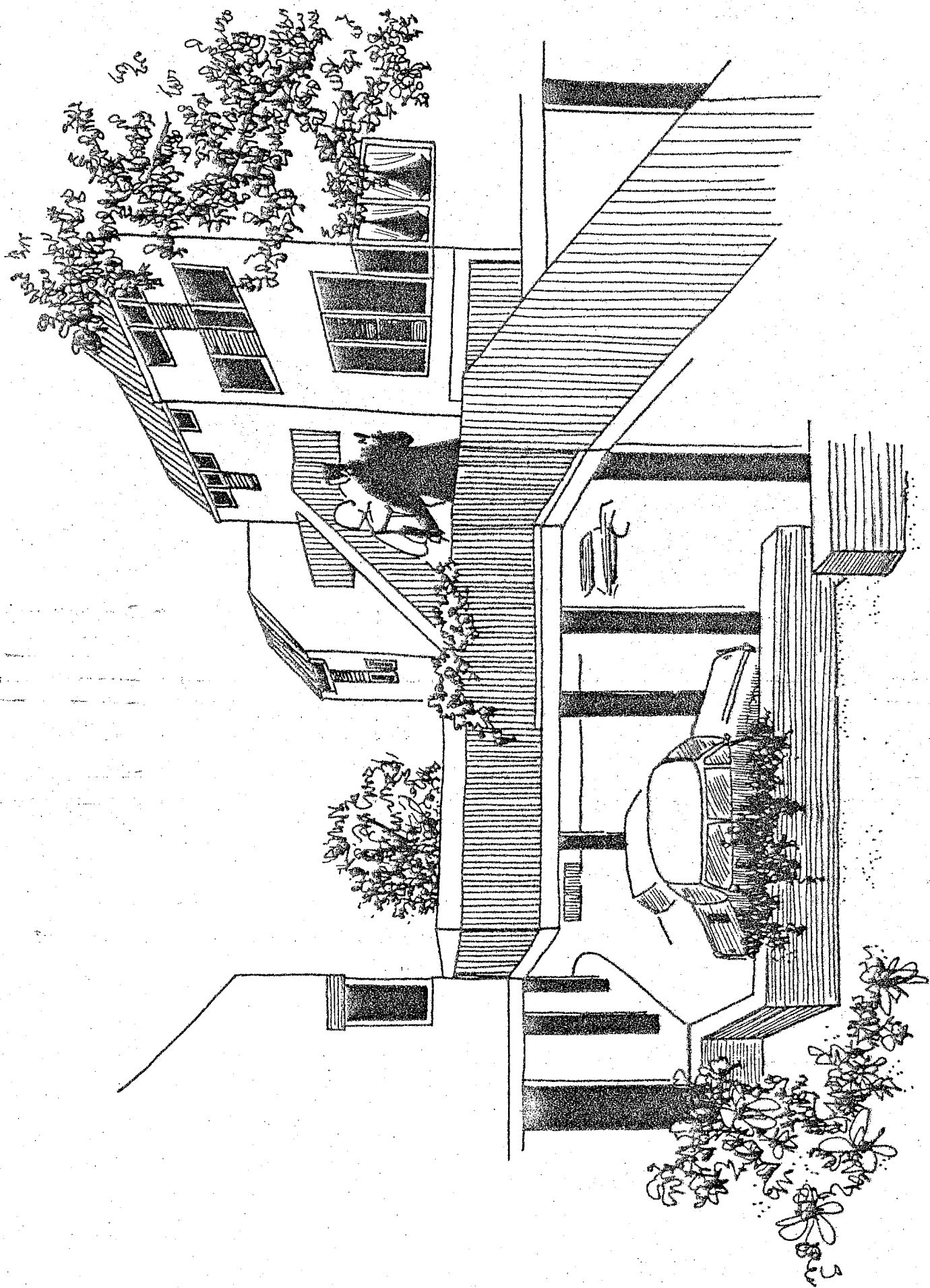
Wat betreft het gebied ten westzijde van de Javastraat wordt gedacht aan woonmogelijkheden aan een groene binnenhof (de bestaande "groene ruimte" bij de leeszaal) en aan woonmogelijkheden aan de straat, in casu de Javastraat en de Rolderstraat.

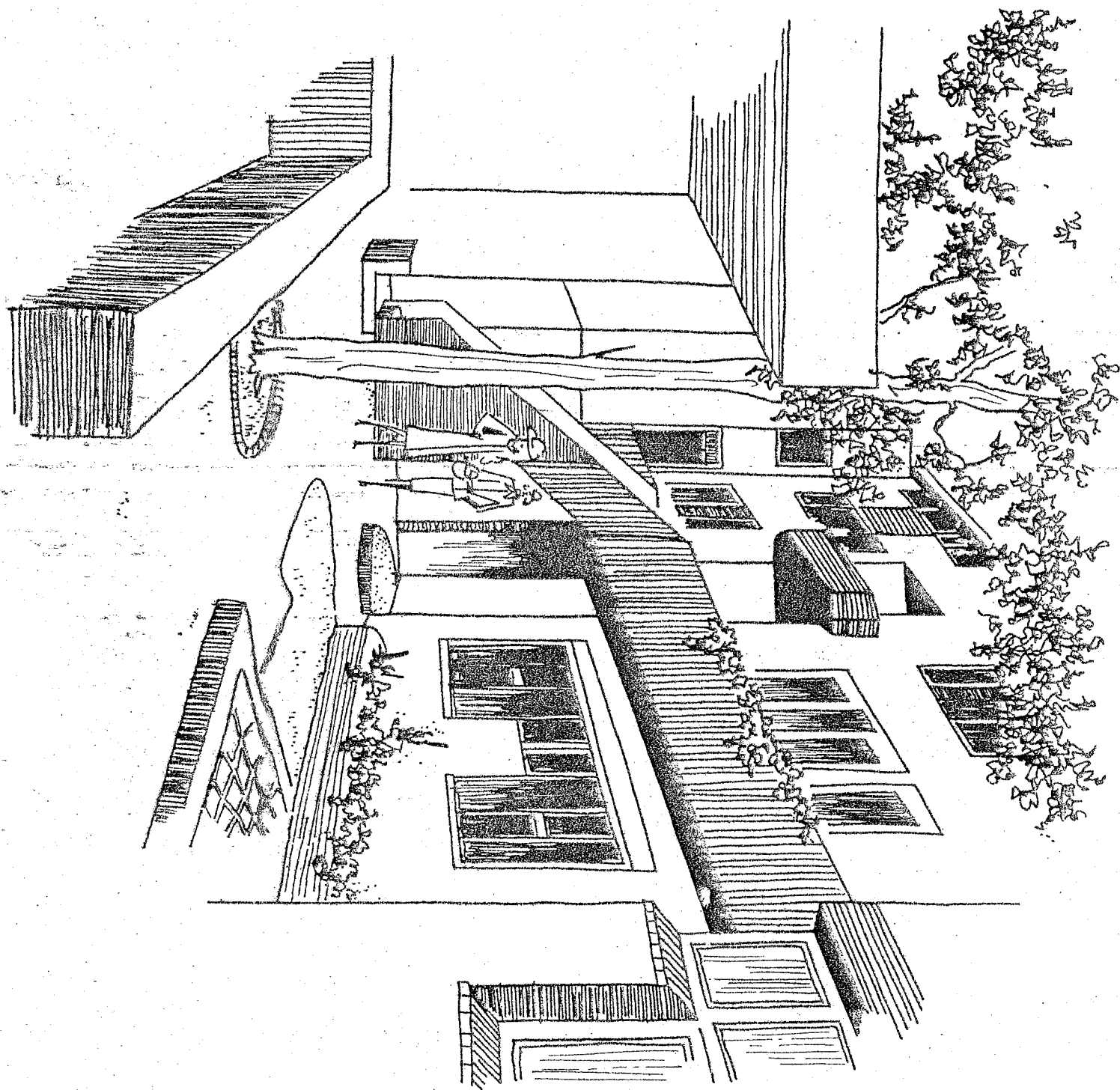
Een belangrijk element bij de uitwerking van de bestemming "woondoeleinden" is de schaal. Door middel van het voorschrijven van een maximale bouwhoogte van 12 m voor 65% van de bebouwing en van 15 m voor het overige deel is de hoogteschaal vastgelegd. Bij de detaillering moet ingespeeld worden op de overwegend kleine karakteristieke schaal van de woonomgeving. Aspecten als intimiteit, verrassing en diversiteit zullen een belangrijke rol moeten spelen bij de uitwerking.

Het plan is zodanig opgezet dat binnen de voorschriften bij de bestemming "woondoeleinden" speelplaatsen, tuinen, groenvoorzieningen, parkeerplaatsen en woonpaden kunnen worden aangelegd. Het geheel zal het karakter moeten krijgen van "stedelijk wonen", maar zodanig dat het past in het kleinschalige karakter van de omgeving (bebouwing aan de Rolderstraat etc.). Een en ander kan behalve door de voorgeschreven maximale bouwhoogte bereikt worden door verspringende bouwblokken, verspringingen in de gevels, door het gebruik van bepaalde materialen, door de afwisseling van horizontale, verticale en schuine elementen enz.

Hetzelfde geldt ook voor de geprojecteerde bebouwing aan de oostzijde van de Javastraat waar ingespeeld moet worden op de omliggende bebouwing aan de Oranjestraat, Julianastraat en Rolderstraat. Ook hier mag de bouwhoogte niet meer dan 12 resp. 15 meter bedragen. Ter illustratie van de gedachten die leven t.a.v. de uitwerking zijn in deze toelichting een tweetal maquettefoto's en enkele schetsjes opgenomen die een beeld geven van de mogelijkheid om hier een stedelijk woongebied te creëren.

Ten aanzien van de bestaande bebouwing aan de Rolderstraat kan het volgende worden opgemerkt :





Wat betreft de panden Rolderstraat 30, 32, 34, 36a, 52, 54 en 56 (zie kaart 1) wordt er vanuit gegaan dat deze blijven bestaan. De vestiging van winkels en kantoren in deze panden is toegestaan. Ook de achtererven mogen ten dienste van deze bestemming worden gebruikt. Ook in het resterende gedeelte tot aan de Javastraat is de vestiging van winkels, toonzalen etc. mogelijk. Op deze wijze kan de functie van de Rolderstraat als aanloopstraat naar het centrum verbeterd worden. Eén en ander zal mede afhangen van particuliere initiatief t.a.v. winkelvestiging.

De panden Rolderstraat 66 en 68 zijn konstruktief zo slecht dat deze niet meer verbeterd kunnen worden. Er voor in de plaats zullen nieuwe woningen kunnen worden gebouwd (overwegend 2 bouwlagen met kap).

Naar de bouwtechnische kwaliteit van de panden Rolderstraat 56a, 58, 60, 62 en 64 is een uitvoerig onderzoek ingesteld. Gebleken is dat de kwaliteit van het pand Rolderstraat 56a en 58 slecht is te noemen. De andere panden kunnen, zij het tegen zeer hoge kosten, verbeterd worden waarbij nog afgevraagd kan worden of de kwaliteit van de dan verkregen woonwaarde opweegt tegen de kosten. Eventueel kunnen zij worden afgebroken en kunnen daarvoor in de plaats vervangende woningen met overwegend 2 bouwlagen met kap worden gebouwd die zoveel mogelijk in het karakteristieke straatbeeld moeten passen. Deze bebouwing dient een sterk individueel karakter te krijgen met variërende breedten en hoogten. Vooral dient aandacht te worden geschonken aan de samenhang tussen de individuele panden en aan het gevelritme.

b. het groen

Een centraal element in het plan is de groene ruimte ten oosten van de leeszaal.

Dit groenelement moet in zijn geheel worden behouden. Het centrale voetpadenstelsel door het plangebied zal door deze groene binnenhof geleid worden.

Ook langs de Javastraat en in het woongebied zal de nodige aandacht aan het groen worden geschonken. Deze straat zal in dit kader een singelkarakter met bomen moeten krijgen.

Bij de uitwerking van het plan dient zoveel mogelijk rekening te worden gehouden met de gegevens van kaart 5.

c. het verkeer

De Javastraat is in het plan zodanig ontworpen dat deze aansluit op de Kloekhorststraat. T.a.v. het profiel is rekening gehouden met twee rijstroken voor autoverkeer, twee fietsstroken en een voetpad. Op deze wijze kan de weg haar functie als verdeelweg goed vervullen.

Ter plaatse van bakkerij Wuite is rekening gehouden met de bevoorradings etc. van dit bedrijf vanuit de Javastraat.

d. de openbare en bijzondere gebouwen

Het betreft hier het pand van het I.C.O., de LOM-school, de barak van Youth for Christ, de openbare leeszaal en bibliotheek en de Doopsgezinde kerk (Oranjestraat).

Binnen het kader van de uitwerking van het plan kunnen diverse gebouwen vergroot en vernieuwd worden tot een bepaald bebouwingspercentage en tot een maximale hoogte van 10 meter.

Ook kunnen op deze terreinen geheel nieuwe panden worden gebouwd met een openbare of bijzondere bestemming. Hierbij wordt met name gedacht aan "het gat" tussen het pand van het I.C.O. en de bioscoop aan de Noordersingel. Zoals vermeld wordt hierbij gedacht aan een combinatie van openbare of bijzondere bebouwing en een voetgangersroute.

Zoals bekend stond voor enige jaren ter plaatse van "het gat" een fors pand dat goed paste in het karakter van de gesloten singelwand. Vanwege de slechte bouwkundige kwaliteit is het pand gesloopt. Getracht moet worden het hiaat in deze singelwand op een passende wijze in te vullen. Deze ruimte dient niet geheel gevuld te worden; gedacht wordt aan een passage die aansluit op die tussen het gemeentehuis en het huis van bewaring. Deze heeft het karakter van een smalle doorgang die uitmondt in een groene ruimte : de Brink. In het plangebied kan hetzelfde bereikt worden n.l. een smalle passage die uitmondt in de groene hof naast de leeszaal. Het "verrassings-effekt" is hier van essentieel belang.

3.3. Economische aspecten

In een gedeelte van het bestemmingsplan is het de bedoeling in de naaste toekomst woningbouw en een expeditie-hof te realiseren. Voor o.a. deze terreinen is bij beschikking van de minister van volkshuisvesting en ruimtelijke ordening in 1968 (saneringsgedeelte 2^e fase) en in 1973 (rekonstruktiegedeelte 7^e fase) een geldelijke bijdrage beschikbaar gesteld.

Als dit noodzakelijk is voor de realisering van het bestemmingsplan is door de staatssekretaris van volkshuisvesting en ruimtelijke ordening een aanvullende sanerings- en rekonstruktiebijdrage toegezegd.

Om voor de woningbouw een economische uitvoerbaarheid mogelijk te maken wordt bij de realisering daarvan uitgegaan van een extra rijksbijdrage per woning (lokatie subsidie).

5. OVERLEG

Het overleg ex. artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening werd gehouden op 17 februari 1975 in het gemeentehuis. Van de mogelijkheid tot mondeling beraad werd gebruik gemaakt door :

- Inspektie Volkshuisvesting Drenthe,
- Provinciale Planologische Dienst,
- Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten.

Afwezig, met bericht van verhindering :

- Inspektie Ruimtelijke Ordening,
- Vervoersbedrijf Harmanni.

Schriftelijke reacties zijn ontvangen van :

- P.T.T.,
- Ned. Spoorwegen,
- Landbouwschap,
- Regionaal Inspekteur van de Volksgezondheid,
- Eerstaanwendend Ingenieur der Genie.

Zij deelden mede dat het ontwerpplan hun geen aanleiding geeft tot het maken van op- of aanmerkingen.

Schriftelijke c.q. telefonische opmerkingen zijn ontvangen van :

- a. Inspektie Ruimtelijke Ordening.
Kan zich in grote trekken in het ontwerpplan vinden. Liever geen 4-hoog en mocht de keus daarop wel vallen dan in zeer beperkte mate 4-hoog met kap.
- b. Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten in de provincie Drenthe.
Ten aanzien van de parkeergelegenheden, de bereikbaarheid en de verkeersafwikkeling in en rond het gebied worden meer adequate oplossingen mogelijk geacht.
- c. N.V. Drentse Vervoer Maatschappij.
Pleit voor handhaving van de huidige verkeerssituatie in de Rolderstraat, bereikbaarheid van de expeditiehof via de Javastraat, zulks ter voorkoming van stagnaties in de verkeersafwikkeling. Indien de keus toch op een tweerichtingsverkeer in de Rolderstraat mocht vallen, dan ware na te gaan op welke wijze het inrijden van de Rolderstraat uit oostelijke richting tot het noodzakelijk minimum kan worden beperkt. Verder zal dan in het gedeelte van het tweerichtingsverkeer het parkeren moeten worden verboden en wellicht zelfs een stopverbod moeten worden ingesteld.
- d. Provinciale Planologische Dienst.
Met de doelstelling van het plan i.c. het versterken van de woonfunctie in de binnenstad door middel van een daartoe dienende, qua staat en karakter in het grotere geheel passende, bebouwing kan volledig worden ingestemd. Wel worden mede in het belang van een goede aanpassing van de op te richten bebouwing bij het kleinschalige karakter van de bestaande bebouwing en m.b.t. de functie

Het gemeentebestuur kan zich wel grotendeels bij deze opvatting aansluiten. Aan de andere kant moet er toch wel steeds een bepaald spanningsveld tussen lang- en kortparkeren aanwezig zijn, omdat anders de parkeerdekken nooit van de grond komen. Uitgangspunt is dat voor degenen die in de binnenstad werken geldt "geen langparkeren in de binnenstad".

Overigens zijn de ervaringen wel dat 1,1 parkeerplaats per woning voor deze projekten ruimschoots voldoende is. Thans zijn er $\pm$ 90 langparkeerplaatsen. Er zijn naar ons oordeel in deze alternatieven aanwezig met een goede bereikbaarheid en goede vindbaarheid. De gehele materie van het parkeren heeft de bijzondere aandacht en zal deze beslist ook behouden, één en ander vanuit het totaalbeeld van onze stad.

De verkeersproblematiek t.a.v. de Rolderstraat is bekend. De situatie is niet nieuw. Verkeersmaatregelen zijn voor omwonenden niet altijd even gelukkig. De P.P.D. ziet bij invoering van een tweerichting-verkeer moeilijkheden in verband met de beperkte breedte; met autobussen erbij wordt de situatie nog minder acceptabel.

Voor de expeditiehof lijkt een tweede in- en uitrit aan te bevelen, omdat anders bij ongelukken etc. het verkeer in één keer vast zit omdat er geen uitwijkmogelijkheid is. Voor het parkeren dient een aparte toegang te worden gekreëerd. Kan een omzetting van het eenrichting-verkeer in de andere richting een oplossing bieden? Het invoeren van halfweg de straat van een tweerichting-verkeer biedt geen oplossing, doch roept eerder moeilijkheden op.

Het gemeentebestuur gelooft zeker, dat de winkeliers in de Rolderstraat een omzetting in omgekeerde richting zullen toejuichen.

De H.I.D.-volkshuisvesting ziet geen bezwaar in een 2^e uitrit van de bedieningshof naar de Javastraat, langs het parkeerterrein en de dienst-gemeentewerken. Eventueel kan zo nodig ter beperking van de snelheid een drempel worden ingebouwd.

Wij zijn van mening dat e.e.a. op een acceptabele manier is te realiseren. Voorop staat dat binnen een woongebied geen verkeersroute mag worden geprojecteerd. Een ontsnappingsmogelijkheid bij eventuele calamiteiten kan wel op een bevredigende manier worden ingebouwd.

De gehele verkeersproblematiek, zowel wat de verkeersafwikkeling als wat het parkeren betreft, zal aan een nader onderzoek worden onderworpen, waarbij tevens de brief van de D.V.M. in de beschouwing kan worden betrokken. Zeker is dat binnen het kader van de mogelijkheden, in onderling overleg naar een zo optimaal mogelijk resultaat gestreefd zal worden.

6. EKONOMISCHE PARAGRAAF

Wat betreft het ingestelde onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid wordt verwezen naar de exploitatieopzet.

