

31-12-2002

Buad 26-3-2003

Bestemmingsplan Covecoterrein c.a.

Burgemeester en wethouders van Assen maken overeenkomstig artikel 25 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) bekend dat bij de balie Bouwen en Stadsinrichting, vanaf 2 januari 2003 gedurende vier weken, voor eenieder ter inzage ligt het raadsbesluit van 19 december 2002 over de wijziging van het vastgestelde bestemmingsplan Covecoterrein c.a. te Assen.

Tevens is het mogelijk het bestemmingsplan gedurende drie aaneengesloten uren per week buiten kantooruren in te zien. Wanneer u gebruik wilt maken van deze mogelijkheid verzoeken wij u daarvoor een afspraak te maken met de heer P. Bel, telefoon 366773.

Vanaf 1 januari 1999 is de landelijk geldende Experimentenwet 'Stad & Milieu' in werking getreden. De primaire doelstelling van deze wet is om bij de planvorming voor een herbestemming van binnenstadlocaties, de sectoren milieu en ruimtelijke ordening, een meer integraal afwegingskader te laten vormen. Bovengenoemde wet biedt de mogelijkheid om bepaalde locaties, waarbij milieuproblemen van diverse aard een rol spelen, toch op een maatschappelijke en politiek aanvaardbare wijze te kunnen herontwikkelen. Deze herontwikkeling moet te allen tijde zijn gericht op het bereiken van een optimaal leefklimaat en een zuinig en doelmatig ruimtegebruik.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) heeft in het kader van het raamwerk 'Stad en Milieu', 25 projecten aangewezen. De locatie bekend onder de naam Covecoterrein is aangewezen als één van de projecten waarop de experimentenwet van toepassing is. Dit gebied is globaal begrensd door de spoorlijn, de Rolderhoofdweg, Lonerstraat, Van Goghstraat en de Jozef Israëlvweg te Assen.

Het plangebied Covecoterrein

Op en rondom het Covecoterrein zijn diverse milieuproblemen aan de orde, zoals bodemverontreiniging, geluidsoverlast vanwege spoor- en wegverkeer alsmede overlast van bedrijvigheid op het industrieterrein. Daar staat tegenover dat de locatie gelet op de ligging nabij het station (openbaar vervoerlocatie) zeer gunstig is voor de ontwikkeling van woningbouw en kantoren. Een projectgroep heeft bekeken welke mogelijkheden er zijn om op een maatschappelijk aanvaardbare wijze het gebied te herontwikkelen.

Uit het onderzoek is gebleken dat de ontwikkeling van het Covecoterrein op een milieuverantwoordelijke wijze kan plaatsvinden door te volstaan met stap 2, zoals genoemd in voornoemde Experimentenwet. Dit betekent dat de ontwikkeling kan plaatsvinden door gebruik te maken van de speelruimte die in de milieuwetgeving is geboden.

In het geval van het Covecoterrein speelt met name het aspect geluid een belangrijke rol.

Door gebruik te maken van de mogelijkheid tot het verlenen van ontheffing van de maximale voorkeursgrenswaarde en de toepassing van zogenaamde 'dove gevels', is het mogelijk gebleken op een milieuhygiënisch verantwoorde wijze een stedenbouwkundig plan op te stellen.

Dit heeft zich vertaald in een bestemmingsplan dat erop is gericht een aangenaam woongebied nabij het centrum van de stad tot ontwikkeling te brengen.

Er is gekozen voor herontwikkeling van deze oude industriële locatie ten behoeve van woningbouw (appartementen en laagbouw) en een kantoorcomplex. Het nieuwe woongebied krijgt de naam 'het Palet'.

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

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

Goedkeuringsbesluit Gedeputeerde Staten bestemmingsplan Covecoterrein c.a.

Burgemeester en wethouders van Assen maken bekend, dat bij de balie Bouwen en Stadsinrichting in het stadhuis, vanaf 27 maart 2003 gedurende zes weken, het volgende voor eenieder ter inzage ligt.

Het besluit van Gedeputeerde Staten van Drenthe van 18 februari 2003, kenmerk 8/RW/A12/2003000042 over de goedkeuring van het bestemmingsplan Covecoterrein c.a. zoals dat is vastgesteld door de gemeenteraad van Assen op 19 december 2002.

Experimentenwet Stad & Milieu

Vanaf 1 januari 1999 is de landelijk geldende Experimentenwet 'Stad & Milieu' in werking getreden. De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) heeft in het kader van het raamwerk 'Stad en Milieu', 25 projecten aangewezen. De locatie, bekend onder de naam Covecoterrein, is aangewezen als één van de projecten waarop de experimentenwet van toepassing is.

Het plangebied Coveco-terrein

Het plangebied ligt ten noordoosten van de kruising spoorweg en de Rolderhoofdweg. In het noordwesten grenst het plangebied aan het Industrieterrein Assen. In het zuiden en oosten is het plangebied met name omgeven door woongebieden. Ten westen van het plangebied bevinden zich de centrumvoorzieningen. Even ten zuiden van het plangebied is het NS-station gevestigd. Op en rondom het Coveco-terrein zijn diverse milieuproblemen aan de orde, zoals bodemverontreiniging, geluidsoverlast vanwege spoor- en wegverkeer alsmede overlast van bedrijvigheid op het industrieterrein. Daar staat tegenover dat de locatie gelet op de ligging nabij het station (openbaar vervoerlocatie), zeer gunstig is voor de ontwikkeling van woningbouw en kantoren. Er is voor gekozen deze oude industriële locatie te herontwikkelen ten behoeve van woningbouw en een kantoorcomplex. Het nieuwe woongebied krijgt de naam 'het Palet'. Deze keuze is ingegeven door de grote behoefte aan woningbouw nabij het centrum. Verder is het gewenst het gebied een meer gemengde functionele opzet te geven. Het toevoegen van woningbouw heeft daarnaast een versterkende invloed op het aspect van de sociale veiligheid.

Tegen het besluit van Gedeputeerde Staten over de 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. 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
Assen - Coveco-terrein c.a.**

Code 99-99-04 / 20-12-02

TOELICHTING

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
1. INLEIDING	1
1. 1. Coveco-terrein c.a. als voorbeeldproject Stad en Milieu	1
1. 2. Experimenteer- en plangebied	2
1. 3. Werkwijze	4
1. 4. Leeswijzer	4
2. HUIDIGE SITUATIE	6
2. 1. De ligging van het plangebied in de stad	6
2. 2. Ruimtelijk-functionele structuur van het plangebied	7
2. 3. Milieu-aspecten	8
2. 3. 1. Algemeen	8
2. 3. 2. Geluid	10
2. 3. 3. Geur	13
2. 3. 4. Gevaar	13
2. 3. 5. Bodem	14
2. 3. 6. Bedrijvigheid	14
2. 4. Verkeerssituatie	15
3. BELEIDSKADER	17
3. 1. Europees beleid	17
3. 2. Rijksbeleid	18
3. 3. Provinciaal beleid	20
3. 4. Gemeentelijk beleid	21
4. PLANUITGANGSPUNTEN	24
4. 1. Algemeen	24
4. 2. Functionele uitgangspunten	24
4. 3. Stedebouwkundige uitgangspunten	25
4. 4. Uitgangspunten voor de ontsluiting	26
4. 5. Uitgangspunten ten aanzien van het milieu	27
4. 5. 1. Algemeen	27
4. 5. 2. Geluid	28
4. 5. 3. Geur	29
4. 5. 4. Gevaar	30
4. 5. 5. Bodem	30
4. 5. 6. Bedrijvigheid	30
4. 6. Stedebouwkundige invulling	30
4. 6. 1. Duurzaamheid	32
4. 6. 2. Water	33

5. PLANBESCHRIJVING	36
5. 1. Toelichting op het juridisch systeem	36
5. 2. Toelichting op de bestemmingsbepalingen	36
6. UITVOERBAARHEID	40
6. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	40
6. 2. Economische uitvoerbaarheid	40
7. RESULTATEN VAN OVERLEG, INSPRAAK EN ONTWIKKELINGEN	42

BIJLAGEN

<u>Bijlage 1</u>	Stad en Milieu
<u>Bijlage 2</u>	Akoestisch onderzoek
<u>Bijlage 3</u>	Overleg en Inspraak c.a.

1. INLEIDING

1. 1. Coveco-terrein c.a. als voorbeeldproject Stad en Milieu

Het Coveco-terrein in Assen is een voormalige industrielocatie (vleesverwerkend bedrijf) aan de oostkant van de binnenstad. Ten aanzien van dit terrein heeft de gemeente Assen in 1993 in de *Startnotitie voor het stationsgebied* aangegeven dat herontwikkeling nodig en wenselijk is. Vervolgens heeft de gemeente eind 1996 de herontwikkeling van het Coveco-terrein en de naastgelegen omgeving bij het Ministerie van VROM aangemeld als voorbeeldproject in het kader van het experiment "Stad en Milieu". Bij brief van 18 maart 1997 heeft de Minister het Coveco-terrein aangewezen als één van de 25 voorbeeldprojecten in het kader van Stad en Milieu. De primaire doelstelling van Stad en Milieu is om bij de planvorming voor de herbestemming van binnenstadslocaties milieu en ruimtelijke ordening een meer integraal afwegingskader te laten vormen (zie bijlage 1 bij deze toelichting).

De ruimtelijke orderings- en milieuproblematiek rond het Coveco-terrein is door het Ministerie uitermate representatief geacht voor de herontwikkeling van tal van oude industrielocaties in binnensteden. Tegen het einde van de negentiende eeuw zijn rond de centra van veel Nederlandse steden grootschalige industriecomplexen verzezen. Door het verminderen van de werkgelegenheid in de industrie, is, onder druk van de expansievraag van stedelijke functies, het herbestemmingsvraagstuk in beeld gekomen. Het verminderen van de claims op landschappelijk waardevol buitengebied is daarbij ook een richtinggevende doelstelling.

Op het Coveco-terrein wordt gekozen voor het realiseren van een nieuwe woonbestemming op de oude industrielocatie. Gelet op de relatieve nabijheid van het NS-station en een in- en uitvalsweg, worden daarnaast ook in beperkte mate kantoren mogelijk geacht.

Deze keuze wordt niet alleen gemaakt vanwege de aantrekkelijkheid van het wonen nabij het voorzieningencentrum, maar wordt mede ingegeven door de wens om de binnenstad een meer gemengde functionele opzet te geven. Over het algemeen geldt dat de binnenstad, die in de jaren zeventig van de vorige eeuw tendeerde naar een monocultuur van winkels en kantoren, in de jaren tachtig en negentig steeds meer ook als woongebied is bestemd. Hierdoor is de scherpe grens tussen woon- en werkgebieden vervaagd en ontstaat een sterkere samenhang tussen binnenstad en uitleggebieden. Eén en ander heeft tevens als positief gevolg dat minder gebruik wordt gemaakt van de auto bij het bezoek aan de eigen binnenstad.

Daarnaast wordt met de intensivering van de woonfunctie de sociale veiligheid van binnensteden en omgeving versterkt. Ook dit aspect speelt een belangrijke rol bij de keuze tot herinrichting van het Coveco-terrein.

Zo waren de enige tijd geleden gesloopte opstallen van de oude Coveco-fabriek (na de sluiting in 1991) snel in verval geraakt en kreeg deze plek qua sociale veiligheid een zeer negatieve uitstraling.

Ze fungeerde als onderdak voor zwervers en drugsverslaafden. Door de sloop van de Coveco-gebouwen is deze vorm van overlast sterk vermindert. De nabijheid van het lange, dubbele tunnelviaduct in de Rolderhoofdweg ter kruising van het spoor en de Industrieweg, de onoverzichtelijkheid door de lange en hoge wanden van de tunnelbak, en de onverzorgde uitstraling van het Coveco-terrein, hebben het sociaal onveilige imago van dit gebied alleen maar onderstreept.

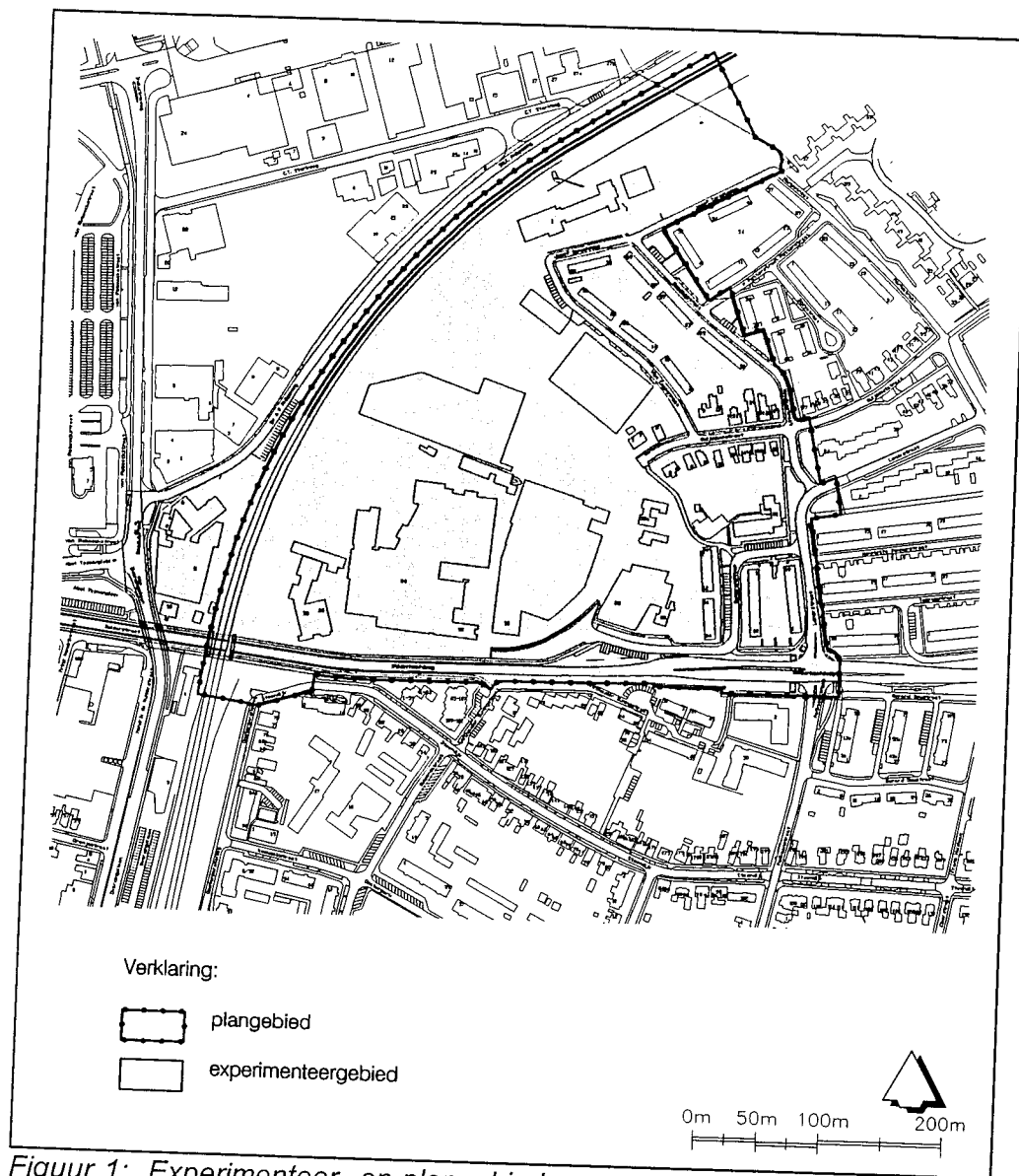
Met de keuze om oude industrielocaties in en nabij de binnensteden een nieuwe invulling te geven, ontstaan vooral bij nieuwe woonbestemmingen de nodige knelpunten. Intensief weg- en spoorwegverkeer, omliggende hinderlijke bedrijvigheid en mogelijke bodemvervuiling als erfenis van de voormalige industriebestemming, veroorzaken belemmeringen voor een adequate herontwikkeling.

Het gaat hierbij zowel om de daadwerkelijke overlast voor de nieuwe bewoners, als om de juridische, planologische en milieutechnische, meer administratief bepaalde hindercomponenten. Dit laatste is bijvoorbeeld aan de orde wanneer bedrijven rond een herontwikkelingslocatie door een nieuwe woonbestemming in de problemen komen. Zij kunnen dan bijvoorbeeld beperkt worden in de (reeds vergunde) uitbreiding van hun productiecapaciteit. Dit betekent dat de belangen van zowel hinder "ontvangende" als hinder veroorzakende partijen bij de herbestemming van dit type locaties in een bestemmingsplan goed moeten worden gewaarborgd.

1. 2. Experimenteer- en plangebied

De voorbeeldprojecten Stad en Milieu zijn door het Ministerie van VROM aangewezen in het kader van de Experimentenwet Stad en Milieu. In deze wet is aangegeven dat het "experimenteergebied" ruimer moet zijn dan het concrete "invullingsgebied". Dit aangezien belangen van omwonenden en omliggende bedrijven bij mogelijke afwijkingen van het wettelijk kader in het geding kunnen zijn. Ook zal een goede stedenbouwkundige en verkeerskundige integratie van het plan maatregelen kunnen vergen buiten het directe "invullingsgebied".

Deze overwegingen hebben de gemeente Assen doen besluiten een experimenteergebied van 18,5 hectare aan te wijzen (zie figuur 1). Het feitelijke plangebied van dit bestemmingsplan heeft een omvang van circa 16,5 hectare. Hiervan zal ruim 10 hectare daadwerkelijk een nieuwe invulling krijgen. Voor een nadere beschrijving van de karakteristiek en problematiek van het plangebied en omgeving, wordt verwezen naar het volgende hoofdstuk.



Figuur 1: Experimenteer- en plangebied

Voor de eenvoud wordt in het onderhavige bestemmingsplan steeds "Coveco-terrein c.a." als naam voor het plangebied gebruikt. Deze naam wordt in de volksmond meestal voor het hele gebied gebruikt vanwege de langjarige en pregnante aanwezigheid van de bouwvallen van het Coveco-complex langs de invalsweg Rolde-Assen. De gronden waarop de fabriekshallen van vleesverwerker Coveco hebben gestaan, beslaan echter slechts circa 3 hectare van het plangebied. Belangrijke gebiedsdelen die ook een nieuwe invulling zullen krijgen binnen het plangebied, vormen het voormalige fabrieksterrein van Holland Tyre (circa 4,4 hectare), het voormalige Drenthe College (circa 1,1 hectare) en gronden van de gemeente Assen, waaronder de schoollocatie van "De Kiekenren".

Het merendeel van het plangebied is gelegen in het vigerende *Bestemmingsplan Oost I* (vastgesteld op 15-4-71 en goedgekeurd op 13-06-72). In dit plan heeft het grootste deel van het Coveco-terrein c.a. een bedrijfsbestemming: Industriële doeleinden. Geluidzoneringsplichtige inrichtingen (grote lawaaimakers) zijn in dit plan niet uitgesloten. Behalve industrie is hier ook "handel" toegestaan.

Het aan de noordwestrand van het plangebied gelegen spoorweggebied maakt deel uit van het vigerende bestemmingsplan voor het Industrierrein Assen. Voorliggend *Bestemmingsplan Assen - Coveco-terrein c.a.* vervangt dié delen van beide vigerende plannen die betrekking hebben op het op figuur 1 aangegeven plangebied. Het bestemmingsplan geeft de planologisch-juridische regeling voor de herinrichting van het plangebied. In de toelichting op dit bestemmingsplan wordt daarbij aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met het omringende gebied.

1. 3. Werkwijze

De visie voor de herinrichting van het Coveco-terrein c.a. is in een iteratief en interactief proces ontwikkeld. Daarbij is de stappenstrategie van Stad en Milieu (zie bijlage 1 bij deze toelichting) gevolgd. Als eerste stap hierin zijn alle relevante ruimtelijke ordenings- en milieuaspecten in kaart gebracht, waardoor inzicht is ontstaan in de stedenbouwkundige en milieutechnische speelruimte voor de invulling van de locatie.

Vervolgens is in de tweede stap geanalyseerd welke maximale speelruimte er binnen de vigerende wet- en regelgeving aanwezig is om te komen tot de gewenste invulling van de locatie. Hierbij heeft een proces van interactief tekenen, toetsen en rekenen plaatsgevonden, met als resultaat een plan voor het Coveco-terrein c.a. dat in de komende jaren door de betrokken eigenaren zal worden gerealiseerd. De gemeente Assen heeft met deze ontwikkelaars consensus bereikt om te komen tot een integraal stedenbouwkundig plan. Hierdoor zullen eigendomsgrenzen geen belemmering gaan vormen voor de stedenbouwkundige samenhang van het plan. In een publiekspresentatie zijn de plannen aan omwonenden en belanghebbenden voorgelegd. Tevens zijn alle omwonenden door middel van een aantal nieuwsbrieven op de hoogte gebracht van de stand van zaken aangaande de ontwikkelingen op en rond het Coveco-terrein c.a.

1. 4. Leeswijzer

De toelichting bij het bestemmingsplan is als volgt opgezet:

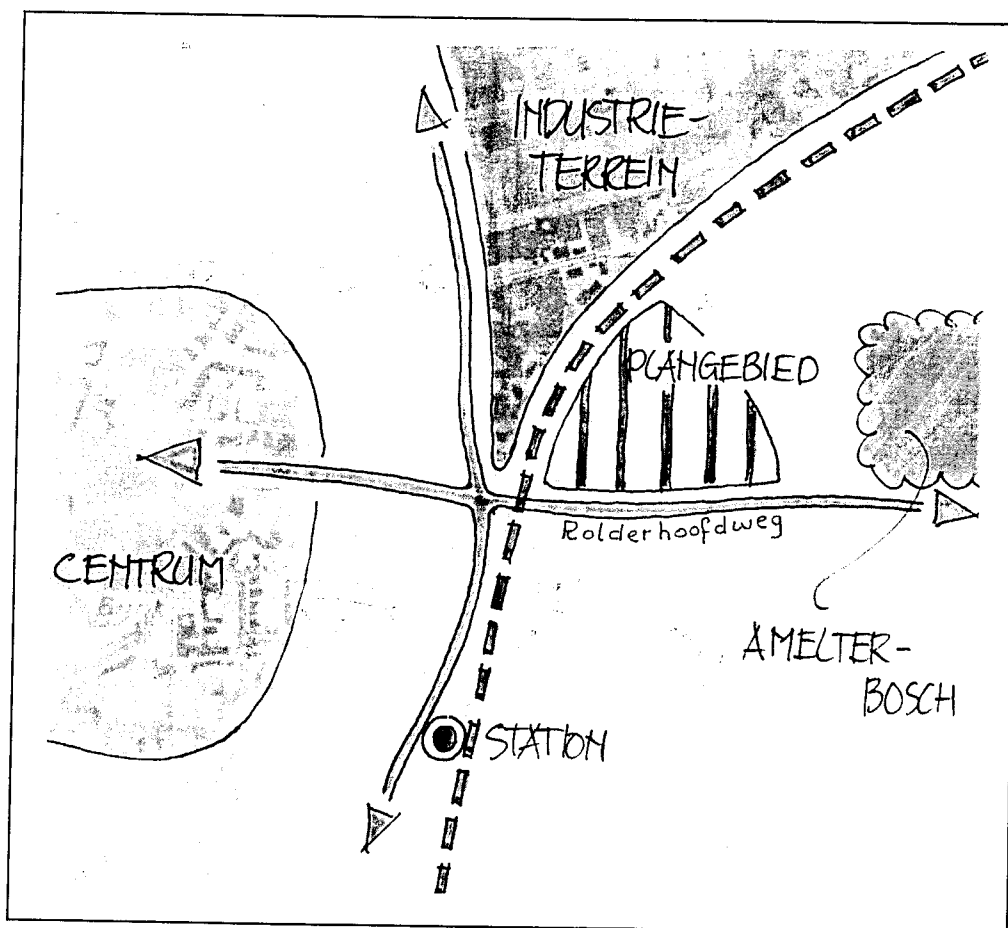
- in het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op een aantal aspecten van het plangebied, te weten de ontstaansgeschiedenis, de ruimtelijk-functionele structuur en de relevante milieuaspecten;
- hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van het relevante overheidsbeleid. Er wordt ingegaan op het Europees, rijks- en provinciale beleid dat een relatie heeft met de ontwikkelingen in het plangebied. Daarnaast wordt het relevant gemeentelijk beleid uiteengezet;

- in hoofdstuk 4 worden de planuitgangspunten beschreven die aan het onderhavige bestemmingsplan ten grondslag liggen;
- hoofdstuk 5 bevat de planbeschrijving. Hierin wordt het toegepaste juridische systeem verklaard en wordt een toelichting gegeven op de verschillende bestemmingen;
- de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid van het onderhavige bestemmingsplan komen in hoofdstuk 6 aan bod;
- in hoofdstuk 7 komen de resultaten van Overleg en Inspraak aan de orde, alsook de gevolgen van een aantal actuele ontwikkelingen.

2. HUIDIGE SITUATIE

2. 1. De ligging van het plangebied in de stad

Het plangebied is gelegen ten noordoosten van de kruising spoorweg en Rolderhoofdweg. Figuur 2 laat de ligging van het plangebied in de stad Assen zien.



Figuur 2: De ligging van het plangebied in de stad

In het noordwesten grenst het plangebied aan het Industrierrein Assen, een gebied van circa 500 hectare groot, waar vrijwel alle industriële bedrijvigheid van Assen en perifere detailhandel is geconcentreerd. Gelet op de vestigingsmogelijkheden van grote lawaaimakers ligt rondom dit terrein een geluidzone. In het zuiden en oosten is het plangebied met name omgeven door woongebieden.

De oostelijke entree van Assen, via de Rolderhoofdweg, wordt stedenbouwkundig gemarkeerd door de opeenvolging van een aantal grotere gebouwen.

Allereerst het voormalige gebouw van het kadaster (4 lagen) op de hoek Pelikaanstraat/Rolderstraat; daarna de Steendijkflat (8 bouwlagen, direct ten zuiden van het Coveco-terrein) en vervolgens bij het bovenkomen uit het tunnelviaduct, de Abel Tasmanflat waarin het Kadaster is gehuisvest (12 bouwlagen).

Het plangebied bevindt zich op loopafstand van diverse voorzieningen. Ten westen van het plangebied bevinden zich de centrumvoorzieningen. Even ten zuiden van het plangebied is het NS-station gevestigd, welke verbinding geeft richting Groningen en Zwolle. Oostelijk van het plangebied bevindt zich het oude, zeer aantrekkelijke bosgebied het Amelterbosch.

2. 2. Ruimtelijk-functionele structuur van het plangebied

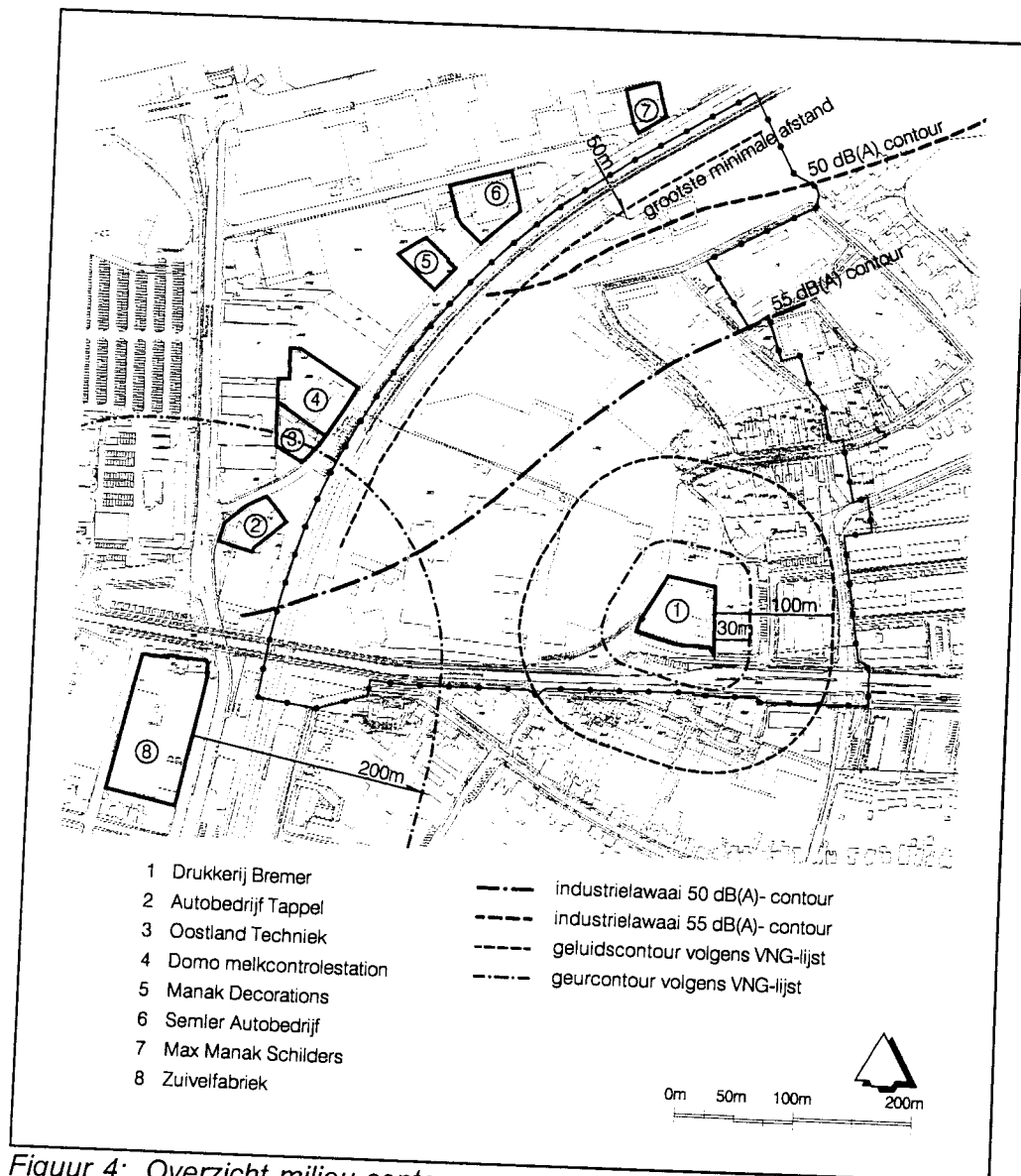
Het plangebied omvat een oppervlakte van circa 16,5 hectare. Het gebied ligt geïsoleerd tussen de spoorlijn, de Rolderhoofdweg en een woongebied. Figuur 3 toont de huidige ruimtelijk-functionele structuur van het plangebied. In het noordwesten en westen van het plangebied bevinden zich twee spoorlijnen. Deze maken deel uit van het dubbelspoor Groningen - Zwolle. Ten oosten van dit spoor ligt het voormalige bedrijventerrein. Dit terrein beslaat het grootste deel van het plangebied. Met uitzondering van een drukkerij, zijn in de afgelopen jaren de bedrijven gesloten, zoals het vleesverwerkingsbedrijf Coveco, of zijn naar elders verplaatst, zoals de bandengroothandel Holland Tyre. De bedrijfsgebouwen zijn van het terrein verwijderd. Op het terrein van de Coveco-vleesfabriek is alles gesloopt. Daarnaast bevindt zich in het zuidoosten van het voormalige bedrijventerrein de zojuist genoemde drukkerij.

De Rolderhoofdweg ligt aan de zuidrand van het plangebied. De weg geeft onder meer verbinding met het Asser centrum en de Europaweg. Voor het gebied ten oosten van Assen is de Rolderhoofdweg de belangrijkste invalsweg van Assen. Via een tunnelviaduct kruist de Rolderhoofdweg de spoorweg. Rond het viaduct is massieve struikachtige beplanting aanwezig. Ook verder oostwaarts is ter weerszijden van de Rolderhoofdweg maskerende struikbeplanting aanwezig.

In het oosten van het plangebied ligt de kleinschalige woonbebouwing van (een deel van) de Schildersbuurt. Het betreft voornamelijk complexen rijwoningen in de sociale huursector. Langs de Ruijsdaelstraat bevinden zich diverse typen oudere koopwoningen. Deze straat heeft een smal profiel en de woningen staan zeer dicht op de weg. Door de diversiteit en de individualiteit van de bebouwing heeft de Ruijsdaelstraat een fijnkorrelige opzet. De woningvoorraad in het experimenteelgebied bedraagt zo'n 100 woningen, uitsluitend laagbouw.

In het zuidoosten van het plangebied ligt de kleine school voor speciaal onderwijs "De Kiekenren".

Hierbij gaat het om de aan het plangebied grenzende bedrijvigheid (op het industrieterrein en de zuivelfabriek) en de drukkerij in het zuidoosten van het plangebied. In figuur 4 zijn deze bedrijven aangegeven. Daarnaast zijn de Rolderhoofdweg en de spoorlijn van belang, evenals de mogelijke gevolgen van voormalige bedrijven voor de bodem.



Figuur 4: Overzicht milieu-contouren

In de volgende paragrafen worden de milieu-randvoorwaarden voor de herinrichting van het plangebied beschreven. Dit om na te gaan of en in hoeverre het terrein kan worden ingevuld met milieugevoelige functies zoals wonen. Uitgangspunt hierbij is dat bestaande bedrijven in beginsel niet mogen worden beperkt in de bedrijfsvoering.

Wat betreft de milieu-aspecten van bedrijven, wordt in principe uitgegaan van de systematiek uit *Bedrijven en milieuzonering* (1999) van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). Hierin wordt voor diverse bedrijfstypen per milieu-aspect aangegeven welke afstand in principe tot een woongebied moet worden aangehouden. Figuur 4 toont de milieu-contouren van de bedrijven in en rond het plangebied.

In het navolgende wordt een aantal relevante milieu-aspecten in inventariserende zin beschreven. In hoofdstuk 4.5 wordt aangegeven hoe hiermee beleidsmatig zal worden omgegaan.

2. 3. 2. Geluid

Bij geluid gaat het om de zones rondom het Industrierrein Assen en de zones langs de Rolderhoofdweg en de spoorlijn. Bijlage 2 bij deze toelichting bevat de nadere achtergronden en een overzicht van het akoestisch onderzoek.

Industrielawaai

Het plangebied grenst in het noordwesten aan het Industrierrein Assen. Dit industrierrein is vanaf 1987 gezoned voor wat betreft geluid. De hieruit voortvloeiende 50 dB(A)- en 55 dB(A)-contour voor Industrielawaai zijn eveneens in figuur 4 aangegeven. Hieruit blijkt dat de noordwestelijke helft van het Coveco-terrein c.a. binnen de geluidzone van het industrierrein ligt. Voor de geluidbelasting van woningen of andere milieugevoelige functies moet binnen de zone, behoudens ontheffing, de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) in acht genomen worden. Hieraan kan alleen worden voldaan als er een vorm van afscherming komt. Hiernaar is onderzoek gedaan (zie bijlage 2).

Voor dit industrierrein wordt gewerkt aan een revitaliseringsplan. De verwachting is dat de uitstraling van dit gebied in de komende jaren zal verbeteren. Dit zal zeker ook een positieve invloed hebben op de kwaliteit van de noordrand van het Coveco-terrein. Dit aspect heeft meegeteld bij de maatregelen die zijn genomen om de geluidbelasting bij de bron te verminderen.

In dit kader is ook een akoestisch onderzoek gaande naar een mogelijke nieuwe geluidzone. Vooralsnog is over de ligging hiervan nog geen definitief standpunt bepaald, zodat thans moet worden uitgegaan van de huidige zone en de daarbijbehorende 50- en 55 dB(A)-contour.

Wegverkeerslawaai

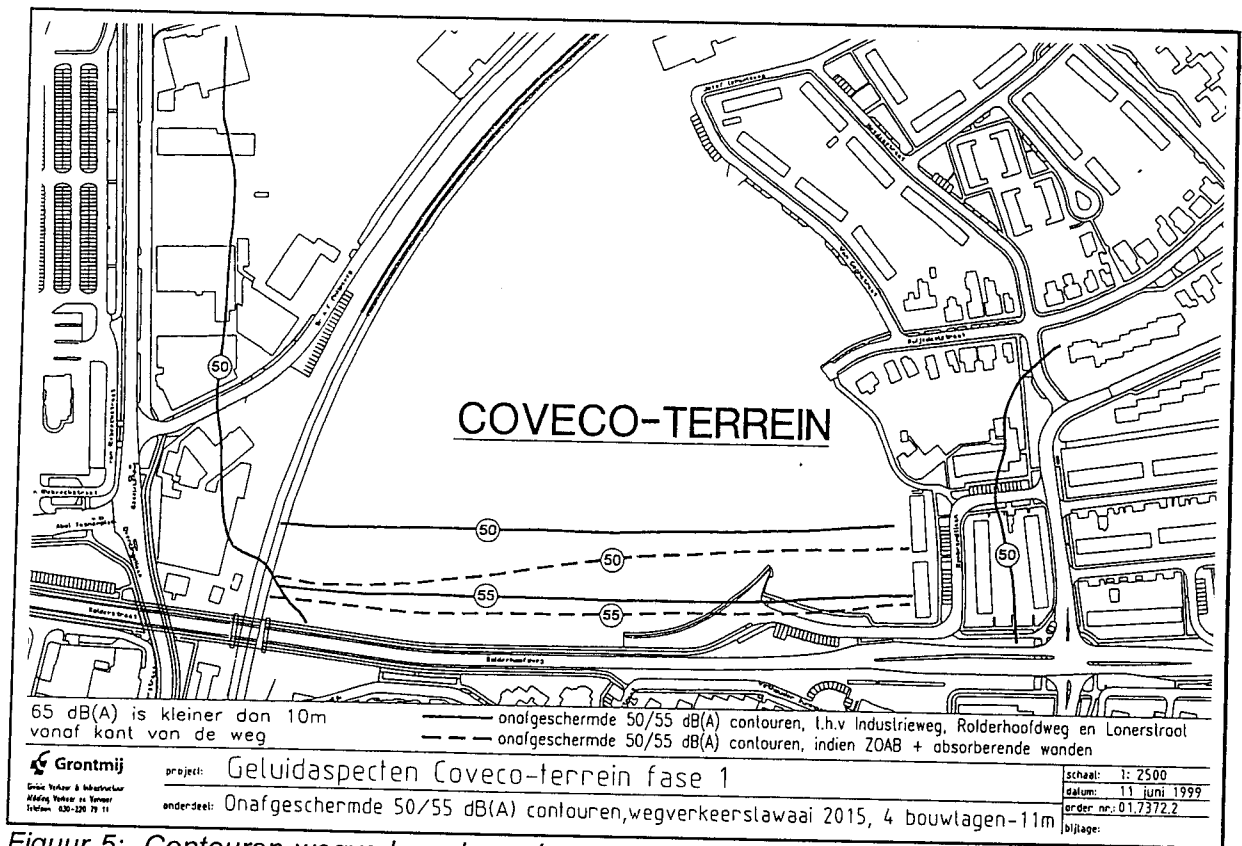
Figuur 5 geeft de contouren van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en de ontheffingswaarde van 55 dB(A) weer voor het wegverkeer op de Rolderhoofdweg. Bij het bepalen van de geluidcontouren is uitgegaan van het rekenresultaat voor 4 geluidgevoelige bouwlagen langs de Rolderhoofdweg (waarneemhoogte 11 meter).

In bijlage 2 bij deze toelichting zijn tevens de berekeningen voor 2 respectievelijk 8 bouwlagen weergegeven.

De doorgetrokken lijn geeft de contouren bij handhaving van de huidige wegconstructie. De onderbroken lijn toont de contouren voor een situatie waarbij de Rolderhoofdweg in het stillere ZOAB wordt uitgevoerd en de tunnelbak van absorberende wanden wordt voorzien.

Tot deze aanpassingen heeft de gemeente besloten om de uitstraling van de tunnelbak te verbeteren.

Gelet op het feit dat de overige relevante wegen in en om het plangebied als 30-km-zone worden aangewezen zal hiervan de geluidzoneplicht komen te vervallen en is nader geluidonderzoek hiervoor niet nodig.

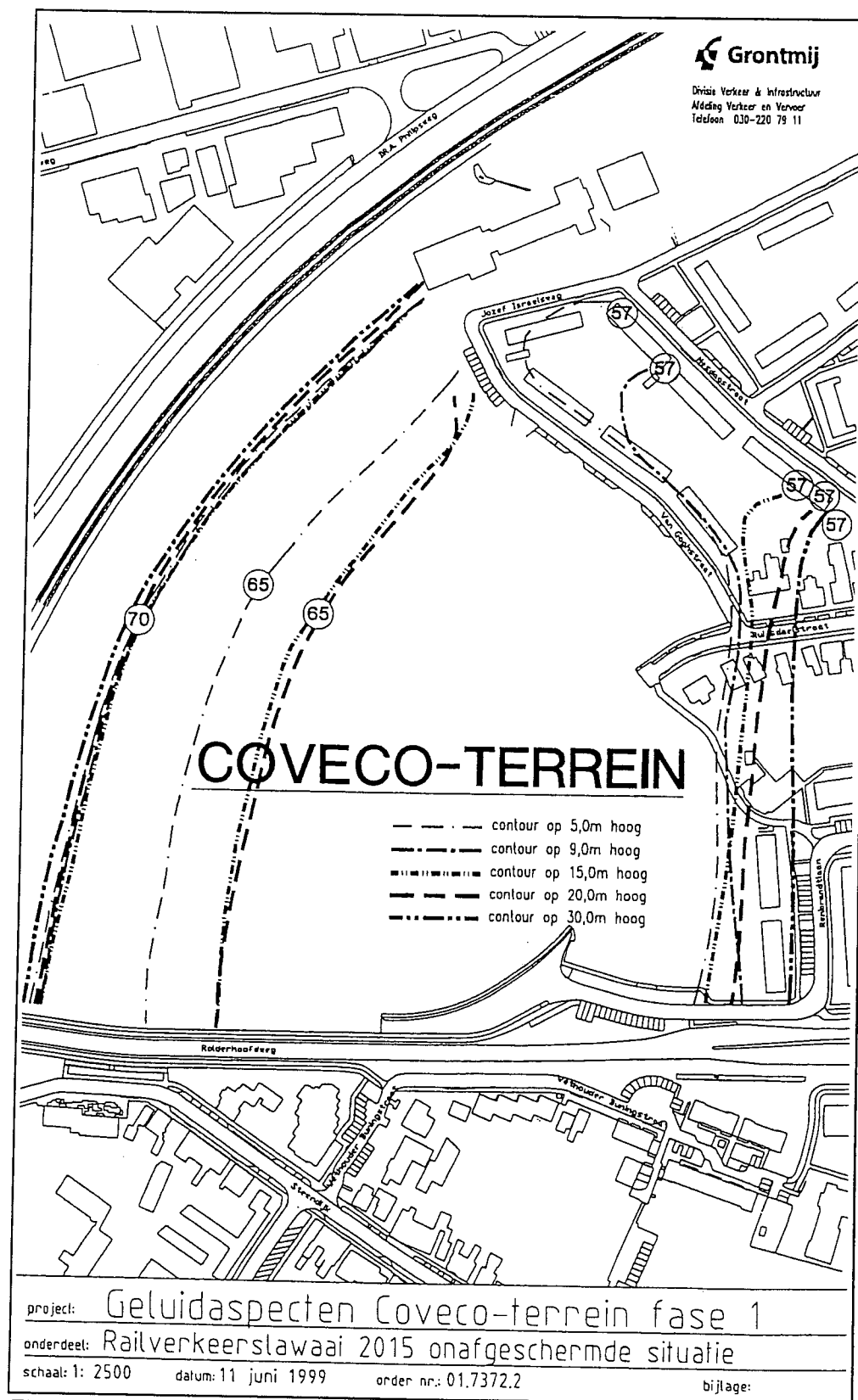


Figuur 5: Contouren wegverkeerslawaaï

Spoorweglawaaï

Figuur 6 toont de huidige geluidcontouren van het spoorwegverkeer. Voor verschillende bouwhoogtes zijn de volgende geluidcontouren in kaart gebracht:

- de 57 dB(A)-contour als actuele voorkeursgrenswaarde;
- de 65 dB(A)-contour als een acceptabele ontheffingswaarde;
- de 70 dB(A)-contour als de maximale ontheffingswaarde.



Figuur 6: Contouren spoorweglawaaai

De contouren zijn bepaald op basis van de treinintensiteiten voor het prognosejaar 2010+ uit het Akoestisch Spoorboekje ¹⁾.

Hierin is het gegeven van de "stillere" treinstellen verdisconteerd. Het hele herinrichtingsgebied ligt binnen de 57 dB(A)-contour.

Hierbij moet worden opgemerkt dat op dit moment in verband met het spoorweglawaai geen geluidwerende maatregelen zijn getroffen.

Zonder maatregelen zou voor woningbouw op deze locatie ontheffing van de voorkeursgrenswaarde moeten worden verkregen. Door bijvoorbeeld een geluidafscherming langs het spoor te realiseren kan de geluidcontour worden ingeperkt, zodanig dat een ontheffing niet nodig is.

2. 3. 3. Geur

De zuidwestelijk van het plangebied gelegen zuivelfabriek veroorzaakte tot voor kort regelmatig geuroverlast voor de directe omwonenden. Deze geurimmissie werd hoofdzakelijk veroorzaakt door het drogen van de wei. De weiproduktie is inmiddels gestopt.

Niettemin houdt het bedrijf theoretisch een geurhinderdierkel van 200 meter, conform de VNG-classificatie in *Bedrijven en milieuzonering* (1999). Deze is aangegeven in figuur 4 en betreft het zuidwestelijk deel van het gebied. De milieuvergunning van de zuivelfabriek zal evenwel binnenkort worden aangepast aan het vervallen van de weiproduktie. Daarmee zal de mogelijkheid van geurhinder als gevolg daarvan ook voor de toekomst worden weggenomen. In paragraaf 4.5.3 wordt hierop nader ingegaan.

2. 3. 4. Gevaar

Ten aanzien van het spoor binnen het plangebied, vraagt, naast geluid, het aspect "gevaar" aandacht. Reden hiervoor is dat met name dat per spoor ook gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Voor nieuwe situaties zijn er geen eenduidige richtlijnen voor de aan te houden afstanden tussen nieuwe woonbebouwing en een spoorlijn.

Acht provinciebesturen, waaronder dat van Drenthe, hebben in 1997 laten onderzoeken wat de risico's voor bebouwde stedelijke locaties hiervan zijn (*"Inventarisatie risico's vervoer gevaarlijke stoffen vrije baan" Ingenieursbureau SAVE, juni 1997*).

In dit onderzoek komen in de bestaande situatie in Drenthe geen knelpunten aan het licht, noch op het gebied van individueel -, noch op het gebied van groepsrisico. Wanneer deze gegevens worden geëxtrapoleerd naar de nieuwbouwsituatie op het Coveco-terrein c.a., dan is, gezien de beoogde woningdichtheid van circa 30 woningen per hectare, een minimale afstand van 30 meter tussen woonbebouwing en hart spoorbaan, zowel voor individueel - als voor groepsrisico's, een aanvaardbare afstandsmaat.

¹⁾ De inmiddels beschikbare prognoses 2010-2015 waren nog niet beschikbaar op het moment dat het onderzoek werd uitgevoerd. Gelet op de marginale verschillen is er voor gekozen om nog uit te gaan van de cijfers voor de periode 2005/2010. Zie ook bijlage 2.

De Regionale Inspecteur Milieuhygiëne heeft bij navraag aangegeven dat deze afstandsmaat van 30 meter ook voor nieuwe woonsituaties een acceptabele norm is. Aangezien het transport van gevaarlijke stoffen voornamelijk in de nachtperiode plaatsvindt, geldt deze afstandsmaat alleen voor nieuwe woongebieden. Deze norm geldt niet voor kantoren en bedrijven.

Tevens speelt een rol dat het Coveco-terrein c.a. in een binnenbocht van het spoor ligt. Bij de situering van andere bebouwing dan woningbouw, geldt als afstandsnorm in een bochtsituatie een obstakelvrij zicht ter breedte van 20 meter aan weerszijden van de spoorbaan. Indien binnen deze zone wordt gebouwd, bijvoorbeeld ten behoeve van geluidsafscherming, dan moet compensatie worden geboden in de vorm van een licht-sigitaal langs de spoorbaan.

2. 3. 5. Bodem

Gelet op het oorspronkelijke industriële karakter van een aantal bedrijven op het voormalige bedrijventerrein, moet rekening worden gehouden met mogelijke milieuhygiënische problemen aangaande de bodem.

Een aantal locaties is inmiddels onderzocht. Hieruit is gebleken dat zowel op het terrein van de voormalige Coveco-fabriekshallen als op het terrein van Holland Tyre de bodem is verontreinigd. Deze verontreinigingen zijn op een globaal niveau in kaart gebracht. Het gaat om een algehele diffuse verontreiniging met een aantal beperkt verontreinigde kernen (voornamelijk minerale oliën). Plaatselijk is er sprake van verontreinigd puin.

Op grond van deze globale verkenningen mag worden verondersteld dat de sanering van de beide locaties door de projectontwikkelaars als een haalbaar traject wordt beschouwd.

De precieze aard en omvang van de sanering, evenals de precieze kosten voor een zódanige sanering dat het gebied geschikt wordt voor de beoogde woonfunctie, dient echter nog op basis van een preciezer en geactualiseerd milieukundig onderzoek in kaart te worden gebracht.

Een nader uit te voeren onderzoek met betrekking tot de bodem, zal nader inzicht moeten geven in de bodemsituatie op de andere locaties van het voormalige bedrijventerrein. Ten behoeve van de exploitatie zal voorafgaande aan de herinrichting voor dié locaties waar sprake blijkt te zijn van bodemverontreiniging een op de woonfunctie gerichte saneringsvariant (globaal) worden uitgewerkt. Dit in overleg met de grondeigenaren/projectontwikkelaars.

2. 3. 6. Bedrijvigheid

Ten aanzien van de bedrijvigheid in en rond het plangebied zijn de meeste van belang zijnde milieu-aspecten voor het plangebied reeds in de voorgaande paragrafen behandeld. Op deze plaats komen de resterende milieu-aspecten aan de orde.

De drukkerij in het zuidoosten van het plangebied valt op basis van de VNG-Basiszoneringslijst in milieucategorie 3 en heeft een theoretische zone van 30 meter voor geur en 100 meter voor geluid (zie figuur 4). Dit zou eventueel een beperking ten aanzien van woningbouw kunnen zijn. De drukkerij is evenwel aangekocht door de gemeente en zal in het kader van de planontwikkeling uit het gebied verdwijnen. In paragraaf 4.5.6 zal hierop nader worden ingegaan.

Wat betreft het Industrierrein Assen, noordwestelijk van het plangebied, is het geluidaspect reeds besproken. Voor de andere milieu-aspecten, zoals geur en gevaar, gelden op basis van de VNG-Basiszoneringslijst zones van 10 tot 50 meter. Het betreft hier dan ook lichte bedrijvigheid. Deze bedrijven liggen echter achter de spoorlijn.

Ten aanzien van de spoorlijn is reeds aangegeven dat voor het realiseren van woonbebouwing in verband met gevaar een zone van 30 meter vanuit het hart van de dichtstbijzijnde spoorlijn moet worden vrij gehouden. Door het aanhouden van deze zone wordt tevens voldaan aan de minimale afstandsnorm voor de milieu-aspecten anders dan geluid van bedrijven, omdat deze hierdoor op een afstand van minimaal 50 meter van woonbebouwing komen te liggen.

De zuivelfabriek is voorzien van een geluidzone op grond van de Wet geluidhinder. Deze zone ligt net buiten het plangebied. Hierdoor hoeft met het geluid van de zuivelfabriek niet direct rekening te worden gehouden.

2. 4. Verkeerssituatie

Autoverkeer

Het plangebied wordt in de huidige situatie ontsloten via de aan de oostkant gelegen Lonerstraat die rechtstreeks aantakt op de Rolderhoofdweg, een zware kruising die met een verkeersregelininstallatie beveiligd is. De Lonerstraat heeft onder meer een functie voor de ontsluiting van de woonwijken Amelterhout en Vreebergen en de nieuwe woonwijk aan de Houtlaan. Daarnaast wordt deze verbinding gebruikt als kortsluitende verbinding tussen de Rolderhoofdweg en de Europaweg.

De Lonerstraat is in het plangebied aangewezen als 30-km-zone. Hetzelfde geldt voor de daarop aantakende woonstraten in het plangebied.

Langzaam verkeer

Voor de fietsers loopt de verbinding tussen het Coveco-terrein c.a. en het stadscentrum door de tunnelbak onder het spoor door. Komende vanuit de binnenstad zijn er tot aan de kruising Rolderhoofdweg-Lonerstraat, geen oversteekrelaties vanwege de tunnelbak.

Hierdoor worden de op éénrichtingsverkeer ingerichte fietspaden in de praktijk steeds vaker in twee richtingen bereden.

De voetganger is afhankelijk van een smalle "loper" die naast het fietspad door het tunnelviaduct loopt.

De kortste voetgangersverbinding tussen de Industrieweg en de Rolderhoofdweg loopt via twee trappen en een lange, onoverzichtelijke hellingbaan. Deze verbindingen zijn in het struikgewas gesitueerd. Dit belemmert het toezicht vanuit woningen en vanaf de openbare weg.

De verbinding voor het langzaam verkeer richting NS-station, is indirect. Hiervoor moet men eerst door de tunnelbak. Even buiten het plangebied moet men vervolgens bij de Abel Tasmanflat terugdraaien richting station, waarna de drukke Industrieweg moet worden overgestoken.

Openbaar vervoer

Op loopafstand van het Coveco-terrein c.a. liggen aan weerszijden van de Lonerstraat bushaltes van de lijnen 12 en 72. Deze lijnen verzorgen in zuidelijke richting de verbinding naar het station en in noordelijke richting met de dorpen Loon, Gasteren en Zuidlaren.

De diverse overige stads- en streekbussen vertrekken vanaf het emplacement bij het NS-station, dat op circa 500 meter afstand van het Coveco-terrein c.a. ligt.

3. BELEIDSKADER

3. 1. Europees beleid

Vogel- en Habitatrichtlijn

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

Ten aanzien van de mogelijke toepasselijkheid van de Vogelrichtlijn kan worden opgemerkt dat zich in of in de directe omgeving van het plangebied zich geen op grond van die richtlijn aangewezen speciale beschermingszones bevinden.

Hetzelfde geldt voor de nog aan te wijzen zones op grond van de Habitatrichtlijn. Het gebied van de Drentse Aa en het Witterveld liggen op enige afstand. Wel speelt mogelijk de soortbeschermingsregeling van de Habitatrichtlijn een rol. Op grond hiervan is het onder meer verboden de rust of broedplaats van bepaalde aangewezen diersoorten te verstoren, zonder dat dit eerst is onderzocht en hiervoor zo nodig ontheffing is verleend. Een soortgelijke regeling geldt voor bepaalde plantensoorten. Deze regeling werkt blijkens jurisprudentie ook door bij het vaststellen van bestemmingsplannen, met name voor ontwikkelingsgebieden, zoals het onderhavige plangebied.

Flora- en Faunawet

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

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

Voorts zijn bij afzonderlijk besluit (Stb. 2000, 523) bepaalde ongewervelde diersoorten aangewezen, zoals rivierkreeft, vliegend hert, bepaalde vlinders en mieren, alsook de wijngaardslak. Bij ditzelfde besluit zijn ook de beschermde plantensoorten aangewezen, waaronder ook soorten die in het plangebied kunnen voorkomen, zoals daslook en grote kaardebol.

Op grond van de Flora- en Faunawet gelden algemene verboden tot het verwijderen van groeiplaatsen van beschermde plantensoorten en het beschadigen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten. Van deze verboden kan in bepaalde gevallen ontheffing worden verleend.

Uitgaande van de ervaringen met de tot dusver van toepassing zijnde regeling in de Natuurbeschermingswet, zal er in beginsel ontheffing mogelijk zijn als er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de betreffende soort.

In het onderhavige plangebied hoeft er niet voor te worden gevreesd dat door de in het bestemmingsplan voorziene ontwikkeling de gunstige staat van instandhouding van enige beschermde planten- of diersoort zal worden bedreigd. Dit omdat mogelijk in het plangebied voorkomende beschermde planten- en diersoorten zich waarschijnlijk juist hier gevestigd hebben door het braak komen te liggen van het terrein door sloop van de oorspronkelijke bebouwing, bijvoorbeeld in de vorm van verstoringsvegetatie. Voor het overige betreft het hier stedelijke bebouwing, waar geen sprake is van een natuurlijk verspreidingsgebied van enige beschermde planten- of diersoort.

Verdrag van Malta

Ter uitvoering van het Verdrag van Malta worden de archeologische onderzoeksverplichtingen ten aanzien van ruimtelijke plannen uitgebreid. Een bestemmingsplan moet in principe worden gebaseerd op toereikende archeologische informatie over het gebied. In het onderhavige geval is er echter geen aanleiding om te veronderstellen dat er sprake is van een waardevol bodemarachief. Bij de sloop van de bestaande bebouwing is de bodem reeds verregaand omgewoeld.

3. 2. Rijksbeleid

Wat betreft het rijksbeleid is met name de thans nog vigerende *Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra* (1993) van belang. Hierin is het bundelen van verschillende functies opgenomen als algemeen uitgangspunt voor stedelijke gebieden. Bundeling van functies vergroot het stedelijk draagvlak, beperkt de automobiliteit en gaat verdere verstedelijking van het landelijk gebied tegen.

Ten aanzien van stedelijke vernieuwing wordt in de Vierde Nota gesteld dat "ook het bestaand stedelijk gebied moet inspelen op de toenemende vraag naar woon- en werklocaties met kwaliteit.

Door goede afstemming van woon- en werklocaties en aandacht voor het mobiliteitsprofiel van bedrijven en voorzieningen, wordt een zodanige ontwikkeling van de binnensteden bevorderd, dat het mobiliteitsvraagstuk niet wordt verzwaard."

Tevens is het perspectief gericht op het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte. Bij de beoordeling van nieuwe locaties geldt verder als uitgangspunt de aanwezigheid of het tijdig beschikbaar zijn van aansluiting op openbaar vervoersvoorzieningen en de bereikbaarheid met de fiets.

Bij het benutten van ruimtelijke mogelijkheden binnen bestaand stedelijk gebied, geeft het Rijk aan dat dient te worden gestreefd naar:

- een zo intensief mogelijk ruimtegebruik, rekening houdende met mogelijkheden tot handhaving of versterking van de ruimtelijke kwaliteit, in welk verband stedelijke groenvoorzieningen een belangrijke plaats innemen;
- een zo gering mogelijk verlies aan woningen, bedrijfs- en andere gebouwen bij de stadsvernieuwing;
- het opvullen van open gaten;
- het herinrichten van buiten gebruik geraakte bedrijventerreinen, kazerneterreinen en spoorwegemplacements;
- het voeren van een stringent parkeerbeleid.

In relatie tot de woningmarkt stelt de rijksoverheid onder meer dat het beleid erop is gericht vernieuwing en aanpassing van de ruimtelijke structuur tot stand te brengen via particulier initiatief en overheidsactiviteiten gezamenlijk. "De gemeenten wordt gevraagd in hun ruimtelijke plannen een duidelijk kader te bieden voor publieke en private investeringen, gericht op de ontwikkeling van aantrekkelijke woonmilieus. De nadere invulling en realisering van dit ruimtelijk kader moeten plaatsvinden in nauwe samenwerking met particuliere beleggers en bouwers".

Specifiek rijksbeleid ten aanzien van het terugdringen en geleiden van mobiliteit is neergelegd in het *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer* (1991). Gestreefd wordt naar een doordacht locatiebeleid voor wonen, werken en recreëren. Bij dit locatiebeleid wordt er tevens voor gezorgd dat grote nieuwe woningbouw- en bedrijvenlocaties goed per openbaar vervoer zijn ontsloten. Iedere grote woningbouwlocatie wordt gesitueerd aan een verbinding van hoogwaardig openbaar vervoer. Voor parkeren bij bedrijven en voorzieningen zijn parkeernormen vastgesteld. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen A- en B-locaties. Met A-locaties worden met name locaties in de directe nabijheid van een NS-station bedoeld. Met B-locaties worden met name bedoeld locaties die zowel per openbaar vervoer als met de auto goed ontsloten zijn. Op B-locaties buiten de randstad, stedelijke knooppunten en overige stadsgewesten, is de parkeernorm 40 parkeerplaatsen per 100 werknemers.

Nieuw rijksbeleid

In de in een verregaand stadium van voorbereiding zijnde nieuwe Vijfde Nota Ruimtelijke ordening²⁾ maakt Assen deel uit van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen.

²⁾ De Vijfde Nota moet, hoewel deze nog niet door het parlement is bekrachtigd, al wel worden aangemerkt als vastgesteld rijksbeleid waar de gemeente rekening mee moet houden (zie EK 2001-2002, aanhangsel van de handelingen 15, blz 31. KVR 15831).

Binnen een dergelijk netwerk moet een ruimtelijke visie worden ontwikkeld voor een optimaal gebruik van het bestaand stedelijk gebied.

Binnen het invloedsgebied van vervoersknooppunten wordt ingezet op verdere verdichting door intensivering, herstructurering en stedelijke vernieuwing.

In het kader van de in voorbereiding zijnde Vijfde Nota is een zekere kentering in het mobiliteitsbeleid te constateren. Mits met mate mag er weer meer mobiliteit komen. Er komt een nieuw locatiebeleid ten aanzien van bedrijven en voorzieningen. Provincies en gemeenten moeten dit beleid in streek-, structuur- en bestemmingsplannen concretiseren. Per activiteit en gebied kunnen parkeernormen worden geformuleerd, los van de strikte indeling in A-, B- en C-locaties.

In het nieuwe rijksbeleid wordt ook aangegeven dat rond het hoofdwegenet en hoofdspoorwegnet een vrijwaringszone voor bebouwing wordt gerealiseerd.

Conclusie

De op het Coveco-terrein c.a. voorgestane invulling van het voormalig bedrijventerrein met woningbouw, past goed in het huidige en nieuwe rijksbeleid. Voor de eventueel in beperkte mate te realiseren kantoren, moet rekening worden gehouden met de daarvoor te stellen parkeernormen. Door een bebouwingsvrije zone van 30 meter ten opzichte van het spoor aan te houden, wordt een vrijwaringszone langs het hoofdspoorwegnet gecreëerd.

3. 3. Provinciaal beleid

In het *Provinciaal Omgevingsplan* (POP, 1998) geeft de provincie Drenthe aan dat de bepaling van de plaats van nieuwe woongebieden en verdichting primair een gemeentelijke beleidskeuze is. Daarbij wordt voor kernuitbreidingen gesteld dat aan de plaatskeuze een belangenafweging ten grondslag moet liggen. Tevens mag de bebouwing de op de functiekaart aangegeven contouurlijnen niet overschrijden.

Wat betreft stedelijke vernieuwing geeft de provincie in het POP aan dat het de bedoeling is om een meer integrale aanpak van de bebouwde omgeving te stimuleren en te realiseren. Naast sanering van milieuhinderlijke bedrijven zal prioriteit worden toegekend aan de herstructurering van woonwijken. Bij de herstructurering zal prioriteit worden gegeven aan duurzaam bouwen en aan duurzaam stedelijk waterbeheer. Deze kwaliteitsimpuls in bestaande woongebieden is gericht op het ontstaan van een gedifferentieerde woningbouwvoorraad, met een aantrekkelijke sociaal- en verkeersveilige openbare ruimte. Deze inspanning beoogt mede de verstedelijking van het landelijk gebied tegen te gaan.

Ten aanzien van het thema "werken" wordt in het POP onder andere gesteld dat meer aandacht zal worden besteed aan de kwalitatieve kanten van de terreinen en de precieze locatiekeuze.

Aspecten daarvan zijn:

- segmentatie van de terreinen, waarmee wordt vastgelegd welke bedrijfstypen zich op de terreinen mogen vestigen. Hiermee wordt bereikt dat bedrijven weten op welke kwaliteiten van een bepaald terrein zij blijvend mogen rekenen;
- een goede inpassing in de ruimtelijke structuur. Doel daarvan is beperking van de (milieu)hinder voor de omgeving van de terreinen, optimalisering van de ligging in relatie tot mobiliteitsaspecten en het vrijwaren van gebieden met belangrijke omgevingswaarden. Een bijzonder aandachtspunt is de ontwikkeling van de weinige stationslocaties waarover Drenthe beschikt (in het bijzonder voor kantoren en bepaalde vormen van dienstverlening).

Conclusie

De voorgenomen primaire woonbestemming voor het Coveco-terrein c.a., past binnen het provinciaal beleid. Ook de beperkte mogelijkheid voor kantoren past hier goed in, gelet op de relatieve nabijheid van het NS-station. Bij de nieuwe woningbouw zal aandacht moeten worden gegeven aan duurzaam bouwen en duurzaam stedelijk waterbeheer.

3. 4. Gemeentelijk beleid

De *Startnotitie voor het stationsgebied* (1993) geeft de ontwikkelingsmogelijkheden voor kantoor- en woonbebouwing van het totale stationsgebied weer. Het Coveco-terrein ligt in de noordelijke periferie van dit stationsgebied. De gemeente geeft in de startnotitie de voorkeur aan woningbouw op het Coveco-terrein, met kantoren in de geluidzone. Woningbouw op deze locatie versterkt het draagvlak onder de centrumvoorzieningen en de voorzieningen in Assen-Oost. Daarnaast vormt woningbouw op deze locatie een adequate vertaling van de "compacte stad-gedachte" en is wonen een goede waarborg voor 24 uur per dag sociale veiligheid op deze kwetsbare locatie. Stedebouwkundig kan er met een woonfunctie een "brug" geslagen worden tussen de woningbouw van Assen-Oost en het Asser centrum.

In de *Structuurvisie Stationsgebied* (concept, 1995) en de *Structuurvisie Stationsgebied; uitwerking voorkeursalternatief* (concept, 1995) wordt op hoofdlijnen de toekomstige ruimtelijke structuur van het stationsgebied (80 ha) neergezet.

Belangrijke algemene items zijn:

- versterken knooppuntfunctie openbaar vervoer en terugdringen van de automobiliteit;
- versterking "compacte stad-gedachte" door realisatie van publieks-aantrekkende functies (zoals maatschappelijke en medische diensten, culturele voorzieningen en hotel-/congresfaciliteiten) en woningbouw (tot 2015 circa 800 woningen in het totale stationsgebied, waarvan 550 op de locaties Coveco-terrein/Veemarktterrein/Oosterparallelweg);

- uitbreiding van detailhandel in het stationsgebied is niet wenselijk, behoudens langs de Rolderstraat en de Stationsstraat en de directe omgeving van het station;
- in het stationsgebied wordt ruimte geboden aan ontwikkeling van nieuwe kantoren met een hoge personeelsbezetting, dan wel een hoge bezoekersintensiteit;
- vooral in het noordelijk stationsgebied is de noodzaak voor ruimtelijke structuurverbetering aanwezig (waaronder Coveco-terrein, Frico Cheese en tunnelviaducten Rolderhoofdweg);
- de sociale veiligheid van de tunnelviaducten moet worden verbeterd, evenals de route Marsdijk-Binnenstad (Industrieweg/Fokkerstraat).

Op het Coveco-terrein speelt het geluidhinderaspect een belangrijke rol. In verband met het railverkeerslawaaï ligt een ontwikkeling met niet-geluidgevoelige bestemmingen langs de randen van het gebied voor de hand. In de structuurvisie is aangegeven dat gekozen kan worden voor "kantoren in het groen" of voor een groene zone die eventueel mede gebruikt wordt als gronddepot of geluidscherm. Daarbij blijft het bestemmen van een zo groot mogelijk oppervlak voor woningbouw uitgangspunt. Om een goede integratie met de rest van de woonwijk te bewerkstelligen, is het denkbaar dat de aanwezige school verdwijnt.

Daarnaast vraagt de bereikbaarheid van het gebied de nodige aandacht. Met name voor de bereikbaarheid van het station is het van belang dat vanuit zuidelijke richting voetgangers en fietsers de Rolderhoofdweg aan de oostzijde van het spoor ongelijkvloers kunnen kruisen.

In de *Nota Locatiebeleid* (1996) wordt aangegeven dat locatiebeleid een instrument is van de ruimtelijke ordening, waarbij wordt gestreefd naar een optimale bereikbaarheid van economische centra en een beperking van de groei van het autogebruik ten behoeve van het milieu. Als essentie van het gemeentelijke locatiebeleid geeft de nota aan dat:

- arbeidsintensieve en/of bezoekers-intensieve bedrijven en voorzieningen worden gevestigd op een locatie die goed is ontsloten door het openbaar vervoer en goed bereikbaar is met de fiets.
Voor deze locaties gelden maximum-parkeernormen. Het Verkeersstructuurplan en het gemeentelijk locatiebeleid gaan voor kantoren uit van een norm overeenkomend met 40 parkeerplaatsen per 100 werknemers;
- auto-afhankelijke bedrijven worden gevestigd op een locatie die goed ontsloten is voor het gemotoriseerde wegverkeer.

Naast bovengenoemde ruimtelijke plannen is in het onderhavige bestemmingsplan rekening gehouden met gemeentelijke plannen op aangrenzende beleidsterreinen. Hierbij gaat het om:

- de *Milieubeleidsvisie "Assen in balans"* (1999) voor wat betreft het bodem- en waterbeheer, duurzaam bouwen en mobiliteit;
- het *Meerjaren Uitvoeringsprogramma Milieu* gemeente Assen voor wat betreft de stedelijke riolering;

- de *Verkeersmilieukaarten* (1999) met name voor wat betreft de toegestane geluidbelasting op de gevels;
- *Duurzaam Veilig en (voorlopige) categorisering* (1998) wat betreft de inrichting van het Coveco-terrein c.a. als een verblijfsgebied (maximum-snelheid 30 km/uur);
- *Nota Hoofdwegenstructuur* voor wat betreft de aanwijzing van 30-km-zones;
- het *Fietsbeleidsplan* en de *Nota versnelde uitvoering Fietsbeleid 1999-2002* (1999) wat betreft de functie van de fietspaden in en rond het plangebied en de langs de Industrieweg geplande primaire, hoogwaardige fietsverbinding van de woonwijk Marsdijk richting station.

Conclusie

De voorgestane invulling van het Coveco-terrein c.a. met woningbouw en eventueel daarnaast in beperkte mate met kantoren, past binnen het gemeentelijk beleid, alsook in het beleid van rijk en provincie.

4. PLANUITGANGSPUNTEN

4. 1. Algemeen

In 1993 is door de gemeente Assen de Startnotitie voor het stationsgebied opgesteld. Deze integrale beleidsvisie geeft de ontwikkelingsmogelijkheden voor kantoor- en woonbebouwing voor het totale stationsgebied weer.

Het Coveco-terrein c.a. ligt in de noordelijke periferie van dit stationsgebied. De gemeente geeft de voorkeur aan woningbouw op het Coveco-terrein c.a. Woningbouw op deze locatie versterkt het draagvlak voor de centrumvoorzieningen en de voorzieningen in Assen-Oost.

Daarnaast vormt woningbouw op deze locatie een adequate vertaling van de compacte stad-gedachte en is wonen een goede waarborg voor 24 uur per dag sociale veiligheid op deze kwetsbare locatie. Stedebouwkundig kan er met een woonfunctie een "brug" geslagen worden tussen de woningbouw van Assen-Oost en het Asser centrum.

Hoofduitgangspunt voor dit bestemmingsplan is het ontwikkelen van een hoogwaardige woonlocatie, met in beperkte mate ruimte voor kantoren. De bestaande drukkerij zal uit het plangebied verdwijnen. Het wonen mag gecombineerd worden met woninggebonden bedrijvigheid.

Bij de invulling van het plangebied staat een duurzame ontwikkeling voorop. In het plan zal, met inachtneming van de technische, verkeerskundige en financiële randvoorwaarden, worden gestreefd naar een optimale wijze van integreren van milieudoelstellingen. Ook sociale veiligheid is een belangrijk inrichtingsprincipe.

Daarnaast heeft het plan tot doel het regelen van de bestaande situatie aan de oostrand van het te ontwikkelen gebied. Hierbij wordt ook de mogelijkheid geboden tot een toekomstige structuurverbetering.

4. 2. Functionele uitgangspunten

Het belangrijkste functionele uitgangspunt is dat wordt gekozen voor invulling van het gebied met in hoofdzaak een woonfunctie. Vanuit een oogpunt van een duurzame ontwikkeling is dit een verantwoorde keuze. Met de keuze om het Coveco-terrein c.a. te ontwikkelen als compacte binnenstedelijke woonlocatie, is een belangrijke stap gezet op weg naar een compacte en complete stad, waarbij de fysieke ruimte zuinig en zinnig wordt gebruikt. Hierdoor worden geen extra claims voor woningbouw op het buitengebied gelegd. Door een dergelijke woonlocatie op loop- en fietsafstand van het centrum en treinstation te ontwikkelen en door het optimaliseren van goede langzaamverkeersverbindingen naar de centrumvoorzieningen, wordt de stad niet onnodig belast met extra autoverkeer.

Vanwege de ligging nabij het station en de Rolderhoofdweg, kan het plangebied worden aangemerkt als een locatie in het invloedsgebied van een openbaar vervoersknooppunt.

In dit licht bezien lijkt een volledige invulling met kantoren tot de mogelijkheden te behoren. Onder meer vanwege de gewenste sociale veiligheid in en rond het gebied, die het beste wordt gewaarborgd met een woonfunctie, heeft een woonfunctie evenwel de voorkeur. Om toch de potentie van het gebied voor kantoren te kunnen benutten (hetgeen ook een bijdrage geeft aan de economische uitvoerbaarheid van het plan) wordt er in het plan voor gekozen om uit te gaan van een beperkte invulling met kantoren in de zuidwesthoek van het plangebied. Sociale veiligheid blijft hierbij evenwel een aandachtspunt.

Ter verlevendiging van het herinrichtingsgebied en voor het vergroten van de aantrekkelijkheid voor nieuwe bewoners, wordt voorts de mogelijkheid opgehouden dat het wonen op perceelsniveau wordt gecombineerd met woninggebonden bedrijvigheid.

De mogelijkheid van bedrijf en beroep aan huis is niet alleen uitgangspunt voor het te ontwikkelen woongebied, maar ook voor het bestaande woongebied. Eén en ander uiteraard na een zorgvuldige afweging ten aanzien van de woonsituatie en de verkeersaantrekkende werking.

Ten aanzien van de bestaande drukkerij in de zuidoostrand van het plangebied, is voor het plan functioneel uitgangspunt dat deze drukkerij zal worden vervangen door woonbebouwing. Hierdoor hoeft met de mogelijke milieubelasting vanwege dit bedrijf geen rekening meer te worden gehouden.

Ten aanzien van de functie verkeer is het uitgangspunt dat het autoverkeer beperkt moet blijven tot bestemmingsverkeer en dat de langzaamverkeersverbindingen met het centrum zullen moeten worden verbeterd.

De functies groen en waterberging/-inzijging kunnen worden gecombineerd. Per gerealiseerde woning dient circa 70 m² groen te worden gerealiseerd, waarbij moet worden voorkomen dat het groenareaal teveel wordt versnipperd (beleving, beheer, gebruik).

4. 3. Stedebouwkundige uitgangspunten

Uitgegaan wordt van een totaal aantal te realiseren woningen in het te ontwikkelen deel van het gebied van minimaal 300 en maximaal 400.

De invulling van het plangebied moet stedebouwkundig goed afgestemd worden op de aard en schaal van de omgeving. Daarbij vraagt met name de laagbouwsituatie aan de oostkant van het plangebied zorgvuldige aandacht. De bebouwing in het te ontwikkelen deel moet hierbij aansluiten.

Langs het spoor dient om akoestische redenen een gesloten bebouwings-schil te worden gerealiseerd. In deze schil kunnen woningen en woninggebonden bedrijvigheid worden gerealiseerd. De spoorzijde van deze schil dient van akoestisch "dove gevels" te worden voorzien. Dit zijn gevels zonder te openen delen, met een voldoende geluidwering.

Aandachtspunt bij het realiseren van deze dove gevels vormt de toegankelijkheid en sociale controle van het openbaar gebied tussen spoor en woningbouw. De bebouwingsschil zal bestaan uit minimaal 3 bouwlagen (minimaal 9 meter).

Langs de Rolderhoofdweg dienen voorgevels te worden gerealiseerd. Dit mede uit een oogpunt van sociale veiligheid.

Deze woningen worden ontsloten door een parallelweg langs de Rolderhoofdweg. Deze parallelweg dient langs de zuidelijke plangrens te lopen tot aan de locatie van het mogelijke kantoorgebouw, zodat de woningen ook daadwerkelijk met de voorgevels naar de Rolderhoofdweg staan gericht. Bebouwingshoogten kunnen langs deze weg van oost naar west oplopen. Er wordt uitgegaan van maximaal 3 bouwlagen aan de oostkant tot 6 bouwlagen aan de westzijde. In het zuidwesten van het plangebied kan op basis van het principe van oplopende hoogte een kantoorgebouw gerealiseerd worden van maximaal 10 bouwlagen.

Het middengebied van de te ontwikkelen locatie wordt ingevuld met een mengvorm van grondgebonden woningen en gestapelde appartementen, in maximaal 3 bouwlagen. Hiermee vindt afstemming plaats met de bestaande bebouwing aan de oostrand van het plangebied.

Ten aanzien van de bestaande bebouwing aan de oostrand, geldt als uitgangspunt dat de maatvoering maximaal 2 bouwlagen met kap (al dan niet met dakkapel) zal zijn. In veel gevallen is dit ook de bestaande situatie. Wel moet rekening worden gehouden met eventueel in de verre toekomst te realiseren vervangende nieuwbouw van woningbouwcomplexen. Mogelijk kan er dan in 3 bouwlagen worden gewerkt.

In verband met de sociale controle en de belevingswaarde van het groen, dienen in het hele te ontwikkelen deel zoveel mogelijk woningvoorkanten aan het groen te grenzen.

Bij grondgebonden woningen vindt parkeren plaats op eigen erf (tenminste 1 parkeerplaats per woning). Voor bezoekersparkeren dient minimaal 0,4 parkeerplaats per woning in het openbaar gebied te worden gereserveerd. Wat betreft parkeren bij gestapelde bebouwing in of onder het gebouw, is de parkeernorm 1 parkeerplaats per woning inpandig en 0,4 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte. Ten aanzien van parkeren ten behoeve van eventuele kantoorontwikkeling is het uitgangspunt 40 parkeerplaatsen per 100 werknemers, waarvan 20 in openbaar gebied.

4. 4. Uitgangspunten voor de ontsluiting

De auto-ontsluiting van het plangebied vindt plaats via de Lonerstraat. Het te ontwikkelen deel zal worden ontsloten via een nieuwe weg over de huidige locatie van de school "De Kiekenren". De aansluiting zal plaatsvinden via een verhoogd kruisingsvlak in de Lonerstraat.

Teneinde overlast op de achterzijde van de bestaande woningen aan de Ruijsdaelstraat te voorkomen zal de ontsluitingsweg zover mogelijk ten zuiden van deze woningen worden gerealiseerd. Tussen de achtererven van deze bestaande woningen en de nieuwe ontsluitingsweg zullen nieuwe woonhuizen kunnen worden gebouwd.

Aan de noordzijde zal de rijrichting in de Mesdagstraat van noord naar zuid worden gezet, zodat geen inrijmogelijkheid ontstaat vanaf de Lonerstraat. De te ontwikkelen locatie zal in geval van calamiteiten vanaf minimaal twee punten aan de oostkant van het plangebied toegankelijk moeten zijn.

Langs de Rolderhoofdweg dient op maaiveldniveau van het Coveco-terrein c.a. een fietsroute te worden gerealiseerd die aansluit op een nieuw te realiseren brugverbinding voor langzaamverkeer richting station (oostzijde) en Assen-Oost. Aan de zuidgrens van het plangebied dient tevens een parallelweg langs de Rolderhoofdweg te worden gerealiseerd (om te waarborgen dat de te realiseren woningen met hun voorzijde naar de Rolderhoofdweg worden georiënteerd).

Vanuit het plangebied op het tunnelviaduct van de Rolderhoofdweg dient een goede aansluiting voor voetgangers te worden gerealiseerd (bijvoorbeeld in de vorm van een hellingbaan en een royale trappartij).

De interne wegenstructuur van het te ontwikkelen deel van het plangebied moet, net als het reeds bestaande bebouwde deel van het plangebied, worden ingericht als verblijfsgebied (30-km-zone), conform de principes van duurzaam veilig.

Tussen het plangebied en het centrum, evenals tussen het plangebied en het NS-station, zullen goede verbindingen voor langzaamverkeer moeten worden gecreëerd. Hierbij is aandacht nodig voor de bereikbaarheid van bushaltes. Daarbij dienen de verbindingen voor voetgangers en fietsers kort en direct te zijn. Auto-verbindingen kunnen eventueel meer indirect tot stand komen via de Lonerstraat en de Rolderhoofdweg.

In het openbaar gebied zal een grote mate van overzichtelijkheid worden gecreëerd, met zo veel mogelijk uitzicht vanuit de woningen op de openbare ruimte. De bestaande tunnelviaducten zullen qua aankleding, daglichttoetreding en kunstlicht moeten worden verbeterd. Bij de inrichting van de openbare ruimte zullen hoogwaardige groen- en speelvoorzieningen, evenals hoogwaardig straatmeubilair worden toegepast.

4. 5. Uitgangspunten ten aanzien van het milieu

4. 5. 1. Algemeen

Algemeen uitgangspunt voor het plan is het optimaal integreren van milieudoelstellingen.

Globaal kan hierbij onderscheid worden gemaakt in externe en interne milieukwaliteit. Met externe milieukwaliteit wordt bedoeld op de randvoorwaarden vanwege milieu-effecten van buiten op het plangebied (zoals de spoorweg, de wegen en de bedrijvigheid buiten het plan).

Met interne milieukwaliteit wordt vooral bedoeld op de milieukwaliteit van het toekomstige woongebied. Hierbij komen andere aspecten aan de orde, zoals bodem, waterhuishouding, en duurzaam bouwen.

Duidelijk is dat niet op alle punten een maximale externe milieukwaliteit kan worden bereikt. Op een aantal punten moet, overigens binnen de daarvoor gestelde (wettelijke) grenzen, worden afgeweken van de primair toepasselijke milieunormen. Getracht wordt om in het plan een goede interne milieukwaliteit te bieden om de niet maximale externe milieukwaliteit te compenseren. Dit is een kenmerk van de Stad en Milieu-benadering.

4. 5. 2. Geluid

Industrielawaai

Ten aanzien van het industrielawaai vanwege het noordelijk gelegen industrieterrein, is uitgangspunt dat door middel van maatregelen getracht moet worden om de geluidbelasting vanwege industrielawaai onder de voorkeursgrenswaarde te houden.

Uit een nadere akoestische berekening (zie bijlage 2) blijkt dat een aaneengesloten dove gevel van de eerstelijnsbebouwing voldoende afscherming biedt voor het industrielawaai. Achter de schil wordt de 50 dB(A) dan niet meer overschreden.

Wegverkeerslawaai

In verband met de gewenste rooilijn langs de Rolderhoofdweg en de gewenste openheid op het zuiden (goed ventileerbare woningen en sociale veiligheid) wordt voor de voorziene woonbebouwing langs de Rolderhoofdweg als uitgangspunt gekozen om een ontheffing te hanteren voor wegverkeerslawaai tot een maximale grenswaarde van 55 dB(A).

Hierbij wordt uitgegaan van herinrichting met ZOAB en absorberende wanden in de tunnelbak. Bebouwing langs de Rolderhoofdweg dient de 55 dB(A)-contour van wegverkeerslawaai, zoals bepaald in het akoestisch onderzoek (bijlage 2), te volgen.

Een verder terugrooien van de bebouwing is in verband met het stedenbouwkundig gewenst profiel niet wenselijk.

Spoorweglawaai

Uit het akoestisch onderzoek (bijlage 2) blijkt dat een aaneengesloten dove gevelwand langs het spoor, het spoorweglawaai voor het gebied daarachter voldoende afschermt. Deze gevelwand zal in ieder geval over circa 600 meter een aaneengesloten gebouwschil van minimaal 3 bouwlagen (9 meter) moeten vormen.

De te hanteren afstand tot het dichtstbijzijnde, in gebruik zijnde spoor dient minimaal 30 meter te bedragen.

Conclusie ten aanzien van de externe geluidssituatie

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat met maatregelen, in het bijzonder door het creëren van een aaneengesloten dove gevelwand langs het spoor, de voorkeursgrenswaarden voor spoorweg- en industrielawaai niet hoeven te worden overschreden ³⁾. Hier wordt dan ook in het bestemmingsplan in principe van uitgegaan. Onderbrekingen in de dove gevelwand zijn alleen mogelijk wanneer kan worden aangetoond dat door het uitvoeren van maatregelen dan wel specifieke situering van gebouwen de voorkeursgrenswaarden voor spoorweglawaai en industrielawaai niet worden overschreden (zie bijlage 2).

Voor wat het wegverkeerslawaai van de Rolderhoofdweg betreft wordt een hogere waarde bij Gedeputeerde Staten van Drenthe aangevraagd tot 55 dB(A).

Deze ontheffing voor een hogere waarde dient vóór de vaststelling van het bestemmingsplan te zijn verleend en vormt een randvoorwaarde voor de invulling van het nieuwe woongebied.

Interne geluidssituatie

De wegen binnen het plangebied zullen worden ingericht als 30-km-zone; daarmee hebben deze wegen geen geluidzone meer en hoeft met geluidbelasting van deze wegen op de te realiseren woningen geen rekening meer te worden gehouden.

4. 5. 3. Geur

Wat betreft het aspect "geur" moet op het Coveco-terrein c.a. een aanvaardbaar woonklimaat worden gegarandeerd. Op basis van de VNG-classificatie in *Bedrijven en milieuzonering* (1999) moet gelet op mogelijke geurhinder van een zuivelfabriek in principe een afstand van ten minste 200 meter worden aangehouden bij nieuwe woningbouw.

Hiervan mag in concrete gevallen worden afgeweken. Nu de weiproductie is gestopt en de milieuvergunning hierop wordt aangepast, waardoor er wat dit betreft geen risico voor geurhinder meer bestaat, kunnen ook binnen 200 meter afstand van de zuivelfabriek woningen worden gebouwd.

³⁾ Dit geldt voor wat betreft de afgeschermd gebouwen in ieder geval voor 3 bouwlagen. Voor hogere gebouwen, zoals voorzien aan de Rolderhoofdweg zal voor de hogere bouwlagen door middel van een akoestisch verantwoorde bouwwijze ervoor moeten worden gezorgd dat wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde voor spoorweglawaai. Zie bijlage 2.

4. 5. 4. Gevaar

In verband met gevaar voor woningbouw nabij de spoorlijn, dient een minimale afstand van 30 meter tot het hart van de dichtstbijzijnde spoorbaan vrij te worden gehouden van woonbebouwing.

Voor andere bebouwing geldt dat vanaf het spoor rekening moet worden gehouden met een obstakelvrije zone van 20 meter ten behoeve van de veiligheid van het treinverkeer.

Hiervan kan mogelijk in overleg met de NS worden afgeweken, mits een lichtsignaal wordt geplaatst.

4. 5. 5. Bodem

De te entameren bodem- en grondwatersaneringen zullen zódanig worden uitgevoerd dat de Coveco-locatie kan worden herbestemd tot een binnenstedelijke woonlocatie. Door de projectontwikkelaars wordt een saneringsplan opgesteld dat ter besluitvorming zal worden voorgelegd aan het provinciaal bestuur. Uitgangspunt is dat de aangetroffen beperkt verontreinigde kernen worden verwijderd. Daarbij wordt uitgegaan van ontgraven en afvoeren. IBC-maatregelen (inpakken) zijn niet aan de orde.

4. 5. 6. Bedrijvigheid

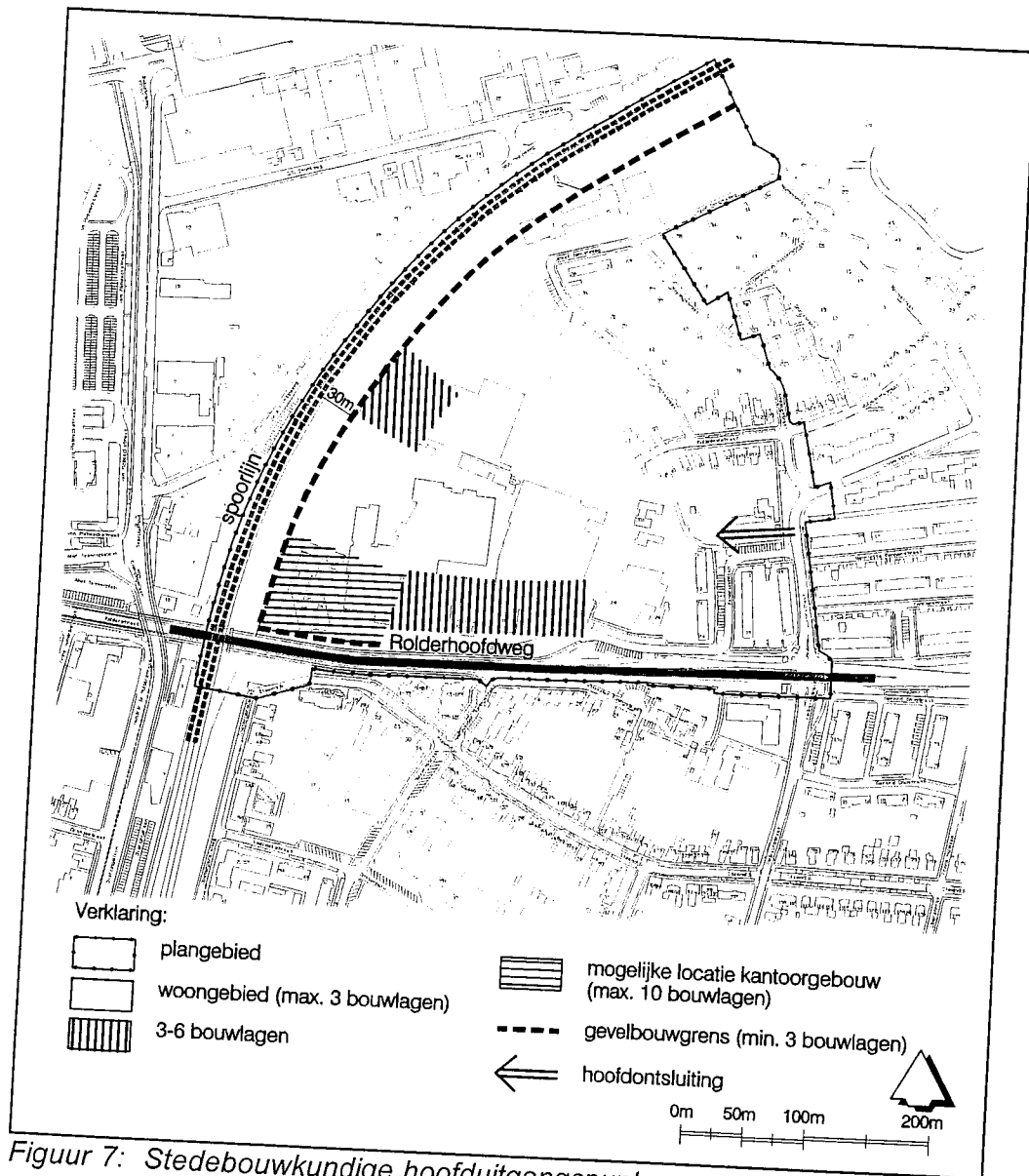
De bedrijvigheid buiten het plangebied levert in de geschetste uitgangssituatie in hoofdstuk 2 verder geen probleem op. De meest nabij gelegen bedrijven op het noordelijk gelegen industrieterrein zijn tamelijk licht van aard, variërend van milieucategorie 2 tot 3. Qua geluid worden deze bedrijven bovendien beperkt door de geluidzone rond dit industrieterrein. Binnen het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan voor het industrieterrein zullen garanties worden ingebouwd dat dit zo blijft.

Ten aanzien van de bedrijvigheid in het plangebied is het uitgangspunt dat de drukkerij uit het plangebied verdwijnt. Gelet hierop zal bij de invulling van het nieuwe woongebied met de drukkerij geen rekening behoeven te worden gehouden.

4. 6. **Stedebouwkundige invulling**

Hoofduitgangspunten

Het plan zal stevig in de stedelijke context worden verankerd: een fijnkorrelige opbouw aan de oostgrens, een straatwand van meerdere bouwlagen langs de Rolderhoofdweg, en een afsluitende bebouwingswand van meerdere lagen langs het spoor. In zijn algemeenheid zal de bebouwingshoogte van oost naar west oplopen. Het is wenselijk dat er langs het westelijk deel van de Rolderhoofdweg hoogbouw wordt gerealiseerd, als ruimtelijk "antwoord" op de hoogbouw aan de westzijde van de Industrieweg en op de hoogbouw aan de zuidzijde van de Rolderhoofdweg. In het uiterste zuidwesten zal evenwel de afronding plaatsvinden de van "dove schil", met een hoogte van maximaal 4 bouwlagen.



Figuur 7: Stedebouwkundige hoofduitgangspunten

Uit al het voorgaande kan een aantal hoofduitgangspunten worden gedis-
tilleerd voor de stedebouwkundige invulling van het nieuwe gebied (zie
figuur 7). Dit betreft:

- een zoveel mogelijk aaneengesloten (liefst dove) gevelwand langs
het spoor van minimaal 3 bouwlagen;
- de mogelijkheid van een kantooortoren in het zuidwesten van het plan-
gebied (maximaal 10 bouwlagen);
- langs de Rolderhoofdweg bebouwing langs de parallelweg oplopend
van 3 bouwlagen in het oosten naar 6 bouwlagen in het westen,
oplopend naar 10 bouwlagen in het uiterste (zuid)westen (kantoor-
functie). Deze bebouwing moet naar de weg toe "open" zijn (geen
dove gevel);
- middengebied maximaal 3 bouwlagen.

Binnen deze uitgangspunten zijn meerdere stedenbouwkundige invullingen mogelijk. De te kiezen stedenbouwkundige invulling zal worden vastgelegd in een uitwerkingsplan.

Overige aspecten

Voor de stedenbouwkundige invulling is ook een aantal uitgangspunten van belang die niet in een bestemmingsplan als het onderhavige kunnen worden geregeld, maar die wel relevant kunnen zijn voor de planologische aanvaardbaarheid ervan. Getracht zal worden deze aspecten te regelen middels afspraken met de projectontwikkelaars (onder meer in een exploitatie-overeenkomst) en eventueel toepasselijke sectorale wetgeving. Hierna wordt op een aantal van deze aspecten nader ingegaan.

De woningen dienen te voldoen aan het Politiekeurmerk "Veilig Wonen". Minimaal 50% van de gestapelde woningen dient te voldoen aan de eisen van het "levensloopbestendig" bouwen (seniorenlabel), waarbij tevens als eis geldt dat de woningen eenvoudig aan te passen zijn voor invaliden.

Minimaal 10% van de te realiseren woningen zal moeten worden gerealiseerd in de huursector. Hierbij kan worden gedacht aan senioren-appartementen. Daarbij dient 50% van het aandeel huurwoningen qua prijsstelling binnen de huursubsidiegrens te vallen.

De woningbouw dient te geschieden conform de Energieprestatienorm. De niet vrijstaande woningen dienen ten opzichte van elkaar een geluidisolatie te bezitten die bij voorkeur uitgaat van een reductie met 5 dB(A) meer dan de wettelijke eis. Het verdient aanbeveling om te streven naar hogere binnenruimtes dan de minimaal vereiste maten uit het Bouwbesluit.

Voor woon- en verblijfsruimtes geldt een voorkeurshoogte van 2,85 meter, één en ander om de kwaliteit van het binnenmilieu op een hoog peil te kunnen houden. Voor slaapvertrekken voldoet de maatvoeringseis van het Bouwbesluit.

Op deze binnenstedelijke locatie bestaat de voorkeur voor het integreren van gebouwen en geluidwerende voorzieningen (werken met dove gevels). Wanneer met aparte geluidwerende schermen moet worden gewerkt, dan zullen deze een acceptabele verschijningsvorm moeten hebben en geen afbreuk mogen doen aan de sociale veiligheid. Aandacht moet worden besteed aan duurzaamheid en vandalisme-bestendigheid. Dit zal zo nodig in een samenwerkings- of exploitatie-overeenkomst met betrokken projectontwikkelaars worden vastgelegd.

4. 6. 1. Duurzaamheid

Bij de stedenbouwkundige invulling zal, met inachtneming van de technische, verkeerskundige en financiële randvoorwaarden, worden gestreefd naar een optimale wijze van integreren van milieudoelstellingen (duurzaam bouwen). Voor een groot deel is dit al gedaan middels de keuzen die in dit bestemmingsplan zijn gemaakt.

Ten aanzien van de inrichting van het plangebied zelf, kunnen nog de volgende aspecten worden genoemd: bezonning, tempering van klimaatinvloeden, vermijden van "trekgaten", duurzaam gescheiden rioleringsstelsel, opvang en buffering van dak- en verhardingswater én het voorkomen van ongewenste galm-effecten tussen gebouwen.

Daarnaast dient bij de situering van de bebouwing, indien dit stedenbouwkundig goed inpasbaar is, aandacht te worden besteed aan de toepassingsmogelijkheden van passieve zonne-energie.

De situering en dakhelling van gebouwen dient (indien stedenbouwkundig inpasbaar) bij voorkeur zódanig te zijn dat het benutten van passieve zonne-energie en collectoren mogelijk is. Met name de bebouwingsschil langs het spoor biedt qua oriëntatie mogelijkheden om zonne-energie meer grootschalig toe te passen (zonnecellen of warmwatersysteem).

Bij de inrichting van verblijfsgebieden zullen de principes worden gehanteerd van duurzaam veilig, goede wandel- en fietsmogelijkheden, en beperking van verhardingsoppervlakken. Voorkomen moet worden dat het groenareaal te veel versnipperd wordt.

Bij de bouw van de woningen zal qua materiaalgebruik worden aangesloten op het Convenant Duurzaam bouwen.

4. 6. 2. Water

Momenteel wordt al het neerslagwater in het plangebied afgevoerd via een gemengd rioolstelsel. In de waterhuishouding ligt een belangrijke sleutel voor *duurzame stedenbouw*.

Vanuit het oogpunt van duurzaamheid wordt gestreefd naar een zoveel mogelijk gesloten waterbalans. Hierbij kan gedacht worden aan:

- vasthouden van regenwater in het gebied door middel van lokale berging;
- afkoppelen van verharde oppervlakken van de riolering;
- infiltreren van neerslagwater in de bodem;
- toepassen van flexibel peilbeheer;
- voorlichting.

Waterkwantiteit

Bij de stedenbouwkundige invulling van het plangebied wordt een hoge bebouwingsdichtheid gecreëerd, waarbij een beperkte ruimte gereserveerd wordt voor groen en open water. Ondanks de beperkte ruimte vormt dit een verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

In de plansituatie is de spoorsloot het enige open water. Deze sloot bedekt minder dan 1% van de totale oppervlakte van het 12,8 hectare metende terrein.

Binnen de bestaande ruimte zal nadrukkelijk moeten worden gezocht naar extra ruimte voor water. Om tot een behoorlijke afkoppeling van het regenwater te komen, wordt voor het Coveco-terrein voorgesteld om een duurzaam gescheiden stelsel aan te leggen, met tenminste een vijver of een slotenstelsel binnen de aangegeven groenzones.

Deze vijver kan mogelijk via een duiker of een watergang verbonden worden met de spoorloot. Verbreding van de spoorloot is een andere mogelijkheid ter vergroting van de hoeveelheid open water buffer. Een totaal bedekkingspercentage van tenminste 4% oppervlaktewater is op het terrein mogelijk haalbaar in een situatie met zowel vijver(s) als een verbrede spoorloot. In overleg met het waterschap moeten de mogelijkheden van retentie in de spoorloot en eventuele vijvers worden bekeken, eventueel ook buiten het plangebied. Tevens zal aandacht moeten worden geschonken aan de aan- (bij langdurige droogte) en afvoer van water naar en van de vijvers/spoorloot. Afhankelijk van de waterhuishouding rondom het plangebied, die nader onderzocht dient te worden, liggen hier al dan niet beperkingen.

Het zoveel mogelijk afkoppelen van verhard oppervlak van de riolering, is een maatregel die zeker vanuit het oogpunt van duurzaamheid zeer gewenst is. Schoon regenwater wordt dan via regenriolen, goten of via infiltratie-transportsystemen richting het oppervlaktewater en grondwater getransporteerd. Bij het afkoppelen dient wel de kwaliteit van het water te worden beschouwd. Zoals eerder vermeld, is het aanwezige wateroppervlak beperkt. Naast het bergen van hemelwater in retentievijvers, is het vaak mogelijk om het water tijdelijk te bergen en/of te transporteren via de grond. Dit stelt wel eisen aan de hoogteligging en de samenstelling van de grond en het grondwater. Omdat in de bodem plaatselijk keileem voorkomt, dient de mogelijkheid voor het aanleggen van infiltratievoorzieningen nader onderzocht te worden.

Hierbij wordt opgemerkt dat de bodemsituatie als gevolg van de bodemsanering kan veranderen, waarbij uiteraard de nieuwe situatie bepalend is voor de mogelijke aanleg van infiltratie-eenheden. Bij herinrichting van de bodem na de sanering, zou er rekening gehouden kunnen worden met de toekomstige duurzame inrichting, waarbij bijvoorbeeld te denken valt aan het creëren van een lichte helling.

Het hemelwater kan dan via goten en, indien bodemkundig verantwoord, infiltratietransportsystemen naar het open water worden geleid.

Waterkwaliteit

Indien binnen een wijk open water wordt gecreëerd, is het belangrijk om water van voldoende kwaliteit te garanderen. Zo mag het oppervlaktewater natuurlijk geen gezondheidsrisico's opleveren voor de omwonenden en moet het water ook schoon ogen. Het zuurstofgehalte dient op peil te blijven en chemische verontreiniging achterwege te blijven. Dit stelt eisen aan de waterdiepte, de watercirculatie en de kwaliteit van het aangevoerde water van verharde oppervlakken en de omgeving.

Door de op dit moment twijfelachtige kwaliteit van de bodem (aanwezigheid keileem en resultaat bodemsanering onbekend) zal het accent liggen op berging en buffering van het watersurplus in open water. De kwaliteit van het afstromend regenwater vanuit de wijk zal per wegverhardingssoort en/of aantal verkeersbewegingen moeten worden beoordeeld om te besluiten of het ongezuiverd bij het oppervlaktewater kan worden gevoegd.

Voor dakwater geldt wel dat dit direct naar het oppervlaktewater kan worden geleid. Hierbij wordt er wel vanuit gegaan dat er sprake is van duurzame woningbouw (als eis bijvoorbeeld: geen zinken dakgoten). Afkoppelen zorgt niet alleen voor een beperking van de belasting van de rioolwaterzuivering, maar zorgt ook voor een verbeterde circulatie. De mogelijkheid van zuivering van water door helofytenfilters is in het plangebied beperkt door het relatief kleine oppervlak aan openbaar groen. Door aandacht te schenken aan de inrichting van de watergangen (natuurlijke oevers) en het openbaar groen, kan indien nodig wel een zekere zuivering van het water worden gerealiseerd. Dit zal bij de nadere planuitwerking nader worden onderzocht c.q. ingevuld.

5. PLANBESCHRIJVING

5. 1. Toelichting op het juridisch systeem

In de voorgaande hoofdstukken zijn de in het plangebied voorkomende functies beschreven, alsook de voorgenomen ontwikkelingen en de uitgangspunten ten aanzien hiervan. Het in de voorgaande hoofdstukken beschreven beleid krijgt zijn juridische vertaling in bestemmingen, die zijn vastgelegd op de plankaart. Deze bestemmingen regelen de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden binnen het plangebied. De bepalingen die betrekking hebben op de te onderscheiden bestemmingen, zijn vastgelegd in de voorschriften.

Naast de bestemmingen en de daarbijbehorende voorschriften, is in dit plan ook een Beschrijving in Hoofdpijnen opgenomen (artikel 3). Hiermee wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheden die artikel 12 van het Besluit op de ruimtelijke ordening biedt. Met het opnemen van een Beschrijving in Hoofdpijnen wordt de wens geuit om sturend op te treden ten aanzien van de inrichting van het plangebied. Deze sturing heeft verschillende effecten, afhankelijk van het feit of het *instructienormen* of *toetsingscriteria* betreft.

Instructienormen bieden met name inzicht in het beleid van de gemeente ten aanzien van de realisering van het plan. Ze hebben vooral de betekenis van een inspanningsverplichting en kunnen niet rechtstreeks worden afgedwongen. Wel kan de burger de gemeente hierop aanspreken.

De *toetsingscriteria* vormen, naast de traditionele voorschriften, een toetsingsgrond voor bouwvergunningen, het verlenen van vrijstellingen en het gebruik van uitwerkingsbevoegdheden, en werken op deze manier ook door naar de burger. Om te voorkomen dat door allerlei activiteiten de uitvoering van instructies onmogelijk wordt gemaakt, is als algemeen toetsingscriterium opgenomen dat geen onevenredige afbreuk mag worden gedaan aan de instructies. In het bijzonder voor de in artikel 5 opgenomen uitwerkingsbevoegdheid is dit van belang.

5. 2. Toelichting op de bestemmingsbepalingen

In deze paragraaf wordt een korte toelichting gegeven op de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de bestemmingen in dit plan. De bestemmingen op de plankaart sluiten aan bij de in het vorige hoofdstuk gegeven benadering.

a. Woondoeleinden

Deze bestemming heeft betrekking op de bestaande woningen aan de oostrand van het plangebied. Deze zijn in hoofdzaak inbestemd op basis van de huidige situatie. Ten opzichte van het vorige bestemmingsplan is de bebouwingsregeling globaler.

Dit om binnen goede planologische randvoorwaarden de nodige ontwikkelingsmogelijkheden te bieden.

De gebouwen moeten binnen de op de kaart aangegeven globale bouwvlakken worden gebouwd. Met een bebouwingpercentage wordt een zekere mate van openheid gegarandeerd.

De maatvoeringseisen voor de hoofdgebouwen zijn afgestemd op het beeld van twee bouwlagen met kap: goothoogte maximaal 6 meter en minimale dakhelling van 20° (maximaal 50°). Ten aanzien van de goothoogte is een vrijstelling opgenomen tot 9,00 meter. Hiervan kan onder meer gebruik worden gemaakt bij vervangende nieuwbouw.

Voorts is een minimale afstand tot de zijdelingse perceelgrens voor niet aaneengebouwde hoofdgebouwen voorgeschreven van 2,50 meter. Hierop is ook een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen.

De regeling voor aan- of uitbouwen en bijgebouwen is afgestemd op de meest recente beleidsinzichten. Aangegeven is dat de gezamenlijke oppervlakte niet meer dan 100% van het hoofdgebouw mag bedragen. Hiermee wordt voorkomen dat de aan- of uitbouwen en bijgebouwen groter worden dan het hoofdgebouw. Voorts is een relatie gelegd met de oppervlakte van bouwperceel, exclusief het hoofdgebouw. Hiervan mag ten hoogste 50% met aan- of uitbouwen en bijgebouwen worden bebouwd.

De goothoogte van een aan- of uitbouw zal ten hoogste gelijk zijn aan de hoogte van de eerste bouwlaag van het hoofdgebouw. Het betreft hier materieel immers een ondergeschikte uitbreiding van het hoofdgebouw. De goothoogte voor bijgebouwen is bepaald op 2,50 meter.

Ten aanzien van de plaats van de bijgebouwen en aan- of uitbouwen is geregeld dat deze tenminste 3,00 meter achter de naar de weg gekeerde gevels van het hoofdgebouw dan wel het verlengde daarvan moeten worden gebouwd. Op deze wijze wordt voorkomen dat deze ondergeschikte gebouwen het straatbeeld gaan domineren.

Wat betreft de binnen deze bestemming opgenomen functies kan nog worden gemeld dat een algemene vrijstelling is opgenomen voor aan huis gebonden *bedrijven*. Aan huis gebonden *beroepen* zijn bij recht toegestaan; deze worden geacht onder woonfunctie te vallen.

b. Uit te werken woondoeleinden

Voor wat betreft het nieuw te ontwikkelen woongebied is gekozen voor een uit te werken bestemming. De uitwerking wordt genormeerd door de uitwerkingsregels, alsook door de Beschrijving in Hoofdlijnen. Op de plankaart en in de Beschrijving in Hoofdlijnen is een mogelijke locatie voor een kantoorbestemming aangegeven. Hiermee is een invulling conform de planuitgangspunten vastgelegd. In het bijzonder dient rekening te worden gehouden met de grenswaarden ingevolge de Wet geluidhinder.

Ten aanzien van spoorweg- en wegverkeerslawaaï is dit vastgelegd in de uitwerkingsregels. Wat betreft het industrielawaaï volgt dit uit de aanvullende bestemming "Geluidzone industrielawaaï".

c. Doeleinden van verkeer en verblijf

De bestemming "Doeleinden van verkeer en verblijf" is gelegd op de bestaande wegen in de oostrand van het plangebied. Voorts is deze bestemming gelegd op de nieuwe ontsluiting van het te ontwikkelen woongebied over de locatie van "De Kiekenren", alsook op de voorziene parallelweg langs de Rolderhoofdweg, tot aan het voorziene kantoorgebouw.

Uitgangspunt van deze bestemming is dat de gronden, naast de verkeersfunctie, ten dienste staan van de woonomgeving. Dit betekent dat aangrenzende parkeervoorzieningen en groenvoorzieningen (begeleidende beplanting) ook onder deze bestemming (kunnen) vallen.

Met deze bestemming wordt een zekere uitwisselbaarheid tussen deze functies mogelijk gemaakt. Dit kan nuttig zijn in het geval van bijvoorbeeld herinrichting.

d. Verkeersdoeleinden

De Rolderhoofdweg is onder de bestemming "Verkeersdoeleinden" gebracht. Kenmerk van deze bestemming is dat de verkeersfunctie centraal staat. In deze bestemming is rekening gehouden met de eventuele noodzaak om geluidbeperkende voorzieningen te realiseren.

Nabij het spoorviaduct is bij de begrenzing van de bestemming rekening gehouden met een aantal te realiseren voetgangers- en fietsersvoorzieningen. Ook zijn in beperkte mate spoorwegwerken toegestaan.

Gelet op artikel 15 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het maximum-aantal rijstroken op de plankaart en in de voorschriften vastgelegd.

e. Spoorwegdoeleinden

De bestemming "Spoorwegdoeleinden" is gelegd op het bestaande spoorwegtracé langs de noordwestrand van het plangebied. Binnen deze bestemming is eveneens rekening gehouden met de realisering van geluidbeperkende voorzieningen. Voorts zijn binnen deze bestemming tunnels en viaducten alsmede wegen opgenomen vanwege de onderdoorgang van de Rolderhoofdweg.

f. Geluidzone industrielawaaï

Het gebied dat binnen de geluidzone vanwege het noordelijk gelegen industrieterrein ligt, is middels een aanvullende bestemming aangeduid als "Geluidzone industrielawaaï". Dit heeft vooral tot gevolg dat binnen dit gebied bij uitwerking of vrijstelling, rekening moet worden gehouden met de wettelijke grenswaarden voor industrielawaaï.

g. Overige bepalingen

De overige bepalingen bij de voorschriften bevatten een aantal algemene bepalingen die van toepassing zijn op het hele plangebied. Genoemd kunnen worden:

- ▶ de relatie met de Bouwverordening:
in de voorschriften is gezorgd voor afstemming met de Bouwverordening. Een aantal meer specifieke zaken, zoals de regeling voor erfafscheidingen, blijft met de Bouwverordening geregeld;
- ▶ de vrijstellingsbepalingen voor onder meer:
 - nutsvoorzieningen of andere openbare gebouwtjes, zoals een transformatorstation, een telefooncel, of een halteplaats voor openbaar vervoer, tot 50 m³;
 - zend-, ontvang- of sirenemasten;
 - specifieke bouwonderdelen op een gebouw als schoorstenen, lucht- of liftkokers, e.d.;
- ▶ de vrijstellingsbepaling voor woninggebonden bedrijvigheid:
deze vrijstelling is onder de "Algemene vrijstellingsbevoegdheid" gebracht, omdat deze zowel van toepassing is op de bestemming "Woondoeleinden" als op de bestemming "Uit te werken woondoeleinden". Deze vrijstelling kan worden verleend tot maximaal 50% van het bebouwde oppervlak en mag geen nadelige invloed hebben op het woonklimaat (milieuhygiëne, parkeren) en mits de woonfunctie in overwegende mate blijft gehandhaafd. Dit is in de Beschrijving in Hoofdpijnen vastgelegd;
- ▶ de Procedureregels:
hier is een aantal algemene procedurevoorschriften opgenomen ten aanzien van de voorbereiding van uitwerkingsbesluiten op grond van dit plan. In het bijzonder betreft deze regeling de terinzagelegging en de mogelijkheid van het inbrengen van zienswijzen. Tevens is een aantal vrijstellingsbevoegdheden onder de werking van deze bepaling gebracht;
- ▶ de Gebruiksbeeping(en):
het betreft hier de reguliere gebruiksregeling: gronden dienen gebruikt te worden overeenkomstig de bestemming, met alleen een vrijstellingsmogelijkheid ingeval van een onterechte beperking van het meest doelmatige gebruik. Voorts is het plaatsen van kampeermiddelen expliciet uitgesloten. In verband met de opheffing van het strafrechtelijke bordeelverbod, is ook een prostitutie- of een escortbedrijf planologisch uitgesloten.

6. UITVOERBAARHEID

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheidsaspecten van een bestemmingsplan (artikel 9 lid 2 van het Besluit op de ruimtelijke ordening). In dat verband wordt een onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid.

6. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het is duidelijk dat met dit plan nogal wat belangen zijn gemoeid. Om een ieder de gelegenheid te bieden om zijn of haar visie naar voren te brengen, is een Inspraakprocedure gevolgd. Voorts zijn in het kader van het verplichte Overleg ex artikel 10 Bro 1985 de betrokken rijks- en provinciale diensten e.d. gehoord.

Thans ligt het plan als ontwerp ter visie, waarmee de formele vaststellings- en goedkeuringsprocedure in gang wordt gezet, in welk kader ook zienswijzen en bedenkingen kunnen worden ingebracht. Na afloop hiervan kan eventueel nog beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrecht-spraak van de Raad van State.

6. 2. Economische uitvoerbaarheid

De te ontwikkelen delen van het plangebied zijn grotendeels in particuliere handen. De verantwoordelijkheid voor de realisering van de met deze planherziening geboden mogelijkheden, ligt daarmee primair bij de grondeigenaren/projectontwikkelaars. Gelet op de ontwikkelingen op de woningmarkt in het algemeen en van hoogwaardige stadslocaties in het bijzonder valt te verwachten dat met dit plan de verwezenlijking van de doelstellingen economisch haalbaar zal zijn.

Tussen de verschillende projectontwikkelaars in het gebied is een samenwerking ontstaan, die een versnipperde aanpak tegengaat. In het bijzonder de kosten van bodemsanering zullen op het particuliere budget drukken.

Voor wat betreft gemeentelijke eigendommen is met name de aanleg van de centrale ontsluitingsweg en de daarmee verband houdende afbraak van de school "De Kiekenren" van belang. De kosten hiervan zullen in een exploitatie-overeenkomst op de ontwikkelaars worden verhaald. Bij de door de gemeente aangekochte nog bestaande drukkerij zal het realiseringstraject van de hier voorziene woningbouw nog nader worden uitgezet. Bekeken moet worden of de gemeente dit zelf in ontwikkeling neemt of dat dit aan anderen wordt overgelaten. Deze keus zal voorafgaande aan de uitwerking van het plan moeten geschieden. Bij gemeentelijke realisatie zal alsdan een exploitatie-opzet worden gemaakt. Hoe dan ook, het plan is ook hier alleszins uitvoerbaar, gelet op de huidige woningmarkt.

De infrastructurele voorzieningen buiten het directe plangebied die ten behoeve van de ontsluiting, de sociale veiligheid, de ontwatering en de riolering getroffen dienen te worden en die functioneel samenhangen met de voorgenomen nieuwbouw, worden tevens ten laste van de planontwikkeling gebracht.

Voorzover er ten aanzien van milieu gemeentelijke kosten zijn, zal getracht worden deze te financieren uit de daarvoor bestemde fondsen. Voorzover deze drukken op de te ontwikkelen delen van het gebied zullen deze kosten voorzover redelijkerwijs mogelijk worden verhaald op de ontwikkelaars.

Eén en ander zal onderwerp vormen van een tussen de gemeente en de projectontwikkelaars te sluiten samenwerkingsovereenkomst. Verwacht wordt dat deze alleszins uitvoerbaar zal zijn.

In beginsel wordt dus gestreefd naar realisatie van het plan door de betrokken particuliere partijen. Indien en voorzover de realisering evenwel niet van de grond komt, is de gemeente voornemens om het plan zelf te (laten) realiseren. Met het oog hierop is met het plan voorzien in de mogelijkheid van een versnelde onteigeningsprocedure, middels aanwijzing van gronden, waarvan de verwerkelijking in de naaste toekomst noodzakelijk wordt geacht (artikel 13 WRO).

Ten aanzien van die delen van het plangebied waarin niet direct ontwikkelingen zijn voorzien, legt het bestemmingsplan in hoofdzaak de bestaande situatie vast met enige ontwikkelingsmogelijkheden. Met de bestaande situatie is het meeste reeds gerealiseerd en daarmee dus uitvoerbaar. Verdere ontwikkelingen zijn in eerste instantie een zaak van particulieren en (woningbouw)instanties.

7. RESULTATEN VAN OVERLEG, INSpraak EN ONTWIKKELINGEN

In het kader van het in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) verplicht gestelde Overleg, is het voorontwerp van het onderhavige bestemmingsplan in september 2000 toegezonden aan een aantal rijks- en provinciale diensten, alsmede aan een aantal nutsbedrijven, de Nederlandse Spoorwegen, een aantal maatschappelijke instanties en de betrokken projectontwikkelaars. Een aantal van deze diensten/instanties heeft gereageerd.

Ten behoeve van de in artikel 6a van de *Wet op de Ruimtelijke Ordening* (WRO) verplicht gestelde Inspraak, is conform de hiervoor toepasselijke procedure het voorontwerp-bestemmingsplan gedurende 4 weken ter inzage gelegd, ingaande 21 september 2000. Gedurende deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijke zienswijzen in te brengen. Hiervan is gebruik gemaakt door een aantal personen.

Daarnaast is er een Inspraak-avond gehouden op 26 september 2000. Hierbij werd de Inspraak over het bestemmingsplan gecombineerd met die over de voorgenomen maatregelen in het kader van de 30 km zone aan de Lonerstraat.

Ten aanzien van de binnengekomen (schriftelijke) reacties vanuit het Overleg en de Inspraak is een commentaar opgesteld dat door Burgemeester en Wethouders op 4 maart 2002 is vastgesteld. Tevens is hierin aandacht besteed aan actuele ontwikkelingen (planvorming door projectontwikkelaars en voortschrijdend inzicht).

Het commentaar is opgenomen in bijlage 3. Naar aanleiding hiervan hebben er de nodige aanpassingen van het bestemmingsplan plaatsgevonden. De hoofdpunten hiervan zijn eveneens in bijlage 3 weergegeven. Naar aanleiding van de Inspraakavond zijn er op zich geen aanpassingen in het bestemmingsplan noodzakelijk gebleken. Het verslag van deze avond is ook in bijlage 3 opgenomen.

===

BIJLAGE 1

Stad en Milieu

BIJLAGE 1: STAD EN MILIEU

1. Doelstelling Stad en Milieu

De primaire doelstelling van Stad en Milieu is om bij de planvorming voor de herbestemming van binnenstadslocaties milieu en ruimtelijke ordening een meer integraal afwegingskader te laten vormen. De sleutelvraag daarbij is hoe aan nieuwe stedelijke functies ruimte kan worden geboden waarbij op de lange termijn een fysiek en economisch leefbaar woonmilieu kan worden gegarandeerd. Hierbij dient een transparante belangenafweging plaats te vinden tussen haalbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, milieukwaliteit en leefbaarheid. Het is dan niet zozeer een kwestie van alleen maar vertalen van algemene en sectorale wet- en regelgeving, maar gebiedsgericht, op basis van gedegen analyses, op zoek te gaan naar een dusdanige milieuspeelruimte dat er een wervende en leefbare planopzet kan ontstaan.

Hierbij dient de leefbaarheid en rechtszekerheid voor betrokkenen te allen tijde gewaarborgd te blijven. De benodigde "speelruimte" zal allereerst binnen de bestaande wet- en regelgeving gezocht moeten worden. Hierbij dient aangemerkt te worden dat de recente vernieuwing van de Wet geluidhinder op gebied van zgn. "dove gevels" en het ontheffingeninstrument met betrekking tot de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder spoorwegen, aspecten zijn die binnen het vigerend wettelijk kader toepasbaar zijn.

Een impliciete, doch afgeleide doelstelling van Stad en Milieu, is om aan de hand van de proefprojecten te zien of het vigerende instrumentarium toereikend c.q. niet te zeer beperkend is voor de invulling van dit type centrumlocaties.

2. De 3 stappen van Stad en Milieu

Bij een gebiedsgerichte planningsbenadering van Stad en Milieu, dient de planvorming gefaseerd gestalte te krijgen.

Stap 1: "De reguliere weg"

In stap 1 dienen alle relevante ruimtelijke orderings- en milieu-aspecten zo vroeg mogelijk in kaart te worden gebracht, zodat snel inzicht ontstaat in de stedenbouwkundige en milieutechnische speelruimte voor de invulling van de locatie. Richtlijnen hierbij vormen de verschillende voorkeurswaarden die vanuit de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder spoorwegen zijn aangegeven. Wanneer dit niet tot een acceptabele of haalbare oplossing leidt, dan kan worden overgegaan tot stap 2.

Stap 2: "Passen en meten binnen de marges"

In de tweede stap wordt geanalyseerd welke maximale speelruimte er binnen de vigerende wet- en regelgeving aanwezig is om te komen tot de gewenste invulling van de locatie.

Het reeds eerder genoemde ontheffingen-instrument en de toepassing van zogenaamde "dove gevels" ⁴⁾ bij geluidbelaste woonbebouwing, valt nog binnen deze stap. Dit aangezien het toepassen van dove gevels sinds 1 januari 1999 binnen het raamwerk van de Wet geluidhinder toepasbaar is. Vanzelfsprekend hoort ook het toepassen van bron- en overdrachtsmaatregelen ter beperking van de geluidhinder binnen stap 2. Wel is het zo dat het toepassen van bijvoorbeeld geluidschermen in of rond binnensteden tot grote bezwaren op gebied van ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid kan leiden. Ook de binnenstedelijke jeugd gebruikt deze voorziening vaak als publicatiebord voor haar kleurrijke, doch niet altijd even fraaie uitingen.

Stap 3: "Het vieren van de wettelijke teugels"

Indien er binnen stap 2 onvoldoende mogelijkheden zijn om tot een haalbaar en/of leefbaar plan te komen, dan kan in uitzonderingsgevallen besloten worden om voor één (of meer) specifieke milieucomponent(en) af te wijken van de vigerende wet- en regelgeving. Eén en ander zal op basis van degelijke analyses moeten plaatsvinden en zal door middel van een uitgebreide openbare voorbereidingsprocedure bij raadsbesluit moeten worden vastgesteld. Hierbij worden alle belanghebbenden in staat gesteld om in te spreken op de voorgestane afwijkingen van bestaande wetten en regels. Ook moet advies worden ingewonnen van betrokken bestuursorganen, in het bijzonder de rijksinspectie voor het milieu en Gedeputeerde Staten van de provincie. Een vastgesteld afwijkingsbesluit behoeft de goedkeuring van de Minister van VROM.

In geen geval mag de afwijking van de vigerende wet- en regelgeving extra risico's voor de volksgezondheid opleveren. Bovendien zal voldaan moeten worden aan de relevante EG-richtlijnen. Om de noodzakelijke afwijking(en) van het wettelijk kader een rechtsgrond te verschaffen, heeft de Tweede Kamer de Experimentenwet Stad en Milieu vastgesteld (Wet van 26 november 1998, Stb 684). Deze wet is op 1 januari 1999 in werking getreden. Op het moment van het tot stand komen van dit plan, was hiermee nog geen concrete ervaring opgedaan.

4) Een "dove gevel" is een gevel die de woning een dusdanige geluidsisolatie geeft, dat de gevelbelasting hoger kan zijn dan de akoestische voorkeursgrenswaarde of de toegekende ontheffingswaarde, zonder dat er ontoelaatbare geluidhinder voor de bewoners ontstaat. Daarbij is niet zozeer de gevelbelasting een relevant criterium, maar de belasting van geluidgevoelige vertrekken zoals de woon- en slaapkamer. Een dove gevel is niet per definitie een visueel gesloten gevel. De gevel mag echter niet te openen delen als ramen en deuren bevatten. Een dove gevel kan daarom het uiterlijk hebben van een normale woninggevel waar direct achter wordt gewoond, waarbij bijvoorbeeld door de toepassing van driedubbel glas een voldoende isolatiewaarde wordt bereikt waardoor de belasting van het woon- of slaapvertrek niet meer is dan de wettelijk toegestane 35 dB(A). Een andere optie is om direct achter de dove gevel galerijen of niet-geluidgevoelige vertrekken als werkplaatsen, wintertuinen of ateliers te realiseren. Door een dergelijke "geluidspouw" kunnen minder hoge eisen aan de geluidwerendheid van de toegepaste gevel worden gesteld.

Een stap 3-besluit heeft veelal te maken met de acceptatie van een plaatselijk verminderde milieukwaliteit. De Experimentenwet Stad en Milieu geeft aan dat deze plaatselijk verminderde milieukwaliteit zal moeten worden gecompenseerd. In eerste instantie moet worden gestreefd naar compensatie binnen hetzelfde milieucompartiment. Zo kan een verhoogde geluidbelasting aan de noordgevel bijvoorbeeld worden gecompenseerd met een extra stille zuidgevel. Indien er geen mogelijkheden zijn om dit te realiseren, dan kan de compensatie binnen een ander milieucompartiment worden gezocht. Bijvoorbeeld door een extra geluidbelaste woning binnen een royaal gedimensioneerd groengebied te situeren. Compensatie dient in principe op de locatie zelf plaats te vinden. De geluidbelasting van een woonwijk op een binnenstadslocatie kan dus in beginsel niet worden gecompenseerd door bijvoorbeeld in het buitengebied enkele hectares bos aan te planten. Alleen indien compensatie op de locatie niet mogelijk is, mag uiteindelijk ook compensatie buiten de locatie plaatsvinden.

===

BIJLAGE 2

Akoestisch onderzoek

GEMEENTE ASSEN 99-99-04 / 06-08-02
AKOESTISCH ONDERZOEK BESTEMMINGSPLAN
ASSEN - COVECO-TERREIN C.A.

Ten behoeve van het onderhavige bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de in het plangebied voorkomende geluidsaspecten spoorweglawaaai, wegverkeerslawaaai en industrielawaaai. Dit om te bekijken of kan worden voldaan aan de voor het betreffende aspect geldende voorkeursgrenswaarde dan wel of er een hogere waarde moet worden aangevraagd.

Bij de voorbereiding van het plan is één integraal akoestisch rapport opgesteld ten aanzien van alle drie aspecten (rapport 26 juni 2000). Gaandeweg is gebleken dat met name ten aanzien van het aspect industrielawaaai nader onderzoek nodig was. Dit is inmiddels uitgevoerd (rapport 27 juni 2002).

Zoals hierna zal worden aangegeven zijn, voor wat betreft de aspecten spoorweglawaaai en wegverkeerslawaaai, de in 2000 uitgebrachte rapportages in principe nog steeds actueel voor wat betreft de uitgangspunten van het bestemmingsplan. Daarom is ervoor gekozen om de rapportage alleen voor wat betreft het industrielawaaai te actualiseren. Bij het wegverkeerslawaaai wordt nog steeds uitgegaan van het rapport van 26 juni 2000. Voor wat betreft het spoorweglawaaai zijn op basis van dezelfde gegevens ook nog een aantal rekenslagen gemaakt, die zijn opgenomen in het rapport "Stad en Milieu - Herontwikkeling Coveco-terrein Assen, Plan- en Procesbeschrijving" (december 2000).

Hierna wordt ingegaan op de voor het bestemmingsplan relevante conclusies die zijn te trekken uit de diverse rapportages.

Spoorweglawaaai

Het deel van het integrale akoestische rapport van 26 juni 2000, dat betrekking heeft op het spoorweglawaaai, is bijgevoegd in bijvoegsel A1. Een toelichting op de verder uitgevoerde rekenslagen is opgenomen in bijvoegsel A2: Optimaliseringsstudie spoorweglawaaai/dove gevels. Dit betreft hoofdstuk 8 van het rapport "Stad en Milieu - Herontwikkeling Coveco-terrein Assen, Plan- en Procesbeschrijving". Hierin wordt voor wat betreft de rekenresultaten weer teruggerepen op de in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen akoestische rapportage. Deze is nu opgenomen in eerder genoemd bijvoegsel A1.

De uiteindelijke beleidsmatige conclusie op basis van één en ander is geweest dat in beginsel voor het bestemmingsplan dient te worden uitgegaan van een geheel dove gevelwand langs het spoor, zonder gebruikmaking van een ontheffing voor een hogere grenswaarde. Anders dan in de Plan- en Procesbeschrijving is aangegeven, is daarbij niet meer de "reservemogelijkheid" opengelaten om uit te gaan van een "worst case"; dit is de situatie met spoor scherm en een benodigde ontheffing tot 70 dB(A).

In relatie tot de wens van de marktpartijen om eventueel onderbrekingen mogelijk te maken in de dove gevel, is het standpunt ingenomen dat dit kan wanneer men aantoont dat men op alle relevante plekken nog steeds blijft voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A). Dit kan bijvoorbeeld door plaatselijk te werken met geluidsschermen om te voorkomen dat er ongewenste geluidslekkage richting achterliggend woongebied optreedt. Een alternatief hierbij is om gebouwdelen elkaar deels te laten overlappen, waardoor er een geluiddichte "sifon" ontstaat (zie commentaar op Overleg en Inspraak: bijlage 3 bij de toelichting op dit bestemmingsplan, ad 2.3. Overlegreacties).

Ten aanzien van de prognose van de toekomstige intensiteit van het treinverkeer is gebruik gemaakt van de gegevens die zijn opgenomen in de landelijke database van het "Akoestisch Spoorboekje" ASWIN '97, versie 1.3. Hierin waren de jaren 2005/2010 als prognosejaren genoemd.

Sinds het uitkomen van de rapportage is ASWIN 97 vervangen door ASWIN 2000 waarbij ook een nieuwe prognose voor de jaren 2010/2020 (v3) is opgenomen. Deze prognose wijkt af van de gegevens waar in het uitgevoerde geluidsonderzoek mee is gerekend. Een vergelijking van de emissiegetallen wijst echter uit dat de geluidbelasting volgens de nieuwe prognose lager is dan de geluidbelasting volgens de oude prognose.

Voor het plangebied heeft de nieuwe prognose als gevolg dat de geluidbelastingen in het rapport van juni 2000 eigenlijk te hoog zijn. Herberekening met de nieuwe prognose zal tot circa 1 dB(A) lagere geluidbelastingen leiden. Dit brengt echter geen verandering in de conclusies.

Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat bij een dove gevelwand langs het spoor met een hoogte van minimaal 9 meter kan worden voldaan aan de voor spoorweglawaaai geldende voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) voor wat betreft de achter die wand gelegen woningen op een hoogte van 8 meter (3 bouwlagen).

Voor wat betreft achter de dove gevelwand gelegen bebouwing, die hoger wordt dan 3 bouwlagen, zoals voorzien langs de Rolderhoofdweg, zal een akoestisch verantwoorde bouwwijze er voor moeten zorgen dat er op de gevels van deze hogere bouwlagen geen overschrijdingen plaatsvinden. Dit kan bijvoorbeeld door één of meer terugspringende bouwlagen, al dan niet in combinatie met een terrasscherm. Eventueel zou een (gedeeltelijke) uitvoering als dove gevel ook een mogelijkheid kunnen zijn. De effectiviteit van dergelijke bouwkundige maatregelen moet worden aangetoond door een nader akoestisch onderzoek in het kader van de uitwerking van het bestemmingsplan.

Wegverkeerslawaaai

De deelrapportage van 26 juni 2000 ten aanzien van wegverkeerslawaaai is opgenomen in bijvoegsel B.

In deze rapportage is uitgegaan van het prognosejaar 2015. Gelet op het feit dat dit nu, anno 2002, nog steeds meer dan 10 jaar in de toekomst ligt, is dit nog steeds een geschikt prognosejaar.

De conclusie uit de deelrapportage, dat voor de woonbebouwing langs de Rolderhoofdweg een ontheffing nodig is van maximaal 55 dB(A) is nog steeds actueel. De betreffende ontheffing zal worden aangevraagd op basis van het uitgevoerde akoestische onderzoek.

Industrielawaai

Het nieuw uitgevoerde akoestische onderzoek naar het Industrielawaai is opgenomen in bijvoegsel C. Uit dit onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting ter plaatse van de achter de dove gevelwand van minimaal 9 meter hoge te bouwen woningen kan voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), mits de achterliggende bebouwing niet hoger wordt dan 3 bouwlagen. De voorziene hogere bebouwing langs de Rolderhoofdweg valt buiten de geluidzone van het industrieterrein. Wat het Industrielawaai betreft is hier dus geen probleem.

Wanneer er onderbrekingen plaatsvinden van de dove gevel geldt net als bij spoorweglawaai ook bij Industrielawaai, dat deze er niet toe mogen leiden dat de voorkeursgrenswaarde (in casu 50 dB(A)) wordt overschreden. Dit kan eventueel worden bereikt door dezelfde maatregelen als die welke hiervoor bij het onderdeel spoorweglawaai zijn beschreven.

===

BIJVOEGSEL A1

**Deelrapportage
spoorweglawai
26 juni 2000**

2 Railverkeerslawaaï

2.1 wettelijk kader

De normstelling voor railverkeerslawaaï is opgenomen in het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs). In artikel 4 is opgenomen dat bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone van een spoorweg de grenswaarden voor geluid in acht genomen dienen te worden.

Bij het Bgs hoort een kaart waarin de breedte van de geluidzone staat weergegeven. Voor het gedeelte van de spoorlijn Assen-Groningen waar het Co-veco-terrein aan grenst bedraagt deze zonebreedte 300 meter.

De normen voor nieuw te projecteren woningen in de zone van een spoorlijn is met ingang van 1 januari 2000 aangescherpt en luiden als volgt:

• voorkeursgrenswaarde	57 dB(A)	(art. 7.1)
• maximale ontheffing	70 dB(A)	(art. 8.1)
• binnenwaarde (ingeval van ontheffing)	37 dB(A)	(art. 13.1)

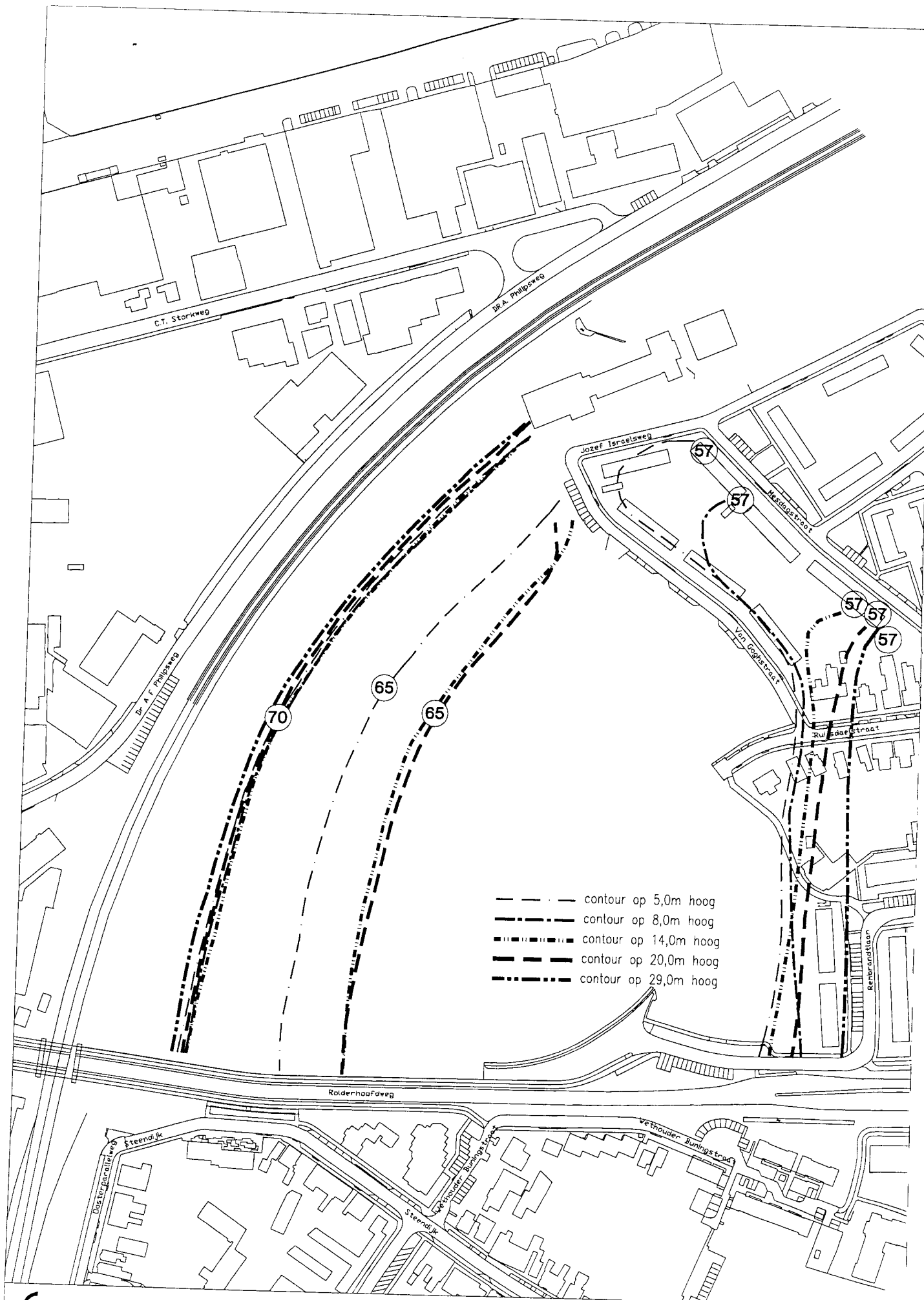
In principe dient bij de toetsing van de geluidbelasting aan de normen van de wet uitgegaan te worden van de voorkeursgrenswaarde. Indien aan deze voorkeursgrenswaarde wordt voldaan dan zijn geen specifieke geluidprocedures vereist.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden dan dient in eerste instantie onderzoek naar mogelijke (bron- en/of overdrachts) maatregelen plaats te vinden of is onder bepaalde voorwaarden de aanvraag voor een hogere toelaatbare geluidbelasting mogelijk. Hieraan is een ter visie legging en een hoorzitting gekoppeld. Voor het verkrijgen van een hogere grenswaarde dan de voorkeursgrenswaarde dient de procedure gevolgd te worden zoals omschreven is in het Besluit geluidhinder spoorwegen. De in dit besluit gestelde voorwaarden hebben betrekking op het onvoldoende doeltreffend zijn van de mogelijke bron- en overdrachtsmaatregelen, dan wel op het ontmoeten van overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard. Het feit dat de woningen in de omgeving van een station worden gesitueerd speelt daarbij ook een rol.

Gedeputeerde Staten mogen bij het verlenen van de hogere waarden rekening houden met gecumuleerde belastingen vanwege andere geluidbronnen, zoals andere wegen, railverkeer of industrie.

2.2 "dove" gevels

De geluidnormen die in de Wet geluidhinder en in het hierop gebaseerde Besluit geluidhinder spoorwegen zijn opgenomen gelden voor de gevel van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Het begrip gevel is door de wijziging van 9 november 1998 (staatsblad 660) zodanig aangepast dat een *"constructie zonder te openen delen en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidvering die tenminste gelijk is aan het verschil tussen de geluidbelasting van die constructie en 35 dB(A)"* niet meer als "gevel" in de zin van de Wet geluidhinder wordt gezien. Een constructie die geen te openen delen bevat en die voldoende geluid isoleert behoeft dus niet aan de geluidnormen getoetst te worden. In het spraakgebruik worden deze constructies aangeduid als "dove" gevels.



Divisie Verkeer & Infrastructuur
Afdeling Verkeer en Vervoer
Telefoon 039-220 79 11

project: Herontwikkeling Coveco-terrein Assen

onderdeel: Railverkeerlawaaï 2015 onafgeschermd situatie

schaal: 1: 2500

datum: 10 maart 2000

onder nr: 01.7372.2

tekening: 2.1

42-4413 MSF01\BU42\DATA\GE\UT\COVECO\PLAN\VIC05116.DWG

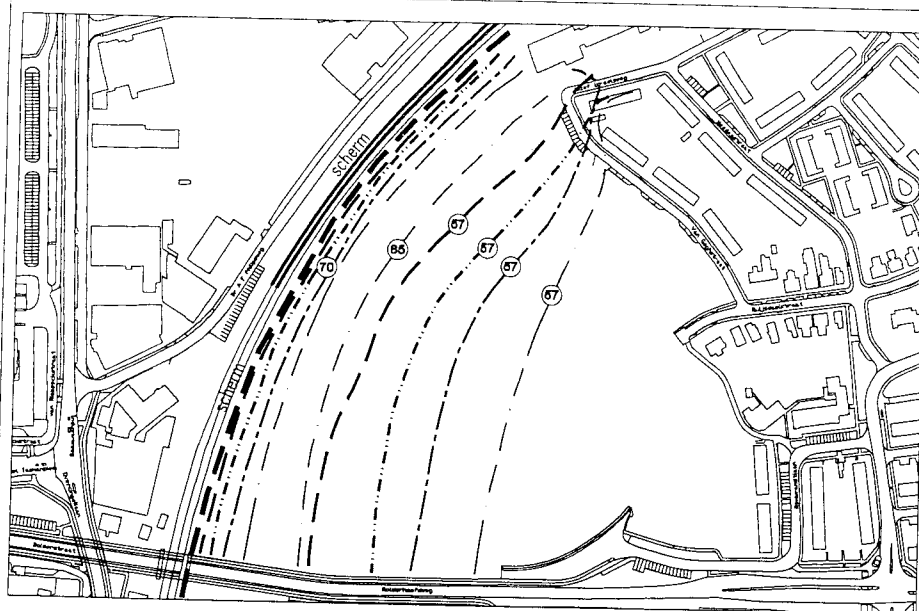
2.3 uitgangspunten

De geluidberekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig de standaard rekenmethode 2 (SRM2) uit het Reken en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï 1996. Een van de belangrijke invoergegevens zijn de gegevens omtrent de intensiteit en de snelheid van de passerende treinen, de bovenbouwconstructie van de spoorbaan en de mate van railonderbrekingen. Al dit soort gegevens zijn opgenomen in een landelijk databestand, het "Akoestisch Spoorboekje". Voor de berekeningen in dit onderzoek is gebruik gemaakt van de gegevens die voor het prognosejaar 2005/2010 zijn opgenomen in ASWIN97 versie 1.3.

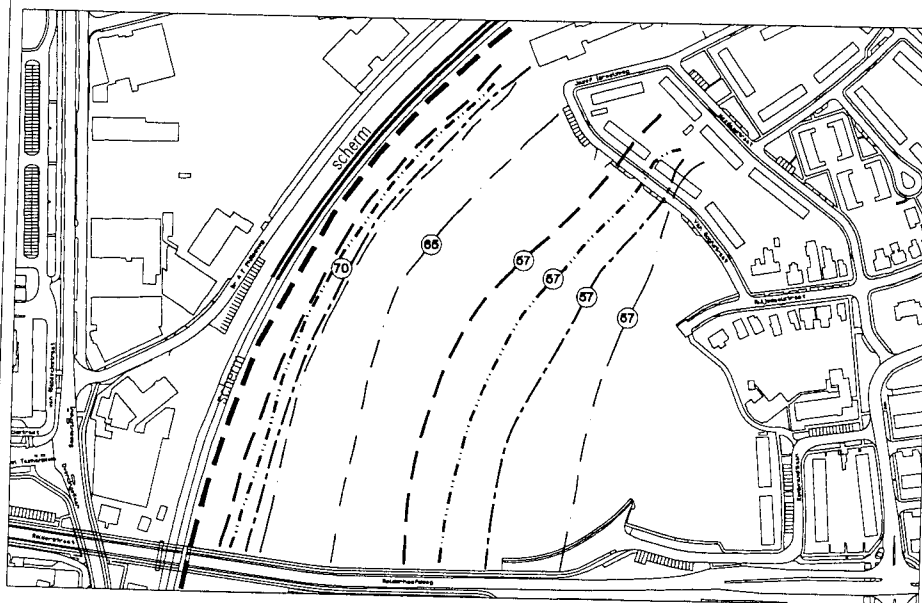
In de geluidberekeningen worden geluidcontouren berekend voor verschillende bebouwingshoogten. De hoogte die in deze gevallen voor geluid relevant is, ligt één meter onder de nokhoogte van de bebouwing. Daarbij is uitgegaan van een hoogte per bouwlaag van drie meter. Voor een gebouw van drie bouwlagen (9 meter) hoog is dus de geluidbelasting op 8 meter hoogte maatgevend.

2.4 rekenresultaten

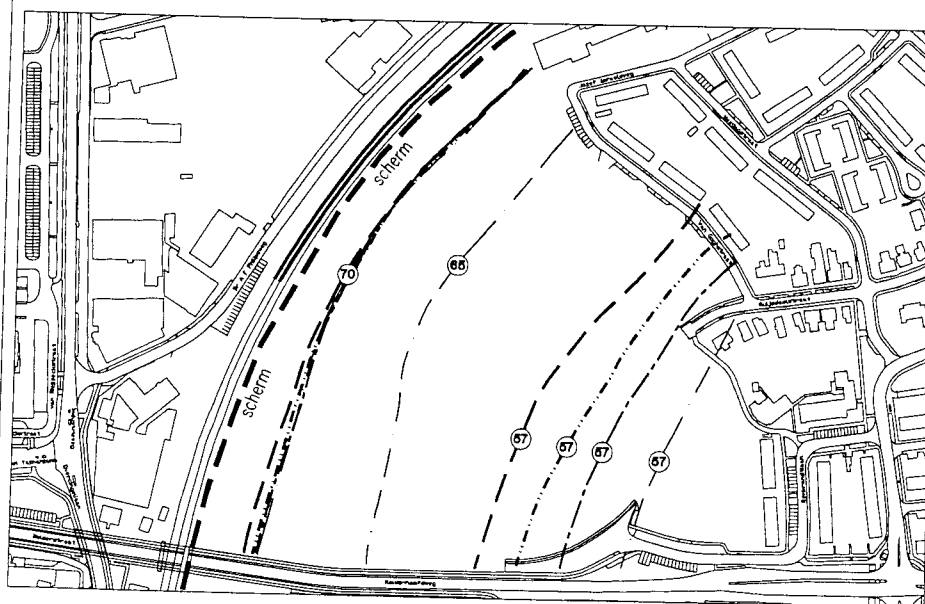
In de eerste ronde zijn berekeningen gemaakt van de geluidcontouren van het railverkeer in een situatie waarbij geen specifieke maatregelen zijn getroffen. Voor 5 verschillende bebouwingshoogten, die variëren van 5 tot 30 meter, zijn de 57 dB(A) en vervolgens ook de 65 en 70 dB(A) contour berekend. In de tekening 2.1 is te zien dat de 57 dB(A) het gehele plangebied bestrijkt. Het is dus niet mogelijk om hier woonbebouwing te realiseren zonder geluidwerende maatregelen te treffen of ontheffingen aan te vragen.



geluidcontouren voor
2 bouwlagen – 5m hoogte



geluidcontouren voor
4 bouwlagen – 11m hoogte



geluidcontouren voor
8 bouwlagen – 23m hoogte

- — — — — contour met 1,0m absorberende schermen direct langs spoor
- - - - - contour met 2,0m absorberende schermen direct langs spoor
- · · · · contour met 3,0m absorberende schermen direct langs spoor
- — — — — contour met 4,0m absorberende schermen direct langs spoor



Divisie Verkeer & Infrastructuur
Afdeling Verkeer en Vervoer
Telefoon 030-220 79 11

project: Herontwikkeling Coveco-terrein Assen

onderdeel: Afgeschermdde contouren railverkeer 2010

schaal: 1: 5000

datum: 10 maart 2000

order nr.: 01.7372.2

tekening: 2.2

In een volgende rekenslag is het effect bepaald van het plaatsen van een geluidabsorberend scherm direct langs het spoor¹. Gekeken is naar geluidschermen van 1, 2, 3 en 4 meter hoogte ten opzichte van bovenkant spoorstaaf en naar bebouwingshoogte van 2 bouwlagen (5m), 4 bouwlagen (11m) en 8 bouwlagen (23m).

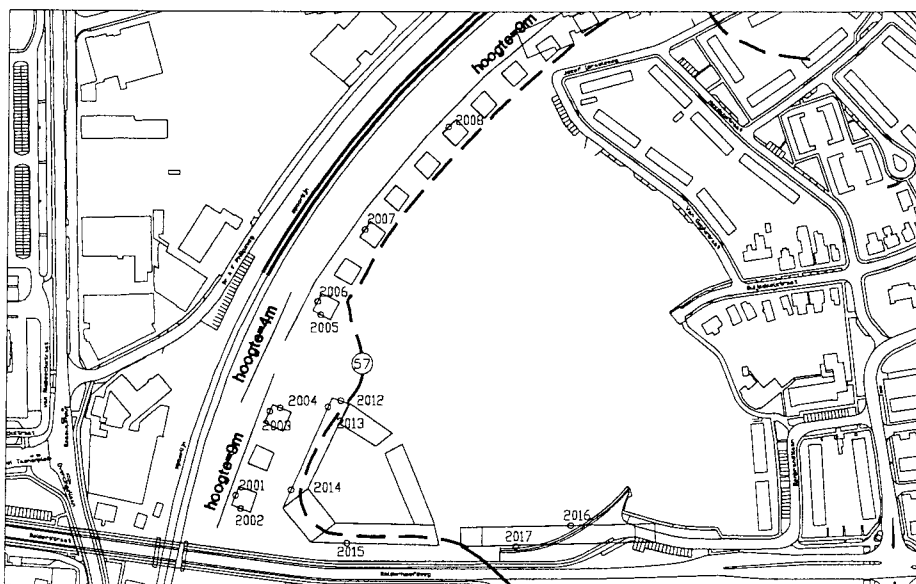
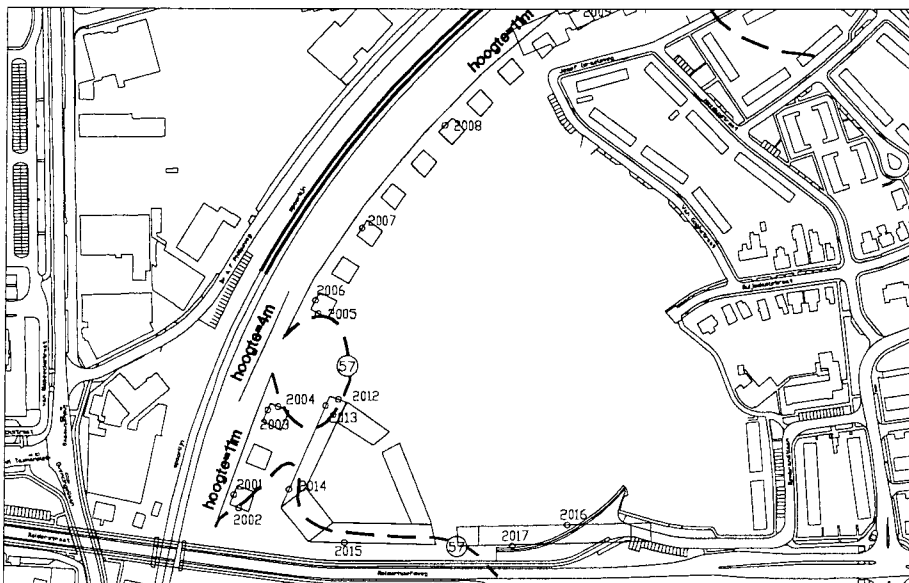
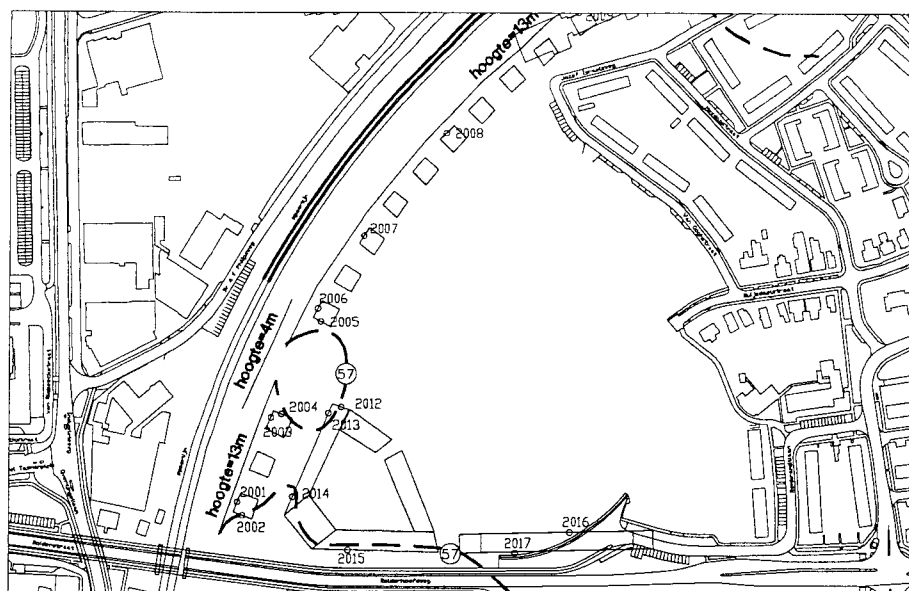
Te zien is dat in alle gevallen minimaal de helft van het plangebied binnen de 57 dB(A) contour valt.

Een geluidscherm direct langs het spoor in een binnenbocht situatie waar hier sprake van is, is voor de NS bezwaarlijk. Zeker wanneer dit scherm hoger wordt dan 1,5 meter kan het zicht van de treinmachinist worden belemmerd. Vanuit akoestische overwegingen is een scherm zo dicht mogelijk bij de geluidbron echter het meest effectief. Een alternatief geluidscherm op ca. 20 meter afstand van het spoor zou daarom hoger moeten zijn om evenveel effect te hebben als een geluidscherm van 1,0 meter hoog direct langs het spoor.

In onderstaande tabel is dit effect weergegeven.

Hoogte bebouwing	hoogte alternatief scherm (20m afstand) met evenveel effect als een 1,0 m scherm direct langs het spoor
5 meter	2 à 3 meter
11 meter	3 à 4 meter
23 meter	4 à 5 meter

¹ Dat wil zeggen op 4,5 meter uit het hart van het meest nabij gelegen bereden spoor



— — — railverkeerslawaaï 2010 etmaalwaardecontouren in dB(A)

modellen Stadspark en Parkstad

In de tweede ronde zijn twee concrete invullingsmodellen opgesteld. In beide situaties is de oplossing voor het railverkeerslawaaï gezocht in een gesloten, doorlopende bebouwingswand die een afschermende functie heeft voor de verder planinwaarts gelegen woningen.

De doorlopende bebouwingswand langs de spoorlijn wordt gedacht als een glazen serrewand waarin de woningen zijn geschoven. Deze serrewand heeft een niet-geluidgevoelige functie zodat de geluidbelasting op deze wand niet aan de wettelijke normen getoetst hoeft te worden. Voor een schets van beide modellen wordt verwezen naar de Stuctuurschets Coveco-terrein.

Ter plaatse van de langzaam verkeer tunnel onder de spoorlijn door is deze wand onderbroken. Hier zou een geluidscherm op ca. 20 meter afstand van de spoorlijn met een hoogte van bijvoorbeeld 4 meter moeten worden geplaatst om de geluidbelasting planinwaarts te beperken.

Voor de hoogte van deze bebouwingsschil zijn drie verschillende rekenslagen gemaakt. In een eerste rekenslag is uitgegaan van een hoogte voor de serrewand van 13 meter en een hoogte van de woningen van 9 meter. Daarna zijn twee lagere varianten voor de serrewand berekend namelijk 11 meter en 9 meter.

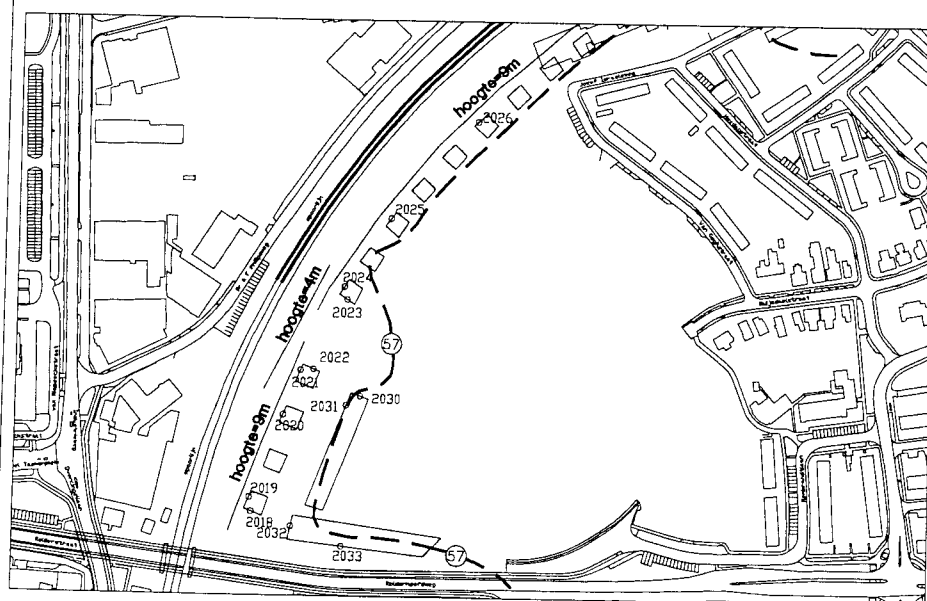
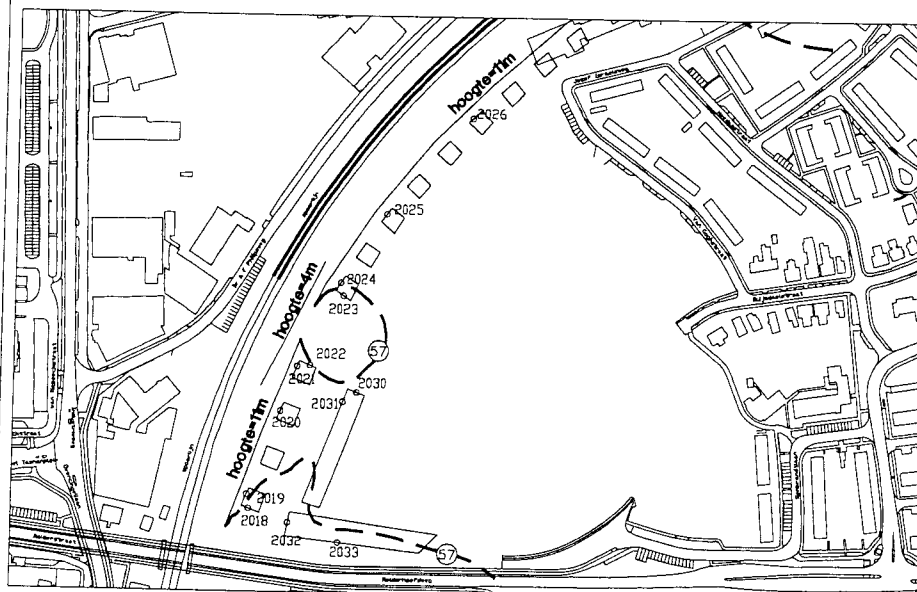
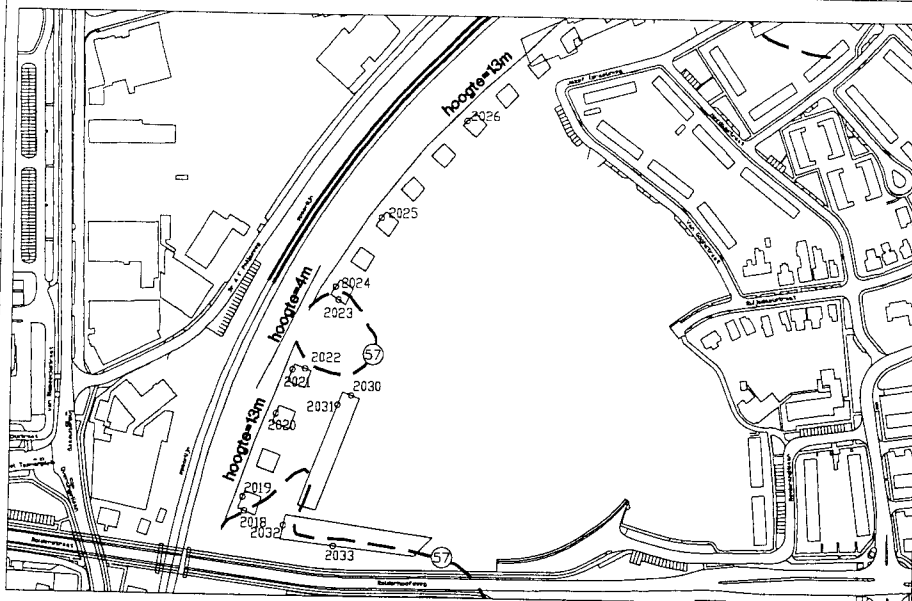
In de tekeningen 2.3 en 2.4 is de 57 dB(A) contour weergegeven voor een hoogte van 8 meter (3 bouwlagen) ten opzichte van het maaiveld. Te zien is dat de serrewand inderdaad een goede afschermende werking heeft voor de verder planinwaarts gelegen woningen mits de hoogte voldoende is. Bij een hoogte van de serrewand van 9 meter komt de 57 dB(A) contour aan de niet naar de spoorlijn toegekeerde kant van de woningen te liggen.

Een van de, voor het aspect geluid relevante, verschillen tussen de modellen Stadspark en Parkstad is de bebouwing in de zuid-west hoek van het plan. In het model Parkstad wordt daar gedacht aan twee woningblokken van 3 en 4 bouwlagen terwijl in het model Stadspark een bebouwingsblok is gedacht van 4 bouwlagen met in de uiterste hoek een torentje met kantoorbestemming van maximaal 8 bouwlagen.

Tevens is in elk van de varianten de geluidbelasting berekend voor een aantal representatieve locaties. In de volgende tabellen zijn de rekenresultaten zijn opgenomen.

Daarin is te zien dat met een hoogte van de serrewand van 11 of 13 meter voor een beperkt aantal punten de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) wordt overschreden tot een maximum van 64 dB(A).

Bij een hoogte van 9 meter voor de serrewand krijgen vrijwel alle woningen een geluidbelasting die hoger is dan 57 dB(A).



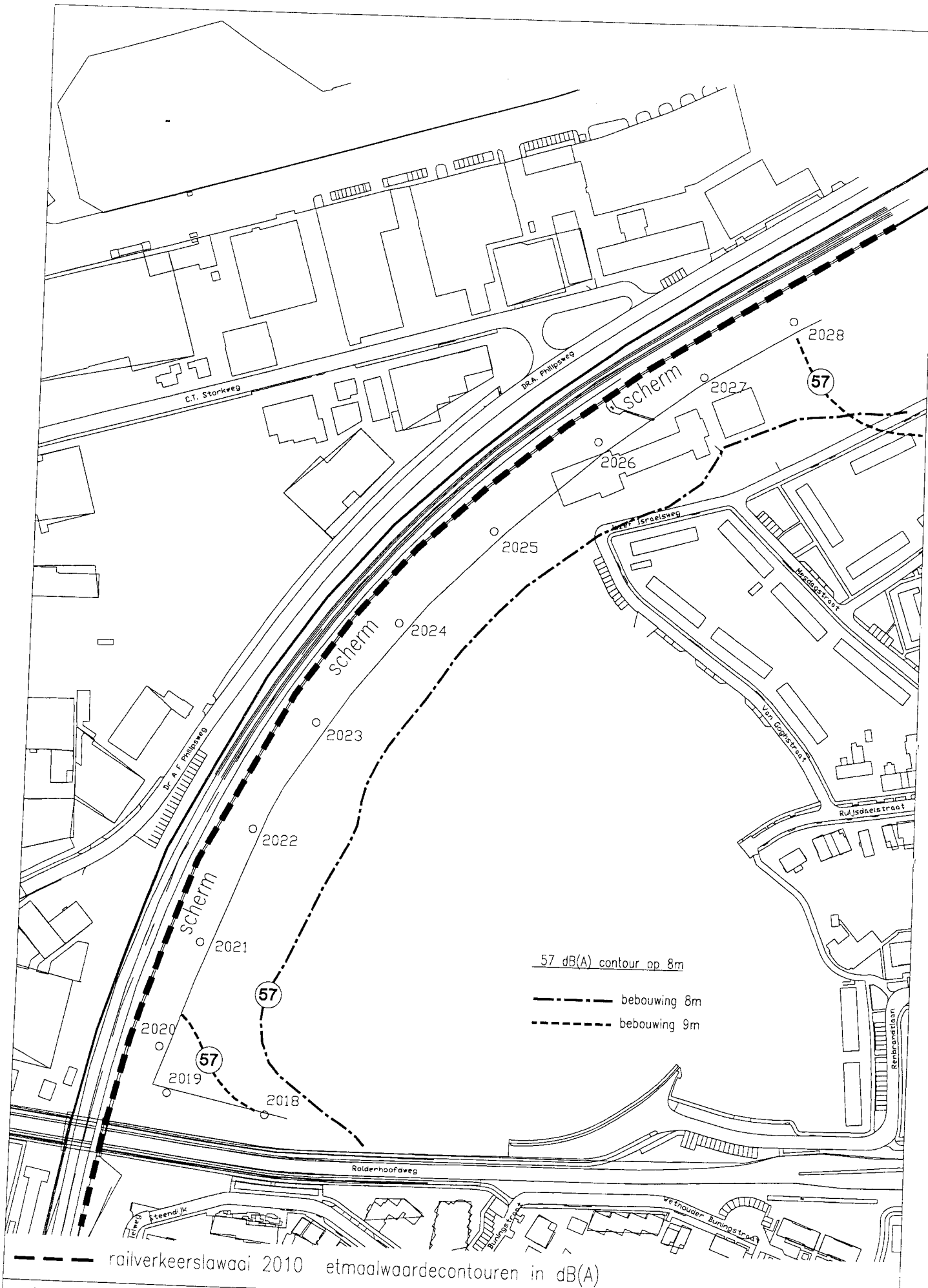
— — — railverkeerslawaaï 2010 etmaalwaardecontouren in dB(A)

waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	Geluidbelasting in dB(A) model Stadspark		
		hoogte bebouwingsschil 13 m	hoogte bebouwingsschil 11 m	hoogte bebouwingsschil 9 m
2001	2.0	49.5	49.7	50.1
	5.0	50.8	51.5	53
	11.0	55.3	58.2	58.9
2002	2.0	56	56	56.1
	5.0	57.5	57.6	57.9
	11.0	58.9	59.4	59.6
2003	2.0	47.3	47.6	48.4
	5.0	49.2	50.2	52.2
	11.0	54.5	57.2	58
2004	2.0	47.3	47.6	48.3
	5.0	50.6	51.2	52.4
	11.0	55.7	56.4	56.5
2005	2.0	48.5	48.8	49.3
	5.0	51.8	52.3	53.2
	11.0	56.5	57	57
2006	2.0	47.9	48.2	49
	5.0	49.8	50.8	52.7
	11.0	54.7	57	57.7
2007	2.0	45.2	45.8	47.1
	5.0	47.6	49.1	51.6
	11.0	53.5	56.3	57.2
2008	2.0	44.9	45.5	46.7
	5.0	47.3	48.7	51.2
	11.0	53.8	56.7	57.4
2009	2.0	44.9	45.5	46.8
	5.0	47.3	48.8	51.4
	11.0	53.6	56.3	57.1
2010	2.0	45.9	46.4	47.5
	5.0	48.2	49.5	51.7
	11.0	53.2	55.6	56.5
2011	2.0	52.5	52.6	52.7
	5.0	54.7	54.8	55.1
	11.0	56.2	56.5	56.7
2012	2.0	48.7	48.9	49.4
	5.0	53.6	53.8	54.2
	11.0	57.8	57.8	58.5
2013	2.0	50.3	50.5	51.1
	5.0	54.7	55.1	55.7
	11.0	59	59.5	60.6
2014	2.0	55.2	55.3	55.5
	5.0	56.4	56.7	57.3
	11.0	58.4	59.2	61.2
2015	2.0	58	58	58
	5.0	58.9	58.9	58.9
	11.0	60.8	60.8	60.8
2016	2.0	42.7	43.5	44.6
	5.0	46	46.8	47.8
	11.0	47.9	48.7	49.8
2017	2.0	51.3	51.3	51.3
	5.0	52	52	52
	11.0	53	53.1	53.1

60,8 Overschrijding voorkeurswaarde van 57 dB(A)

waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	Geluidbelasting in dB(A) model Parkstad		
		hoogte bebouwingsschil 13 m	hoogte bebouwingsschil 11 m	hoogte bebouwingsschil 9 m
2018	2.0	57.2	57.3	57.3
	5.0	58.8	58.9	59.1
	11.0	60.4	60.8	60.8
2019	2.0	49.5	49.7	50.2
	5.0	51	51.7	53.2
	11.0	55.5	58.2	58.9
2020	2.0	47	47.3	48.1
	5.0	48.9	49.9	52
	11.0	54.2	57.1	57.9
2021	2.0	46.7	47	47.7
	5.0	49.2	50.1	51.9
	11.0	54.9	57.5	58
2022	2.0	47.1	47.4	48.1
	5.0	51.7	52.1	53
	11.0	58.3	58.4	57.7
2023	2.0	47.9	48.2	48.8
	5.0	52.5	52.9	53.7
	11.0	59.2	59.4	58.8
2024	2.0	47.2	47.6	48.6
	5.0	50.9	51.7	53.3
	11.0	56.2	57.7	58.2
2025	2.0	44.9	45.5	46.8
	5.0	47.4	48.9	51.4
	11.0	53.5	56.3	57.1
2026	2.0	44.8	45.4	46.7
	5.0	47.3	48.8	51.3
	11.0	53.6	56.7	57.4
2027	2.0	45	45.5	46.7
	5.0	47.3	48.8	51.3
	11.0	53.5	56.3	57.2
2028	2.0	46.5	46.9	47.8
	5.0	48.5	49.7	51.7
	11.0	53.4	55.8	56.7
2029	2.0	54	54	54.1
	5.0	56.3	56.4	56.6
	11.0	57.4	57.7	57.8
2030	2.0	47	47.4	48
	5.0	51.5	51.9	52.5
	8.0	53.7	54.1	54.9
2031	2.0	48.6	49	49.9
	5.0	51.8	52.4	53.6
	8.0	53.8	54.8	56.3
2032	2.0	60.4	60.4	60.4
	5.0	62	62.1	62.2
	11.0	63.2	63.4	64.1
2033	2.0	59.3	59.3	59.3
	5.0	60.4	60.4	60.5
	11.0	62.1	62.1	62.1

60,8 Overschrijding voorkeurswaarde van 57 dB(A)



Divisie Verkeer & Infrastructuur
Afdeling Verkeer en Vervoer
Telefoon 030-220 79 11

project:

Herontwikkeling Coveco-terrein Assen

onderdeel:

Synthese model met 1,5m hoog scherm langs spoor

schaal: 1: 2500

datum: 10 maart 2000

orden nr.: 01.7372.2

tekening: 2.5

Synthese model

Het synthese model is gebaseerd op de gemeenschappelijke elementen uit de voorgaande modellen Stadspark en Parkstad. De langzaam verkeer verbinding onder het spoor is in dit model vervallen waardoor de bebouwingswand over de volle lengte van het plan aaneengesloten kan worden uitgevoerd. In dit model is de gedachte van een aparte serrewand aan de spoorkant van het gebouw met aan de planzijde daartegenaan geschoven woningen losgelaten.

Gekeken wordt nu naar de mogelijkheid om een doorgaand front van woningen te realiseren. Van belang is dan de geluidbelasting planinwaarts en de geluidbelasting op de gevels aan de spoorzijde.

Om de geluidbelasting planinwaarts te bepalen is de ligging van de 57 dB(A) contour bepaald op 8 meter hoogte. In de tekening 2.5 is deze weergegeven in twee situaties namelijk met een hoogte van de bebouwingswand van 8 en 9 meter.

Te zien is dat een hoogte van 8 meter onvoldoende is om bij de verder planinwaarts gelegen woningen aan de voorkeurswaarde te voldoen. Bij een hoogte van 9 meter is dit wel mogelijk².

De geluidbelasting op de naar het spoor toegekeerde gevel van de bebouwingsschil zelf is uitgerekend voor de waarneempunten die op de tekening zijn weergegeven. Uitgegaan is daarbij van een bebouwingshoogte van 9 meter. In de tabel zijn de geluidbelastingen opgenomen. Indien gerekend wordt zonder scherm langs het spoor blijkt de geluidbelasting op alle punten hoger te zijn dan de maximale ontheffingswaarde van 70 dB(A).

waarneempunt	waarneem-hoogte (m)	voorkeurs-waarde	maximale ontheffingswaarde	Geluidbelasting in dB(A) bij synthese model			
				geen scherm	scherm 1,0 meter	scherm 1,5 meter	scherm 2,0 meter
2018	2,0	57	70	81,3	57,3	56,2	55,6
	5,0	57	70	62,7	60,2	58,2	57,5
	8,0	57	70	63,8	61,9	60,8	59,3
2019	2,0	57	70	69,4	65,5	62,3	60,6
	5,0	57	70	69,4	69,4	67,7	65,1
	8,0	57	70	70,5	70,5	70,1	68,9
2020	2,0	57	70	70,5	70,5	67	64,8
	5,0	57	70	70,5	70,5	67	64,8
	8,0	57	70	70,5	70,5	67	64,8
2021	2,0	57	70	70,5	69,6	65,8	63,9
	5,0	57	70	70,5	69,6	65,8	63,9
	8,0	57	70	70,5	69,6	65,8	63,9
2022	2,0	57	70	70,5	67,4	64,8	63,2
	5,0	57	70	70,5	67,4	64,8	63,2
	8,0	57	70	70,5	67,4	64,8	63,2
2023	2,0	57	70	70,5	67	64,5	62,9
	5,0	57	70	70,5	67	64,5	62,9
	8,0	57	70	70,5	67	64,5	62,9
2024	2,0	57	70	70,5	66,1	63,8	62,3
	5,0	57	70	70,5	66,1	63,8	62,3
	8,0	57	70	70,5	66,1	63,8	62,3
2025	2,0	57	70	70,5	66,3	64	62,5
	5,0	57	70	70,5	66,3	64	62,5
	8,0	57	70	70,5	66,3	64	62,5
2026	2,0	57	70	70,5	67,2	64,8	63,2
	5,0	57	70	70,5	67,2	64,8	63,2
	8,0	57	70	70,5	67,2	64,8	63,2
2027	2,0	57	70	70,5	66,5	64,1	62,5
	5,0	57	70	70,5	66,5	64,1	62,5
	8,0	57	70	70,5	66,5	64,1	62,5
2028	2,0	57	70	70,5	66,8	64,2	62,6
	5,0	57	70	70,5	66,8	64,2	62,6
	8,0	57	70	70,5	66,8	64,2	62,6

66,8 overschrijding voorkeurswaarde van 57 dB(A)
72,6 overschrijding maximale ontheffingswaarde van 70 dB(A)

² Dit lijkt in tegenspraak met de rekenresultaten van de 9 meter hoogte variant van de modellen Stadspark/Parkstad. Het onderscheid zit in de mate waarin de niet naar het spoor gekeerde zijde van de bebouwingsschil "glad" is. Bij de modellen Stadspark/Parkstad worden woningblokken tegen de serrewand aan geschoven waardoor een onregelmatig gevelbeeld ontstaat. Het geluid kan tegen deze "uitsteeksels" reflecteren waardoor een hogere geluidbelasting ontstaat dan in het geval van het synthese model.

Om na te gaan in hoeverre dit is te reduceren is vervolgens de geluidbelasting berekend met een 1, 1.5 en 2 meter hoog scherm direct langs het spoor. Globaal gezegd kan met een 1 meter hoog scherm de geluidbelasting op de begane grond aan de maximale ontheffingswaarde van 70 dB(A) voldoen. Bij een scherm van 1.5 meter hoogte voldoet ook de tweede bouwlaag. Een scherm van 2 meter reduceert het geluid echter onvoldoende om ook de derde bouwlaag aan deze waarde te kunnen laten voldoen en is waarschijnlijk voor de NS zeer bezwaarlijk.

Voor de naar het spoor toegekeerde gevel van de bebouwingsschil doet zich nu de vraag voor hoe hiermee omgegaan kan worden. In principe zijn twee oplossingsrichtingen mogelijk:

dove gevels

Zoals in paragraaf 2.2 is beschreven valt een constructie zonder te openen delen en met voldoende geluidisolatie niet onder de definitief die de Wet geluidhinder hanteren voor het begrip gevel. Dit betekent dat de geluidbelasting van “dove” gevels niet aan de grenswaarden uit het Besluit geluidhinder spoorwegen getoetst hoeven te worden. Door de gehele, naar de spoor toegekeerde zijde van de bebouwingsschil uit te voeren als “dove” gevel is er geen toetsing nodig en is er derhalve dus ook geen overschrijding van de grenswaarden.

De concrete uitvoering van deze dove gevel zal in nader overleg met de regionale inspectie milieuhygiëne worden vastgesteld. Vanuit milieuhygiënisch oogpunt is het gewenst dat de andere zijde van de gevel voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A). De bebouwingsschil dient dus een hoogte van minimaal 9 meter te hebben.

combinatie van geluidscherm en maximale ontheffing

De aanwezigheid van een geluidscherm direct langs het spoor in een binnenbocht situatie veroorzaakt een belemmering van het zicht voor de treinmachinist. Een schermhoogte van 1.5 meter ten opzichte van bovenkant spoor wordt derhalve als maximum haalbaar beschouwd. Bij deze schermhoogte wordt de maximale ontheffingswaarde van 70 dB(A) voor de meest woningen op de eerste en tweede bouwlaag niet overschreden. Uitzondering hierop zijn de woningen aan de zuid-west hoek van het plangebied (waarneempunten 2020 en 2021 in tekening 2.5). Hier wordt de maximale ontheffingswaarde ook op de tweede bouwlaag overschreden.

2.5 conclusie

De voorkeur van de projectgroep gaat uit naar een stedenbouwkundige invulling van het voormalig Coveco-terrein overeenkomstig het synthese model. Ten aanzien van het railverkeerslawaa bij de planinwaarts gelegen woningen dient de bebouwingsschil langs het spoor minimaal 9 meter hoog te zijn. De geluidbelasting op de naar de spoor toegekeerde zijde van de bebouwingsschil overschrijdt de maximale ontheffingssituatie. In de voorgaande paragraaf zijn twee oplossingsrichting beschreven voor dit probleem. De oplossingsrichting waarbij de naar het spoor toegekeerde zijde van de bebouwingsschil wordt uitgevoerd als een aaneengesloten, dove gevel heeft de voorkeur van de projectgroep.

Indien deze voorkeur niet gerealiseerd kan worden resteert de mogelijkheid van het plaatsen van een 1.5 meter hoog geluidscherm gecombineerd met een maximale ontheffing van 70 dB(A). Deze ontheffing moet zijn verleend voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. De bouwlagen waar dan nog de geluidbelasting hoger is dan 70 dB(A) dienen te worden uitgevoerd zonder te openen delen (“doof”). In de voorschriften van het bestemmingsplan moet deze voorwaarde worden gewaarborgd.

BIJVOEGSEL A2

**Optimaliseringsstudie
spoorweglawaai/dove gevels**

8 Optimaliseringsstudie spoorweglawaai/dove gevels

Voor de rekenresultaten in tabelvorm en een overzicht van alle akoestische rekenresultaten wordt doorverwezen naar het akoestisch bijlagenrapport bij het bestemmingsplan.

8.1 Eerste rekenslag

Uitgaande van een bebouwingshoogte van 13 m van de dove gevel is door Grontmij een berekening gemaakt of deze oplossing zou voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A). Dit is voor de varianten *stadspark* en *parkstad* gedaan, waarbij ook nog een perforatie in de dove gevel ter plaatse van de geprojecteerde langzaamverkeersbrug aanwezig was. (zie het “contourballonnetje”). Deze langzaamverkeersbrug is inmiddels niet meer aan de orde, zie argumentatie in hoofdstuk 6.

Aangezien de beide modellen voor spoorweglawaai identieke rekenresultaten opleveren is in de paragrafen 8.1 en 8.2 steeds alleen de variant *parkstad* getoond.

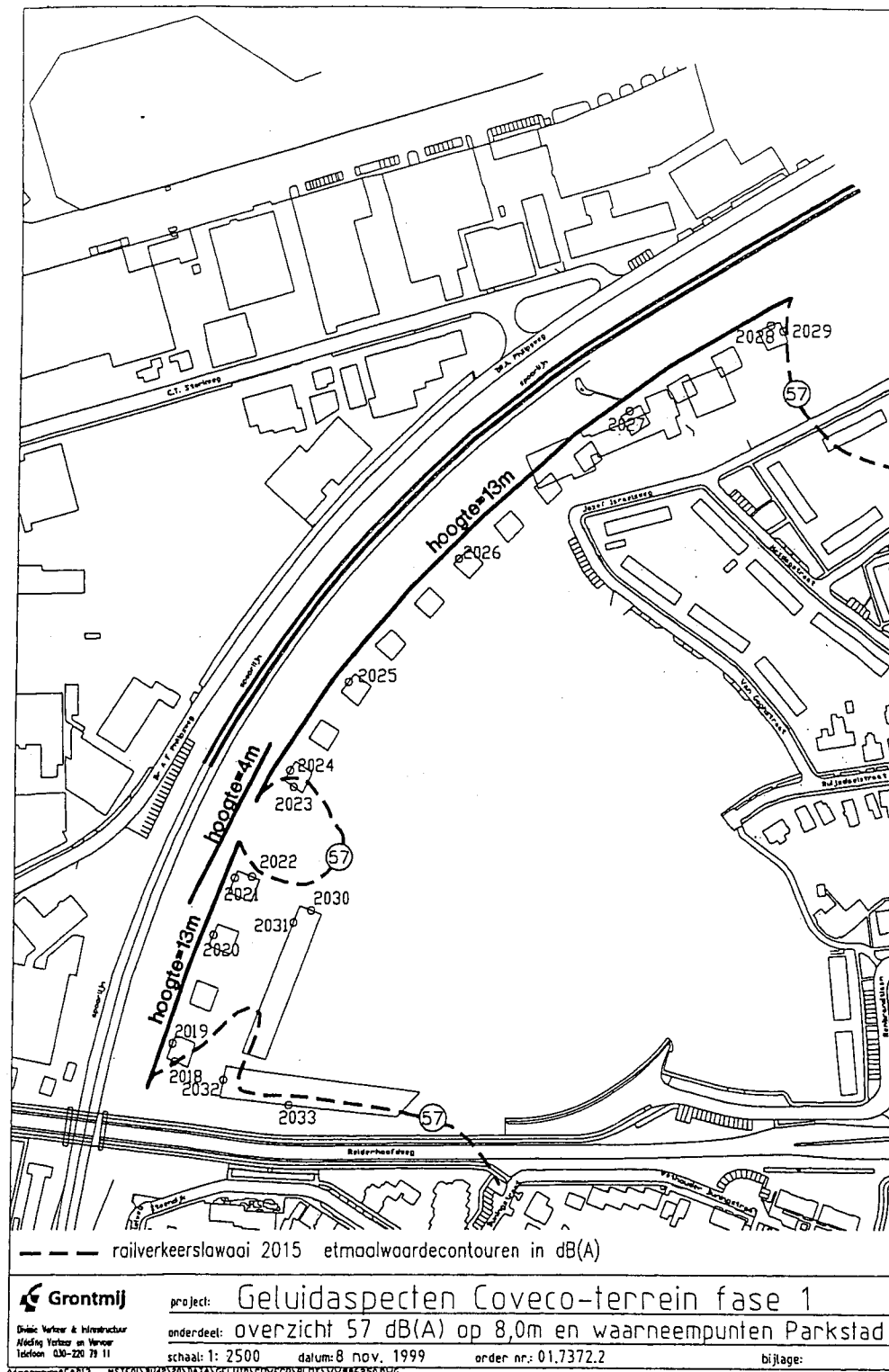
Met uitzonderingen van een aantal woningen aan het begin en einde van de schil blijkt het model te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde dat wil zeggen de 57 dB(A) contour komt niet voorbij de dove gevel met uitzondering van het ballonnetje bij de perforatie. De plaatselijke overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde blijven nog ruim binnen de marges van de 65 dB(A) (een “milde” ontheffingswaarde).

8.2 Tweede rekenslag

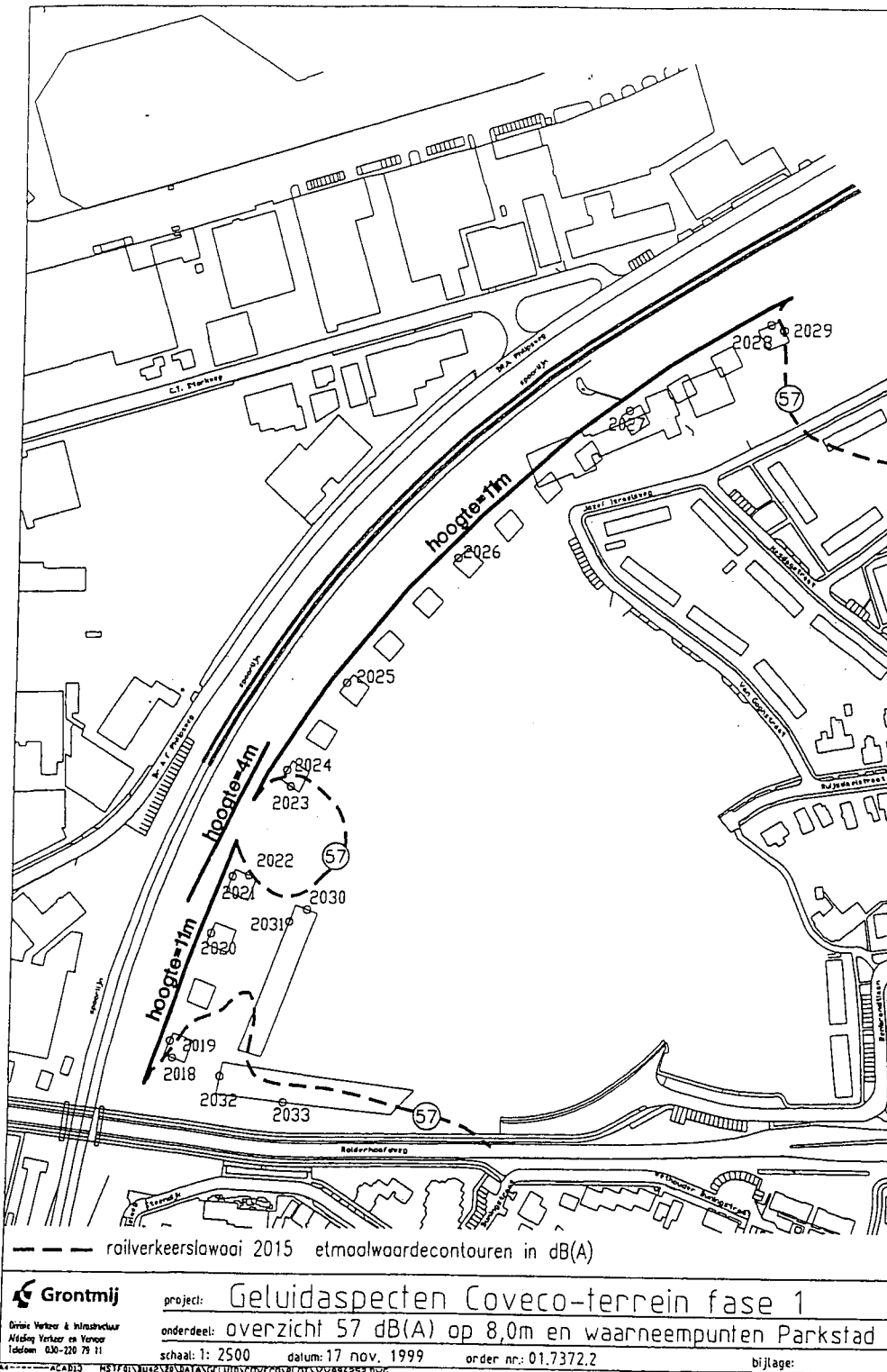
Ook bij deze tweede rekenslag is nog gerekend met een perforatie t.p.v. de inmiddels vervallen langzaamverkeersbrug.

In deze tweede rekenslag is nagegaan wat de effecten zijn van het verlagen van de dove gevel naar 11 meter en respectievelijk 9 meter hoogte. Een en ander is nog steeds gerelateerd aan de contour van 57 dB(A) als voorkeursgrenswaarde omdat in november nog steeds uitgangspunt was dat voor spoorweglawaai zonder ontheffing gewerkt zou gaan worden.

In de eerste twee kaartjes blijkt dat een bouwhoogte van 11 m nog redelijk goed te voldoen (m.u.v. een aantal hoger belaste woningen aan de zuidwestpunt van het plangebied.). De puntnummers in de tabellen verwijzen naar de puntnummers op tekening, dit zijn de berekeningen van de daadwerkelijke geluidbelasting op de woonbebouwing in de schil.



Spoorweglawaaï bij dove gevel van 13,00m



Spoorweglawaai bij gebouwschil van 11,00m hoog (parkstad)



Spoorweglawaai bij gebouwschil van 9,00m hoog (parkstad)

Wanneer de bebouwingsschil zakt naar 9 m dan krijgen alle woningen in de glazen bebouwingsschil een hogere geluidbelasting dan 57 dB(A). Uitgangspunt was hierbij nog steeds dat er voor spoorweglawaaï geen ontheffing aangevraagd zou worden. (“Nette milieunormering” in het kader van de Stad en Milieu gedachte).

8.3 Derde rekenslag

Vanaf dit moment zijn de geluidsbelastingen niet meer voor 2 ontwerpmodellen berekend maar zijn de berekeningen gebaseerd op het synthesesemodel waarbij geen sprake meer is van een extra langzaamverkeerstunnel onder het spoor. Dit synthesesemodel, evenals het maatgevende dwarsprofiel langs het spoor worden in hoofdstuk 10 gepresenteerd en nader toegelicht.

Doel van de derde rekenslag was om na te gaan hoe het effect van een geluidsscherm (op de kortst mogelijke afstand van het spoor geplaatst), in combinatie met de dove gevel zou zijn.

A - effecten voor het achterliggende gebied:

Op basis van de modelberekening is op tekening weergegeven waar de 57 dB(A) contour zou komen te liggen wanneer een gesloten gebouwschil van 8 m respectievelijk 9 m hoogte wordt gecombineerd met een spooerscherm van 1,50 hoogte. Bij 9 m bebouwingshoogte valt dan de 57 dB(A) goeddeels samen met het “dove” gebouw. Bij een gebouwhoogte van 8 m snijdt de 57 dB(A) contour een reep van circa 40 meter van het plangebied af.

B - effecten voor het schilgebouw zelf:

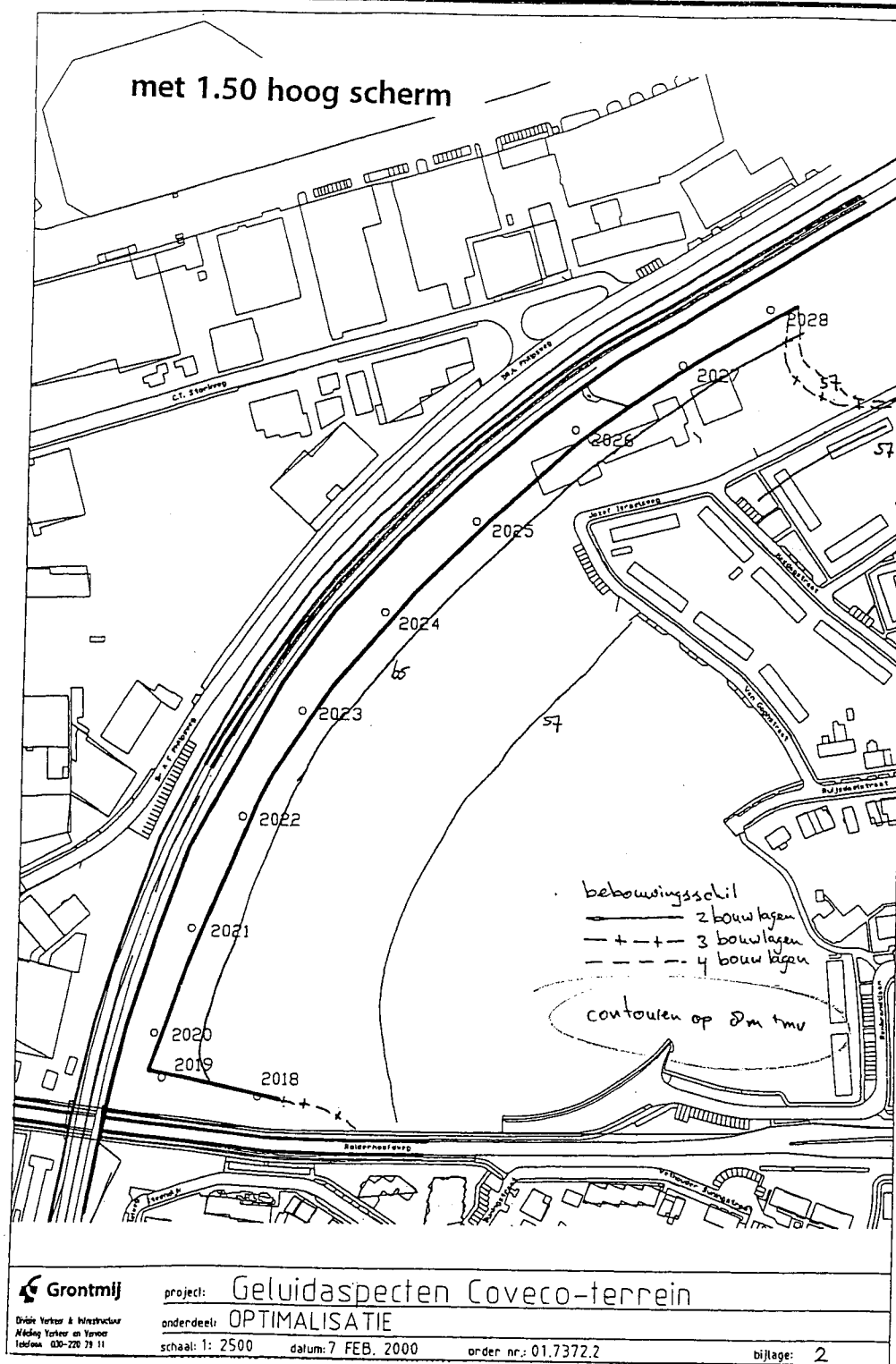
In de bijgevoegde tabellen is aangegeven welke de relatie is tussen het aantal benodigde “dove” bouwlagen en een drietal schermhoogtes. Alle waarden in de grijze vakjes overschrijden de maximale ontheffingswaarde voor spoorweglawaaï van 70 dB(A).

Als ervan uitgaan wordt dat een scherm van 1.50 m hoog qua beeld het maximaal haalbare is, dan zou de derde bouwlaag geheel doof moeten zijn en zou daarbij voor een niet dove tweede bouwlaag een ontheffing tot maximaal 70 dB(A) noodzakelijk zijn. Een eerste, niet dove bouwlaag (= begane grond) zou daarbij een geluidbelasting ontvangen van gemiddeld circa 64 dB(A). Op deze begane grond wordt de 65 dB(A) op 2 meetpunten overschreden.

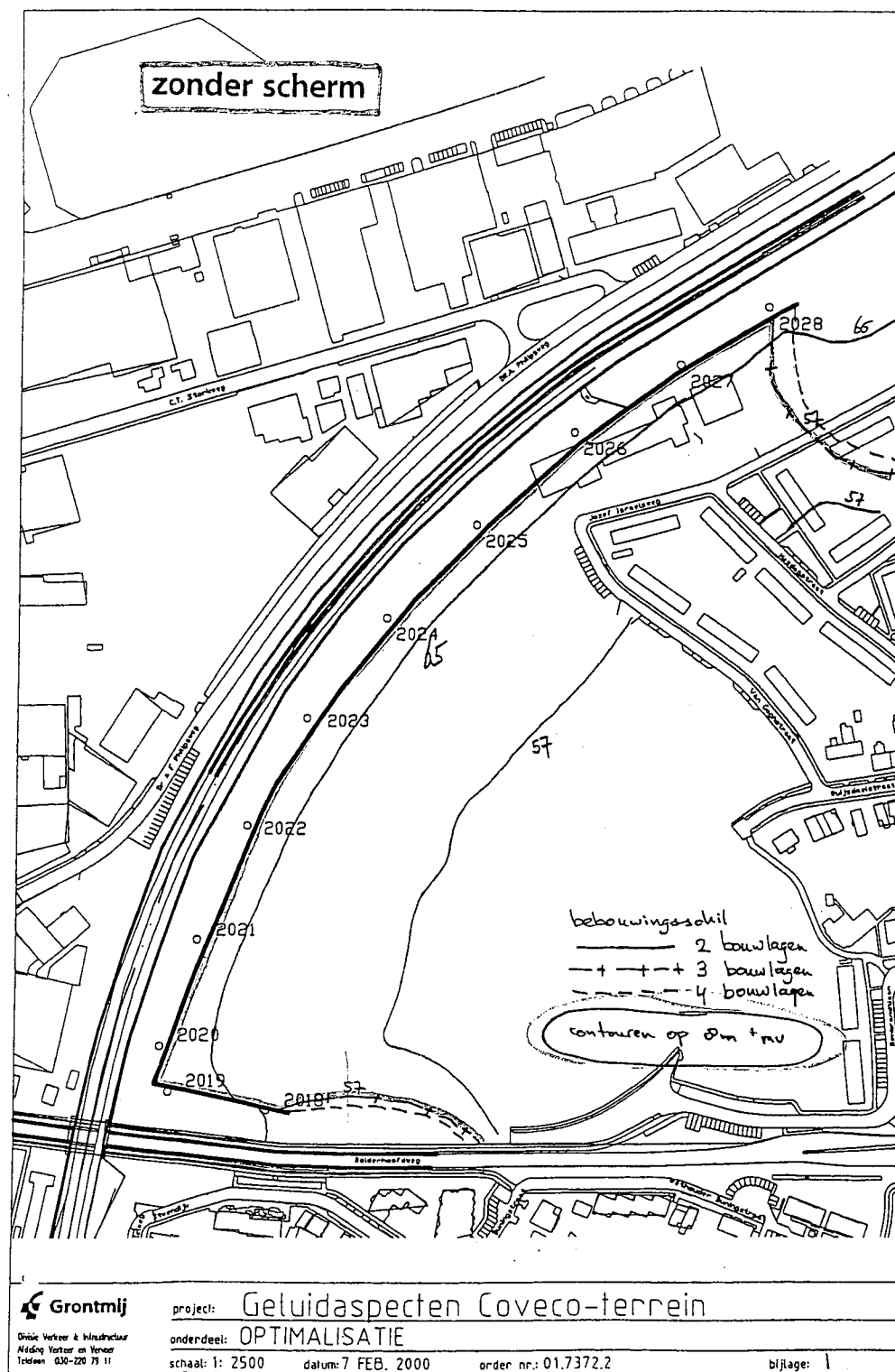
8.4 Vierde rekenslag

Doel van deze rekenslag was het beoordelen van de situatie voor het schilgebouw en het achterliggend plangebied wanneer een combinatie wordt gezocht van een ontheffing, een spooerscherm en een gesloten bebouwingsschil.

Aangezien stap 2 van de Stad en Milieubenadering tot doel heeft alle milieuruimte “af te grazen” voordat een eventuele stap 3 wordt gezet, is deze optimaliseringslag ook op basis van een ontheffingssituatie doorgerekend. De tabellen uit de derde rekenslag zijn hierbij onverkort van kracht.



Combinatie van ontheffing, spoor scherm en dove gevel; met 1,50m hoog scherm



Combinatie van ontheffing, spooerscherm en dove gevel; zonder scherm

waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	voorkeurs- waarde	maximale ontheftingswaarde	geen scherm	scherm 1.0 meter	scherm 1.5 meter	scherm 2.0 meter
2018	2,0	57	70	61,3	57,3	56,2	55,6
	5,0	57	70	62,7	60,2	58,2	57,5
	8,0	57	70	63,8	61,9	60,8	59,3
2019	2,0	57	70	69,4	65,5	62,3	60,6
	5,0	57	70		69,4	67,7	65,1
	8,0	57	70			70,1	68,9
2020	2,0	57	70		70,5	67	64,8
	5,0	57	70				
	8,0	57	70				
2021	2,0	57	70		69,8	65,8	63,9
	5,0	57	70				70,5
	8,0	57	70				
2022	2,0	57	70		67,4	64,8	63,2
	5,0	57	70			70,3	68,6
	8,0	57	70				
2023	2,0	57	70		67	64,5	62,9
	5,0	57	70			69,8	68,2
	8,0	57	70				
2024	2,0	57	70		66,1	63,8	62,3
	5,0	57	70		70,5	69	67,4
	8,0	57	70				70,4
2025	2,0	57	70		66,3	64	62,5
	5,0	57	70			69,3	67,7
	8,0	57	70				
2026	2,0	57	70		67,2	64,8	63,2
	5,0	57	70			70,4	68,7
	8,0	57	70				
2027	2,0	57	70		66,5	64,1	62,5
	5,0	57	70			69,4	67,7
	8,0	57	70				
2028	2,0	57	70		66,8	64,2	62,6
	5,0	57	70			69,7	67,9
	8,0	57	70				

Relatie tussen het aantal benodigde "dove" bouwlagen en een drietal schermhoogtes

A - effecten voor het achterliggende gebied:

Conclusie is dat een spoorscherm van 1.50 m hoogte vrijwel geen invloed heeft op de ligging van de geluidscontouren in het achterliggend gebied, een spoorscherm heeft alleen een relevante invloed op de verhouding tussen dove en niet dove bouwlagen.

B - effecten voor het schilgebouw zelf:

Als de spoorkant van de schil (minimaal 3 bouwlagen) helemaal doof wordt uitgevoerd dan is er geen spoorscherm nodig. Met een spoorscherm van 1.50 m hoog hoeft dit niet voor de meeste punten op de eerste en tweede bouwlaag. De derde bouwlaag moet dan wel doof zijn. Er is in deze situatie een ontheffing noodzakelijk voor de niet dove bouwlagen tot maximaal 70 dB(A), zie tabel uit de derde rekenslag.

De hoogte van de schil; 2, 3 of 4 bouwlagen heeft invloed op de geluidbelasting op de “achterkant” (zuidoostkant) van de schil en de verder planinwaarts gelegen bebouwing.

Bij een schil van 2 bouwlagen ligt de 57 dB(A) diep in het plangebied en ligt de 65 dB(A) contour op de achtergevel van de schil. Vooral dit laatste is een probleem omdat in een situatie van een “ontheven” of een “dove” geluidsbelaste voorkant er sprake moet zijn van een geluidluwe achterkant, d.w.z. een achterkant die door spoorweglawaaï niet hoger belast wordt dan 57 dB(A).

Bij drie bouwlagen schil is pas sprake van een geluidluwe achtergevel, hetgeen een eis is bij het verlenen van een hogere waarde voor spoorweglawaaï.

8.5 Conclusie spoorweglawaaï Coveco-terrein

Afgezien van de gevelconstructie zal er in ieder geval over circa 600 m¹ een aaneengesloten gebouwschil van minimaal 3 bouwlagen (minimaal 9 m. hoog) gerealiseerd moeten worden. De te hanteren afstand tot het dichtstbijzijnde en in gebruik zijnde spoor dient minimaal 30 m te bedragen.

Of er -al of niet- met een spoorscherm gewerkt gaat worden hangt af van de wens om ook met niet dove gevels op de eerste en tweede bouwlaag te kunnen werken.

Een scherm van 1.50 m hoog zou dan kunnen betekenen: een niet dove eerste en tweede laag in combinatie met de maximale ontheffing van 70 dB(A). De derde laag dient dan in ieder geval *wel* met een dove gevel te worden gerealiseerd.

Op basis van zeer indicatieve normbedragen zijn de realiseringkosten voor een spoorscherm van 1.50 m hoog circa f 1.700,--/m¹ (all-in). Dit betekent dat het totale scherm (inclusief benodigde “overlapzone” in totaal circa 750 m¹ lang) circa f 1.300.000,-- zal kosten. Naast de schermkosten kan ook de overlegprocedure met Nederlandse Spoorwegen tot vertraging of extra kosten leiden. Al eerder is melding gemaakt van eventuele kosten voor een signaleringsinstallatie die in een binnenbocht noodzakelijk is wanneer er een scherm op korte afstand (4,50 meter vanaf het hart van de dichtstbijzijnde spoorbaan) van het spoor wordt geplaatst.

De haalbaarheid van de daarbij benodigde maximale ontheffing van 70 dB(A) die door de Provincie Drenthe zou moeten worden verstrekt is overigens onzeker.

De realisatiekosten, de bijkomende kosten en eventuele procesmatige vertraging die een spooerscherm meebrengt dient gecompenseerd te worden door de te realiseren gevelkwaliteit. Deze compensatie is kwantitatief en kwalitatief:

- kostenbesparing op de eerste en tweede bouwlaag (niet doof)
- de mogelijkheid om entrees aan de spoorzijde te realiseren
- een verbeterde sociale controle aan de spoorzijde
- ventilatiemogelijkheden aan de spoorzijde.

Bij deze gemaakte rekenexercities dient te worden aangetekend dat de projectgroep en de stuurgroep nadrukkelijk de voorkeur hebben uitgesproken dat de optie met de geheel dove gevelwand zonder geluidsscherm en zonder de bijbehorende maximale ontheffing van 70 dB(A) de voorkeur geniet.

Op voorhand lijkt het voor het bestemmingsplan de meest flexibele weg om als “reservemogelijkheid” uit te gaan van de “worst case”, dit is de situatie met spooerscherm en een benodigde ontheffing tot 70 dB(A).

Wanneer de afweging van de marktpartijen leidt tot de conclusie dat een dove gevel absoluut niet haalbaar is dan biedt het bestemmingsplan dan nog in ieder geval de ruimte om met een scherm in combinatie met een ontheffing te werken. Andersom werken en later via een aparte procedure een ontheffing aanvragen is een niet aan te bevelen marsroute.

Het verdient aanbeveling om te onderzoeken in hoeverre er “dove entrees” in een dove gevel mogelijk zijn. Wanneer een dubbele deur werkt tegen tocht dan zou het effect van een dergelijke of ingewikkelder constructie op het spoorweglawaaï de moeite van een nader onderzoek waard kunnen zijn. Dit onderzoek valt evenwel buiten de werkingssfeer van de aan Grontmij verstrekte opdracht.

8.6 Effect aaneengesloten spoorgevel op industriellawaai

Op basis van nader onderzoek (Bureau Strop, april 2000) is vast komen te staan dat wanneer de aaneengesloten gevel langs het spoor ten minste 9 m hoog is, en wanneer de geluidsproductie van de Rioolwaterzuivering en het bedrijf C.L.M. in het kader van het zonebeheer in beperkte mate kan worden teruggedrongen, deze aaneengesloten bebouwingsschil het industriellawaai afdoende afschermt voor het achterliggende nieuwe woongebied. Aangezien voor de akoestische binnenwaarde van het schilgebouw het spoorweglawaaï veruit domineert, zal de dove constructie hiervan ook het industriellawaai voldoende temperen.

Een ontheffingssituatie voor industriellawaai is bij een dove gevelsituatie niet mogelijk aangezien de Wet Geluidhinder aangeeft dat een dove gevel alleen gerealiseerd kan worden wanneer de van het geluid afgekeerde gevel een geluidluwe gevel is. Dat wil zeggen een maximale belasting door industriellawaai van 50 dB(A) op de van het spoor afgekeerde gevel.

BIJVOEGSEL B

**Deelrapportage
wegverkeerslawaa**

3 Wegverkeerslawaa

3.1 wettelijk kader

De normstelling voor wegverkeerslawaa is opgenomen in de Wet geluidhinder. Artikel 76 stelt dat bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone van een weg de grenswaarden voor geluid in acht genomen dienen te worden.

De zone is een gebied aan weerszijden van een weg waarvan de breedte afhangt van het aantal rijstroken en het feit of de betreffende weg in het binnenstedelijke of buitenstedelijke gebied ligt (art. 74 Wgh)

Wegen in een woonerf of 30 km/uur wegen zijn uitgesloten van deze zoneplicht. In het geluidonderzoek hoeft met dit soort wegen dus geen rekening gehouden te worden.

In het geluidonderzoek voor het Coveco-terrein zijn de Rolderhoofdweg, de Lonerstraat en de Industrieweg van belang. De zonegrens van deze wegen ligt op 200 meter afstand van de weg.

In de Wet geluidhinder wordt onderscheid gemaakt in nieuwe en bestaande situaties. Dit onderzoek heeft betrekking op te nieuw projecteren woningen langs bestaande wegen. Hiervoor geldt de volgende normering:

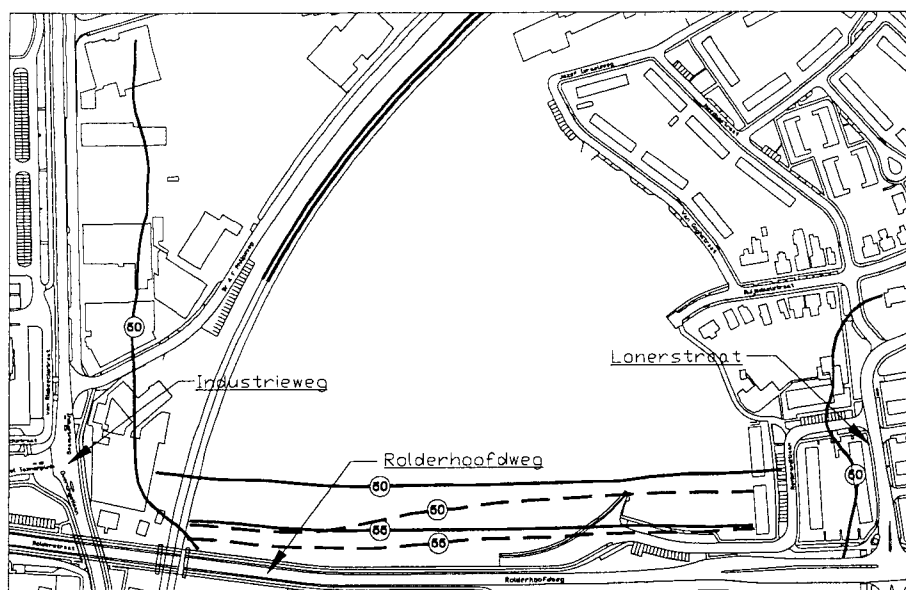
- | | | |
|---|----------|---------------|
| • voorkeursgrenswaarde | 50 dB(A) | (art. 82.1) |
| • maximale ontheffing (binnenstedelijk) | 65 dB(A) | (art. 83.2) |
| • binnenwaarde (ingeval van ontheffing) | 35 dB(A) | (art. 111.2a) |

In principe dient bij de toetsing van de geluidbelasting aan de normen van de wet uitgegaan te worden van de voorkeursgrenswaarde. Indien aan deze voorkeursgrenswaarde wordt voldaan dan zijn geen specifieke geluidprocedures vereist.

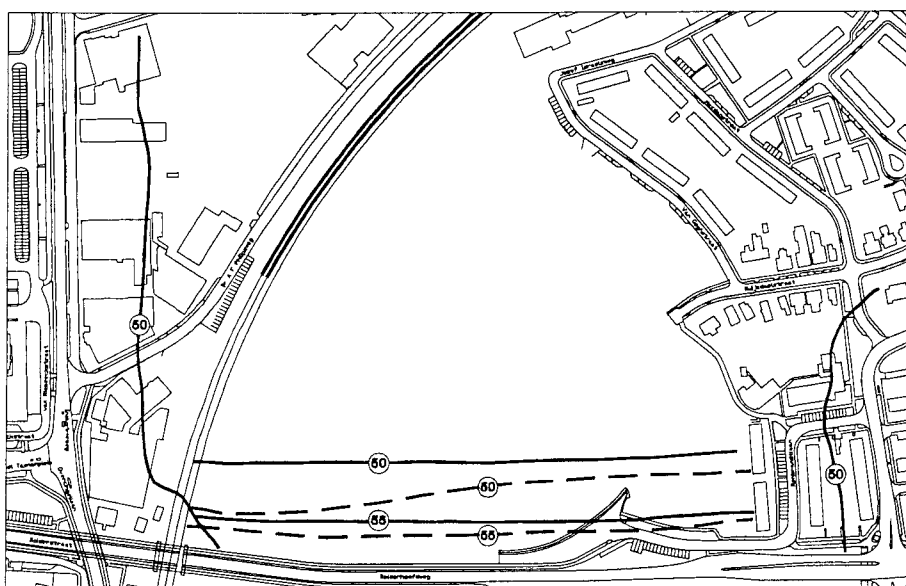
Indien de voorkeursgrenswaarde wel wordt overschreden dan dient in eerste instantie onderzoek naar mogelijke (bron- en/of overdrachts) maatregelen plaats te vinden of is onder bepaalde voorwaarden de aanvraag voor een hogere toelaatbare geluidbelasting mogelijk. Hieraan is een ter visie legging en een hoorzitting gekoppeld. Voor het verkrijgen van een hogere grenswaarde dan de voorkeursgrenswaarde dient de procedure gevolgd te worden zoals omschreven is in het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen. De in dit besluit gestelde voorwaarden hebben betrekking op het onvoldoende doeltreffend zijn van de mogelijke bron- en overdrachtsmaatregelen, dan wel op het ontmoeten van overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard. Gedeputeerde Staten mogen bij het verlenen van de hogere waarden rekening houden met gecumuleerde belastingen vanwege andere geluidbronnen, zoals andere wegen, railverkeer of industrie.

3.2 uitgangspunten

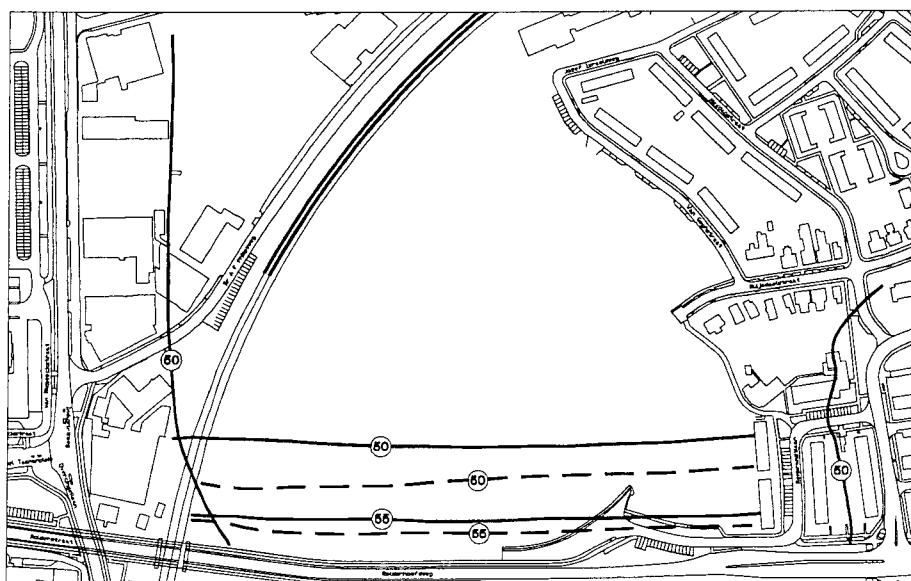
De geluidberekeningen zijn verricht conform de standaard rekenmethode 2 (SRM2) uit het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaa ex. art. 102 Wgh.



geluidcontouren voor
2 bouwlagen – 5m hoogte



geluidcontouren voor
4 bouwlagen – 11m hoogte



geluidcontouren voor
8 bouwlagen – 23m hoogte

- onafgeschermd 50/55 dB(A) contouren, t.g.v. Industrieweg, Rolderhoofdweg en Lonerstraat
 - - - onafgeschermd 50/55 dB(A) contouren, indien ZOAB + absorberende wanden

Van belang voor de berekening van de geluidbelastingen is o.a. de intensiteit en de samenstelling van het verkeer.

De intensiteiten van het wegverkeer zijn afkomstig uit het verkeersmodel van de gemeente Assen. Uitgangspunt is de variant 2010-nul waarbij de verkeersintensiteiten zijn geëxtrapoleerd naar het prognosejaar 2015. Hierbij is rekening gehouden met de extra verkeersproductie van 300 woningen op het Coveco-terrein die worden ontsloten via de Lonerstraat.

De samenstelling van het verkeer is ontleend aan de gegevens uit de verkeersmilieukaart Assen.

In de volgende tabel is een overzicht opgenomen:

wegvak	etmaal- intensiteit 2015	gemiddelde uurintensiteit maatgevende periode	verkeerssamenstelling		
			lichte motor- voertuigen	middelzware motorvoertui- gen	zware motor- voertuigen
Industrieweg / Overcingellaan	14800	nachtuur 0.6%	92.1	4.9	3.0
Rolderstraat / Rolderhoofdweg	14300	nachtuur 0.6%	92.0	5.1	2.9
Lonerstraat noord	6530	daguur 0.7%	93.8	4.8	1.4
Lonerstraat zuid	8040	daguur 6.7%	93.8	4.8	1.4

Op de berekende geluidbelastingen is de aftrek van artikel 103 uit de Wet geluidhinder toegepast. Deze aftrek, die mag worden toegepast in verband met de verwachting dat het autoverkeer in de toekomst stiller wordt, bedraagt 5 dB(A) voor wegen waarop de maximaal toegestane snelheid lager is dan 70 km/uur.

Voor de gehanteerde rijsnelheid op de diverse wegvakken is in dit akoestisch onderzoek de wettelijk maximale snelheid aangehouden. Deze bedraagt 50 km/uur met uitzondering van het gedeelte van de Rolderhoofdweg ten oosten van de Lonerstraat. De maximale snelheid bedraagt daar 80 km/uur.

De wegdekverharding van bovengenoemde wegen is in de huidige situatie normaal, fijn asfalt (DAB).

3.3 rekenresultaten

In de eerste ronde zijn de 50 dB(A) voorkeursgrenswaarde contouren berekend van de Industrieweg, de Rolderhoofdweg en de Lonerstraat in de situatie waarbij geen geluidbeperkende maatregelen zijn getroffen. Gekeken is naar de ligging van deze contour voor een hoogte die overeenkomt met bebouwing van 2 bouwlagen (5 m); 4 bouwlagen (11m) en 8 bouwlagen (23m). Uit de berekeningen blijkt dat alleen de contour van de Rolderhoofdweg binnen het plangebied ligt. Deze afstand varieert met de bouwhoogte van 60 tot 85 meter.

In de tweede ronde is, overeenkomstig de Stad en Milieu gedachte, nagegaan welke bronmaatregelen er voor de Rolderhoofdweg mogelijk zijn om het geluid te verminderen. Hierbij is het effect berekend van het vervangen van de bestaande wegdekverharding van fijn asfalt door zeer open asfalt beton (ZOAB 6/16). De correctiefactoren die voor dit type asfalt zijn gebruikt zijn afkomstig uit de CROW publicatie 133 "Het wegdek gecorrigeerd op akoestische eigenschappen" d.d. januari 1999.

Uit de berekeningen bleek dat de 50 dB(A) hiermee dichterbij de weg kwam te liggen met uitzondering van het gedeelte nabij de tunnelbak onder de spoorlijn. Het blijkt dat het wegverkeersgeluid tegen de wanden van deze bak weerkaatst en daarmee een verhoging van het geluidsniveau veroorzaakt. Om dit effect weg te nemen kunnen de wanden van de tunnelbak bekleed worden met akoestisch absorberend materiaal. De, in tekening 3.1, gestreepte weergegeven contouren hebben betrekking op de situatie waarin beide bronmaatregelen worden uitgevoerd.

De voorkeursgrenswaarde contour ligt ondanks deze maatregelen nog verplan inwaarts. Indien een milde ontheffing kan worden verkregen tot 55 dB(A) kan de bebouwing meer in de richting van de Rolderhoofdweg worden gesitueerd. Afhankelijk van de bebouwingshoogte bedraagt, ter hoogte van het midden van het plangebied, de afstand tot de as van de weg 25 tot 30 meter.

3.4 conclusie

De voorkeur van de projectgroep gaat uit naar een stedenbouwkundige invulling van de zuidrand van het plan waarbij de bebouwing als een straatwand de Rolderhoofdweg begeleid. Dit is het beste te realiseren in de situatie waarbij het wegdek van de Rolderhoofdweg wordt voorzien van ZOAB; de wanden van de tunnelviaduct onder de spoorlijn en de Industrieweg worden bekleed met akoestisch absorberend materiaal en daarbij een ontheffing kan worden verkregen van 55 dB(A).

BIJVOEGSEL C

**Akoestische onderbouwing
industrielawaai**

Aanleiding

De gemeente Assen is voornemens woningbouw te realiseren op het voormalig Covecoterrein en Holland Tyre terrein. Deze terreinen liggen binnen de huidige geluidszone van het op grond van artikel 41 en 53 van de Wet geluidhinder gezoneerde industrieterrein "het Industrieterrein". De geluidszone is vastgesteld op 6 januari 1987 door GS van Drenthe.

Het belangrijkste akoestisch uitgangspunt voor het aspect industrielawaai voor deze woningbouw is dat de gevels van de nieuw te bouwen woningen en woongebouwen geen hogere geluidsbelasting mogen ondervinden dan 50 dB(A). Met andere woorden: de nieuwbouw dient te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Voor de nieuwbouw zal derhalve geen hogere waarde worden gevraagd aan GS van Drenthe.

Een ander akoestisch uitgangspunt is dat de huidige geluidszone niet wordt gewijzigd.

Om met in achtneming van deze uitgangspunten woningbouw mogelijk te maken binnen de zone dient het bestemmingsplan het kader te scheppen. Hierop zal in dit rapport nader worden ingegaan.

Uitgangspunten bestemmingsplan

Ons bureau heeft in de aanloop naar de ontwikkeling van dit bestemmingsplan een voorstudie verricht naar de mogelijkheden voor woningbouw op het Covecoterrein binnen de geluidszone. Het voorliggende bestemmingsplan is gebaseerd op de resultaten van dit onderzoek.

Het bestemmingsplan heeft de volgende uitgangspunten voor woningbouw:
Langs het spoortraject wordt een woongebouw geplaatst met een zogenaamde dove gevel. Een dove gevel wordt conform de Wet geluidhinder niet als gevel aangemerkt. De dove gevel dient een hoogte te bezitten van minimaal 9 meter. Deze dove gevel zorgt voor afscherming van het geluid van het gezoneerde industrieterrein. Achter deze gevel wordt woningbouw gerealiseerd met een bouwhoogte van maximaal 3 bouwlagen. Parallel aan de Rolderhoofdweg worden daarnaast twee flatgebouwen gerealiseerd met een bouwhoogte van maximaal 6 bouwlagen.

Berekeningen geluidsbelasting

De berekeningen ten behoeve van dit bestemmingsplan zijn uitgevoerd met het meest actuele zonebeheersmodel van de gemeente Assen waarin alle mutaties aangaande vergunningen en meldingen tot 1 juni 2002 zijn opgenomen. Dit zonebeheersmodel bevat derhalve geluidsgegevens van alle bedrijven op "het Industrieterrein" en de daarbij behorende vergunningen en nadere eisen.

Daarnaast is in dit meest recente zonemodel de inrichting Bekro verwijderd inclusief de daarbij behorende geluidsbronnen, daar het bedrijf niet meer aanwezig is. Op de voormalige locatie van Bekro vinden naar verwachting ook in de toekomst geen geluidsproducerende activiteiten meer plaats. De huidige plannen gaan uit van realisatie van een kantoorgebouw.

Het zonebeheersmodel berekent de geluidsbelasting overeenkomstig rekenmethode II van de "handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999". De geluidsbelasting wordt normaliter beoordeeld op een hoogte van 5 meter + maaiveld. Gelet op mogelijkheden in het bestemmingsplan voor het oprichten van woningen met meerdere bouwlagen is tevens de geluidsbelasting bepaald op een hoogte van 7,5 meter + maaiveld. In bijlage 1 van deze

rapportage zijn de rekenresultaten nader gespecificeerd. Daarnaast zijn de rekenresultaten in figuren grafisch weergegeven.

Bespreking rekenresultaten

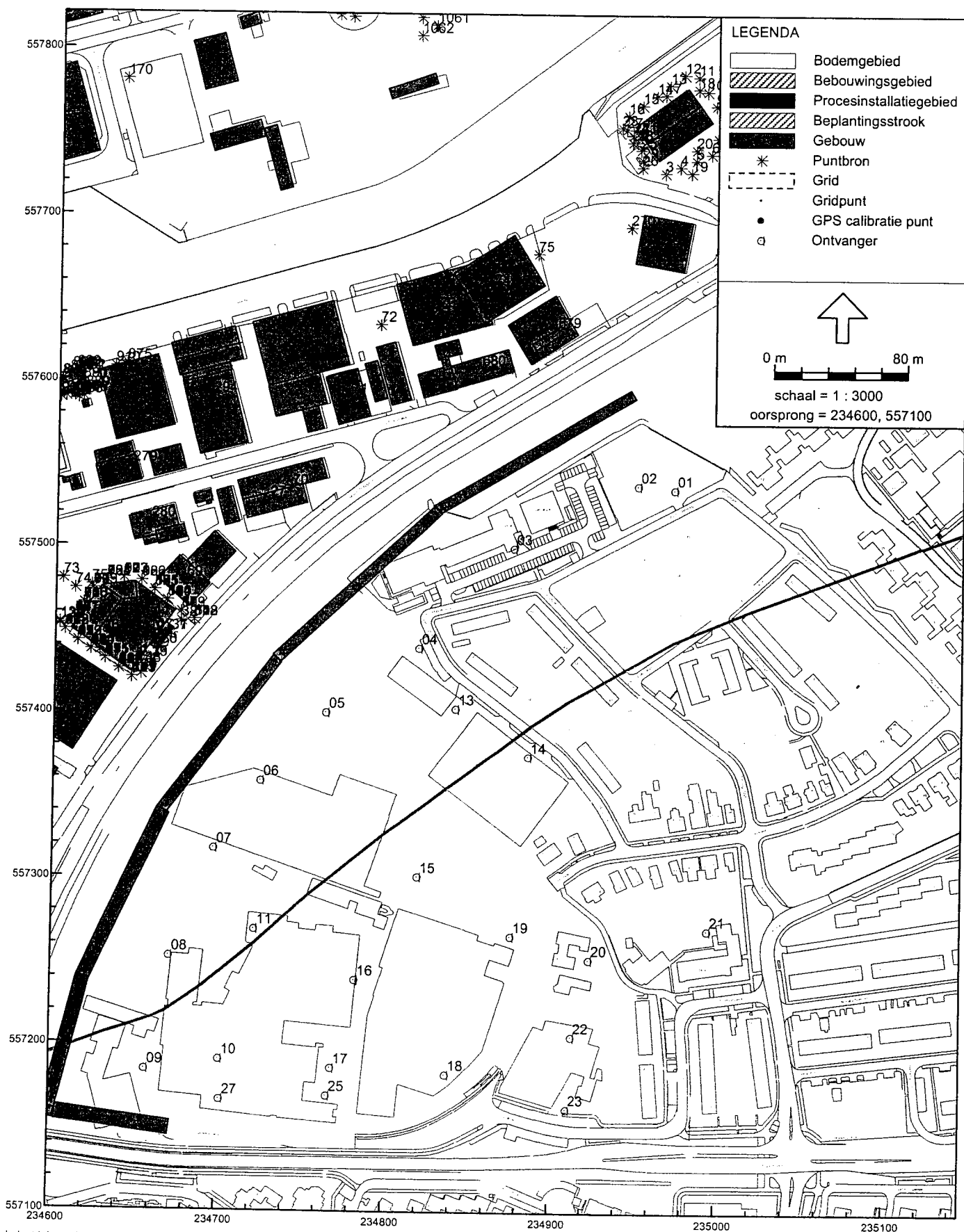
Uit de berekeningen blijkt dat ter plaatse van de gevels van de nieuw te bouwen woningen de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet wordt overschreden. Realisatie van het bestemmingsplan is derhalve mogelijk binnen de gestelde uitgangspunten.

Conclusies

De in het bestemmingsplan opgenomen dove gevel langs het spoortraject geeft voldoende afscherming van industrielawaai van de achtergelegen industrie. De geluidsbelasting ter plaatse van de gevels van de achter het woongebouw met de dove gevel nieuw te bouwen woningen kan voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde mits de bebouwing binnen de geluidszone niet hoger wordt dan 3 bouwlagen. De geplande flatgebouwen langs de Rolderhoofdweg vallen buiten de geluidszone en kunnen derhalve gebouwd worden in de voorziene 6 bouwlagen.

Leek, 27 juni 2002
Stroop raadgevende ingenieurs

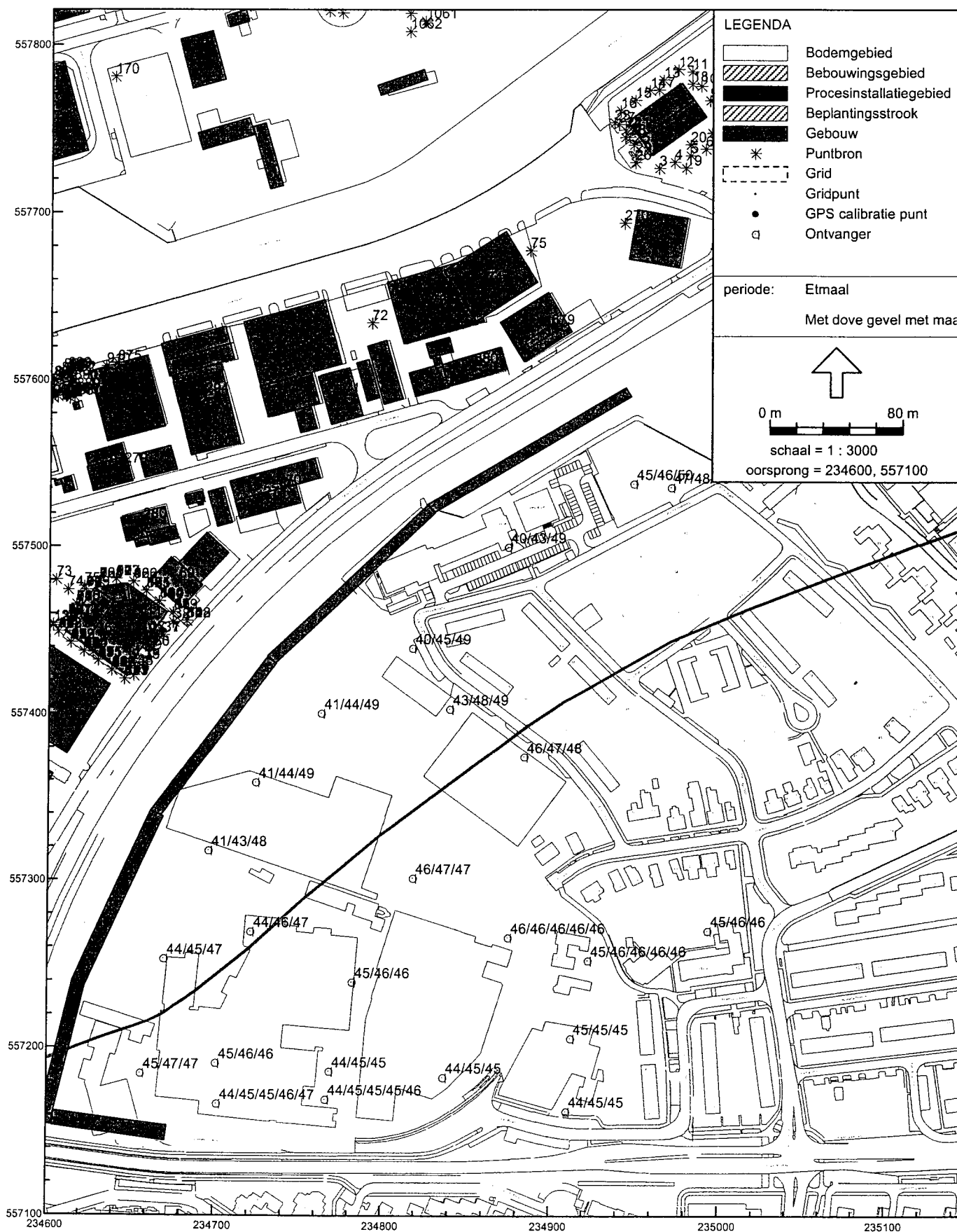
K.T. Stroop



Industrielawaai - IL, 001169.IST - Coveco - Met dove gevel met maatregelen [C:\Coveco] , Geoniso V3.20

Beoordelingspunten voormalig Covecoterrein

Ho = 1,5/4,5/7,5/10,5/13,5



Industrielaai - IL, 001169.IST - Coveco - Met dove gevel met maatregelen [C:\Coveco] , Geonose V3.20

Geluidsbelasting voormalig Covecoterrein

Ho = 1,5/4,5/7,5/10,5/13,5

Stroop raadgevende ingenieurs

Rekenresultaten

Model: 001169.IST - Coveco - Met scherm met maatregelen
 Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Industrielawaai - IL: Periode: Alle perioden

Id.	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
01_A	Nieuwbouw	1.5	46.4	40.3	37.2	47.2	64.8
01_B	Nieuwbouw	4.5	47.2	41.2	38.0	48.0	64.8
01_C	Nieuwbouw	7.5	49.3	43.6	40.3	50.3	65.0
02_A	Nieuwbouw	1.5	45.4	38.6	34.6	45.4	64.7
02_B	Nieuwbouw	4.5	46.4	39.9	35.9	46.4	64.7
02_C	Nieuwbouw	7.5	49.4	43.7	40.1	50.1	65.0
03_A	Nieuwbouw	1.5	39.4	34.0	29.8	39.8	55.7
03_B	Nieuwbouw	4.5	43.3	37.6	33.3	43.3	58.1
03_C	Nieuwbouw	7.5	48.7	43.1	39.3	49.3	63.7
04_A	Nieuwbouw	1.5	40.1	34.4	30.2	40.2	57.4
04_B	Nieuwbouw	4.5	44.8	38.6	34.3	44.8	62.0
04_C	Nieuwbouw	7.5	48.5	43.1	39.3	49.3	64.4
05_A	Nieuwbouw	1.5	41.0	34.6	30.3	41.0	58.8
05_B	Nieuwbouw	4.5	43.8	37.4	33.2	43.8	61.5
05_C	Nieuwbouw	7.5	48.7	43.3	39.3	49.3	63.2
06_A	Nieuwbouw	1.5	41.0	34.2	30.1	41.0	59.8
06_B	Nieuwbouw	4.5	43.6	37.4	33.2	43.6	61.3
06_C	Nieuwbouw	7.5	48.7	43.1	39.0	49.0	62.9
07_A	Nieuwbouw	1.5	41.1	34.3	30.2	41.1	60.2
07_B	Nieuwbouw	4.5	43.4	37.1	33.1	43.4	60.9
07_C	Nieuwbouw	7.5	48.4	42.3	38.3	48.4	62.6
08_A	Nieuwbouw	1.5	43.2	37.5	33.9	43.9	59.9
08_B	Nieuwbouw	4.5	44.1	38.2	34.6	44.6	60.1
08_C	Nieuwbouw	7.5	47.1	40.3	36.5	47.1	62.1
09_A	Nieuwbouw	1.5	44.4	38.7	35.4	45.4	60.6
09_B	Nieuwbouw	4.5	46.6	41.0	37.3	47.3	61.1
09_C	Nieuwbouw	7.5	46.6	39.8	35.9	46.6	61.2
10_A	Nieuwbouw	1.5	43.8	38.2	34.7	44.7	59.7
10_B	Nieuwbouw	4.5	45.4	39.2	35.5	45.5	60.8
10_C	Nieuwbouw	7.5	45.7	39.1	35.5	45.7	61.2
11_A	Nieuwbouw	1.5	43.0	37.2	33.6	43.6	60.4
11_B	Nieuwbouw	4.5	45.5	39.9	36.4	46.4	61.0
11_C	Nieuwbouw	7.5	46.9	40.5	36.8	46.9	63.1
13_A	Nieuwbouw	1.5	43.3	37.0	32.8	43.3	61.5
13_B	Nieuwbouw	4.5	46.9	41.4	37.6	47.6	62.5
13_C	Nieuwbouw	7.5	47.7	42.2	38.6	48.6	64.9
14_A	Nieuwbouw	1.5	45.4	39.8	36.0	46.0	62.2
14_B	Nieuwbouw	4.5	46.4	40.9	37.5	47.5	63.0
14_C	Nieuwbouw	7.5	46.8	41.3	37.7	47.7	64.3
15_A	Nieuwbouw	1.5	44.9	39.3	35.8	45.8	61.0
15_B	Nieuwbouw	4.5	46.2	40.6	36.9	46.9	61.7
15_C	Nieuwbouw	7.5	46.6	40.9	37.1	47.1	62.3
16_A	Nieuwbouw	1.5	44.3	38.7	35.2	45.2	60.6
16_B	Nieuwbouw	4.5	45.2	39.5	35.9	45.9	61.8
16_C	Nieuwbouw	7.5	45.8	39.7	36.1	46.1	62.4
17_A	Nieuwbouw	1.5	43.5	37.8	34.4	44.4	60.1
17_B	Nieuwbouw	4.5	44.2	38.4	35.0	45.0	60.6
17_C	Nieuwbouw	7.5	44.9	38.8	35.2	45.2	60.9
18_A	Nieuwbouw	1.5	43.5	37.8	34.4	44.4	60.3
18_B	Nieuwbouw	4.5	44.1	38.4	34.9	44.9	61.0
18_C	Nieuwbouw	7.5	44.4	38.5	35.0	45.0	61.4
19_A	Nieuwbouw	1.5	44.6	39.0	35.6	45.6	60.9
19_B	Nieuwbouw	4.5	45.2	39.6	36.1	46.1	61.4
19_C	Nieuwbouw	7.5	45.5	39.7	36.2	46.2	61.6
19_D	Nieuwbouw	10.5	45.8	39.9	36.3	46.3	61.5
19_E	Nieuwbouw	13.5	46.0	40.0	36.4	46.4	62.0
20_A	Nieuwbouw	1.5	44.2	38.6	35.2	45.2	60.7
20_B	Nieuwbouw	4.5	44.8	39.1	35.7	45.7	61.2
20_C	Nieuwbouw	7.5	44.9	39.2	35.8	45.8	61.3
20_D	Nieuwbouw	10.5	45.2	39.3	35.9	45.9	61.2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Stroop raadgevende ingenieurs

Rekenresultaten

Model: 001169.IST - Coveco - Met scherm met maatregelen
 Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Industrielawaai - IL: Periode: Alle perioden

Id.	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
20_E	Nieuwbouw	13.5	45.3	39.4	35.9	45.9	61.2
21_A	Nieuwbouw	1.5	44.1	38.5	35.2	45.2	61.1
21_B	Nieuwbouw	4.5	44.7	39.0	35.7	45.7	61.6
21_C	Nieuwbouw	7.5	44.8	39.1	35.8	45.8	61.8
22_A	Nieuwbouw	1.5	43.7	38.1	34.7	44.7	60.2
22_B	Nieuwbouw	4.5	44.3	38.6	35.2	45.2	60.7
22_C	Nieuwbouw	7.5	44.4	38.7	35.2	45.2	60.9
23_A	Nieuwbouw	1.5	43.1	37.5	34.0	44.0	59.8
23_B	Nieuwbouw	4.5	43.7	38.0	34.6	44.6	60.4
23_C	Nieuwbouw	7.5	43.8	38.1	34.6	44.6	60.5
25_A	Nieuwbouw	1.5	43.3	37.6	34.2	44.2	60.0
25_B	Nieuwbouw	4.5	44.0	38.1	34.8	44.8	61.3
25_C	Nieuwbouw	7.5	44.6	38.5	35.0	45.0	61.3
25_D	Nieuwbouw	10.5	45.2	38.7	35.1	45.2	61.2
25_E	Nieuwbouw	13.5	45.5	38.9	35.2	45.5	61.3
27_A	Nieuwbouw	1.5	43.2	37.7	34.2	44.2	59.5
27_B	Nieuwbouw	4.5	44.4	38.4	34.9	44.9	60.9
27_C	Nieuwbouw	7.5	45.4	38.9	35.2	45.4	61.0
27_D	Nieuwbouw	10.5	46.3	39.3	35.5	46.3	61.0
27_E	Nieuwbouw	13.5	46.8	39.5	35.7	46.8	61.2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

BIJLAGE 3

Overleg en Inspraak c.a.

Commentaar op de overleg- en inspraakreacties inzake het voorontwerp- bestemmingsplan Covecoterrein te Assen.

I. Inleiding.

Experimentenwet Stad & Milieu.

Met ingang van 1 januari 1999 is de landelijk vigerende Experimentenwet "Stad & Milieu" in werking getreden. De primaire doelstelling van deze wet is om bij de planvorming voor een herbestemming van binnenstadlocaties, de sectoren milieu en ruimtelijke ordening een meer integraal afwegingskader te laten vormen. Gebleken is dat de gedachte van een "compacte stad" met de voordelen van onder andere functiemenging, beperking van de mobiliteit en vergroting van het draagvlak van voorzieningen, ook nadelen met zich mee kan brengen ten aanzien van de wens tot verbetering van de milieukwaliteit in binnenstedelijk gebied. Voornoemde wet biedt de mogelijkheid om bepaalde locaties, waarbij milieuproblemen van diverse aard een rol spelen, toch op een maatschappelijk en politiek aanvaardbare wijze te kunnen herontwikkelen. Deze herontwikkeling moet te allen tijde zijn gericht op het bereiken van een optimaal leefklimaat en een zuinig en doelmatig ruimtegebruik.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) heeft in het kader van het raamwerk "Stad en Milieu", 25 projecten aangewezen.

De locatie bekend onder de naam Covecoterrein is aangewezen als één van de projecten waarop de experimentenwet van toepassing is.

In dat kader is namens het Ministerie van VROM een belevingsonderzoek verricht. Daarbij zijn diverse bewoners en omwonenden van het experimenteelgebied geënquêteerd en is een beeld geschetst inzake de wijze waarop het Coveco-terrein in de huidige situatie wordt ervaren. De resultaten van het belevingsonderzoek hebben voor een ieder ter inzage gelegen.

De experimentenwet gaat uit van een drie-stappenbenadering.

In eerste instantie wordt bekeken of door een integratie van functies en de daaraan inherente milieuaspecten, een goede herontwikkeling van het gebied kan plaatsvinden. Maatregelen aan de bron en in het overgangsgebied staan daarbij voorop.

Mocht een dergelijke ontwikkeling in financiële, milieuhygiënische, milieutechnische zin of anderszins niet mogelijk blijken, dan wordt gekeken naar de marges van de wet- en regelgeving, zoals de mogelijkheid tot het verlenen van vrijstellingen en ontheffingen van bijvoorbeeld de maximale geluidsbelastingen.

Ingeval ook deze mogelijkheid niet kan worden toegepast, voorziet de wet in een afwijking van de wet- en regelgeving met betrekking tot milieukwaliteitseisen, bevoegdheden dan wel ten aanzien van procedures.

De laatste stap is eerst aan de orde als zeer duidelijk kan worden aangetoond dat een herontwikkeling van de betreffende locatie via de stappen 1 en 2 niet haalbaar is, terwijl een herontwikkeling wel zeer gewenst is.

Coveco-terrein.

Op en rondom het Coveco-terrein zijn diverse milieuproblemen aan de orde, zoals bodemverontreiniging, geluidsoverlast vanwege het spoorlijn- en wegverkeer alsmede overlast van bedrijvigheid op het industrieterrein. Daar staat tegenover dat de locatie gelet op de ligging nabij het station (openbaar vervoerlocatie) zeer gunstig is voor de ontwikkeling van woningbouw en kantoren.

Een projectgroep heeft bekeken welke mogelijkheden er zijn om op een maatschappelijk aanvaardbare wijze het gebied te herontwikkelen.

Uit het onderzoek is gebleken dat de ontwikkeling van het Covecoterrein op een milieuverantwoorde wijze kan plaatsvinden door te volstaan met stap 2. Dat betekent dan ook dat de ontwikkeling kan plaatsvinden door gebruik te maken van de speelruimte die in de milieuwetgeving is geboden.

In het geval van het Covecoterrein speelt met name het aspect geluid een belangrijke rol.

Door gebruik te maken van de mogelijkheid tot het verlenen van ontheffing van de maximale voorkeursgrenswaarde en de toepassing van zogenaamde “dove gevels” is het mogelijk op een uit oogpunt van milieuhygiëne verantwoorde wijze een stedenbouwkundig plan op te stellen.

Dit heeft zich vertaald in een voorontwerpbestemmingsplan dat erop is gericht een aangenaam woongebied nabij het centrum van de stad tot ontwikkeling te brengen.

Er is voor gekozen deze oude industrielocatie te herontwikkelen ten behoeve van de woningbouw en een kantorentoren (“het Palet”).

Deze keuze is ingegeven door de grote behoefte aan woningbouw nabij het centrum. Voorts is het gewenst het gebied een meer gemengde functionele opzet te geven. Het toevoegen van woningbouw heeft daarnaast een versterkende invloed op het aspect van de sociale veiligheid.

De stedenbouwkundige uitgangspunten kunnen als volgt worden samengevat:

- * een zoveel mogelijk aaneengesloten (liefst dove) gevelwand langs het spoor van minimaal 3 bouwlagen;
- * de mogelijkheid van een kantoortoren in het zuidwesten van het plangebied (6-10 bouwlagen), al dan niet geflankeerd door hoogbouw in de sfeer van woningbouw (NB! In de toelichting van het voorontwerp was aanvankelijk ten onrechte aangegeven dat de maximale bouwhoogte 8 bouwlagen mag bedragen terwijl in de voorschriften reeds een maximum van 30 meter (is 10 bouwlagen) was opgenomen)
- * langs de Rolderhoofdweg bebouwing langs de parallelweg oplopend van 3 bouwlagen in het oosten naar 4-10 bouwlagen (kantoortoren 10 bouwlagen in het zuidwesten) en overige bebouwing max. 18 meter). Deze bebouwing moet naar de weg toe “open” zijn (geen dove gevel);
- * in het middengebied bebouwing van maximaal 3 bouwlagen.

Deze wijze van inrichting van het plangebied kan leiden tot het realiseren van minimaal 300 en maximaal 400 woningen.

30-kmgebied Lonerstraat.

Uit de verschillende overleggen met de buurtbewoners in Assen-Oost is gebleken, dat het voor de bewoners van de omgeving Lonerstraat/Covecoterrein/Schildersbuurt van cruciale betekenis is, dat de Lonerstraat wordt ingericht als een 30-km-gebied. In de toelichting van het bestemmingsplan is dit uitgangspunt nader vastgelegd.

II. Juridische procedure

Bij besluit van 22 augustus 2000 hebben wij het voorontwerp bestemmingsplan Covecoterrein te Assen alsmede de exercities die in het kader van het project "Stad & Milieu" zijn opgesteld, vrij gegeven voor de inspraak en het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening-1985 (art. 10 Bro'85).

Voornoemde plannen c.q. rapporten zijn door middel van een publicatie in het gemeentelijke huis-aan-huisblad van 20 september 2000 bekend gemaakt en hebben met ingang van 21 september 2000 vier weken ter inzage gelegen. De overlegpartners is verzocht hun reactie uiterlijk 18 oktober 2000 aan ons over te leggen.

Een aantal rechts- en individuele personen, overlegpartners en de wettelijke adviseurs heeft gereageerd op de betreffende plannen c.q. rapporten.

Dit commentaar bevat een samenvatting van de inspraak- en overlegreacties en ons standpunt omtrent deze reacties. Er is ten aanzien van de inspraak voor de eenvoud gebruik gemaakt van het algemene begrip "reclamant" als zijnde de (rechts)persoon die heeft gereageerd.

Voorts is aangegeven of de reacties hebben geleid tot een wijziging in de plannen c.q. rapporten.

III. Inspraak en overlegreacties en commentaar.

Inspraakreacties.

1. Bewoners van de woningen gelegen aan de Ruysdaelstraat 2 t/m 22.

Inleiding.

De bewoners van de woningen gelegen aan de Ruysdaelstraat 2 t/m 22 hebben een algemene inspraakreactie voorgelegd met daarnaast per reclamant een individuele reactie waarin een aantal wensen en verzoeken is opgenomen.

1.1. Ontsluiting van het plangebied.

Ondanks het feit dat het bestemmingsplan nog niet nader is uitgewerkt merken reclamanten op, bezorgd te zijn over de wijze waarop de verkeersafwikkeling in en rondom het plangebied zal plaatsvinden. In het bestemmingsplan (pag. 25) is aangegeven dat "de auto-ontsluiting van het plangebied plaats vindt via de Lonerstraat. Het te ontwikkelen deel zal worden ontsloten via een nieuwe weg over de huidige locatie van de school "De Kiekenren". De aansluiting zal plaatsvinden in een verhoogd kruisingvlak in de Lonerstraat". Voorts is vermeld, dat de wegen binnen het woongebied en ook de Lonerstraat als een 30-km zone worden ingericht.

Verder attenderen reclamanten op hetgeen in de stedenbouwkundige hoofduitgangspunten (pag. 9) in relatie met kaart 1 is opgenomen. Daarin wordt tot uitdrukking gebracht dat de ontsluitingsweg direct aansluit bij de huidige greppel tussen aan de zuidgrens grenzende tuinen en het speelplein van "De Kiekenren".

In het bestemmingsplan is echter op geen enkele wijze aangegeven welke afstand tot de tuinen in acht wordt genomen. Daarmee biedt het bestemmingsplan geen inzicht in potentiële maatregelen betreffende de privacy, rust, de leefbaarheid en de veiligheid.

Samenvattend wijzen reclamanten op de volgende negatieve consequenties bij realisering van het bestemmingsplan.

- * toename van verkeersoverlast (aantal bewegingen) en verkeerslawaaioverlast;
- * toename van onveiligheid betreffende de bereikbaarheid van de percelen aan de achterzijde;
- * toename van onveiligheid voor spelende kinderen vanuit de tuinen aan de ontsluitingsweg;
- * voortzetting c.q. verslechtering van de huidige afwateringsmogelijkheden;
- * toename van de groei van bestaande bebossing met als gevolg minder licht in de tuinen;
- * toename van de kans op sluipverkeer in de Ruysdaelstraat in verband met het ontbreken van informatie over de wijze waarop de ontsluiting van de nieuwe woonwijk aan de noord- en westzijde richting de Jozef Israëlstraat en de Van Goghstraat zal geschieden;
- * Reclamanten zijn van oordeel dat, in verband met de directe ligging van de woningen aan de Ruysdaelstraat en het smalle profiel van deze weg, dit traject niet geschikt is voor doorgaand verkeer.
- * aantasting leefsituatie van de bewoners aan de Ruysdaelstraat.

Ad. 1.1. Ontsluiting van het plangebied.

Ter inleiding is het relevant erop te wijzen dat het ter inzage gelegde voorontwerp-bestemmingsplan een **globaal** bestemmingsplan betreft. Bij de besluitvorming omtrent de keuze van de planvorm van het bestemmingsplan is bewust gekozen voor een **globaal**, nog nader uit te werken bestemmingsplan. Dit biedt de mogelijkheid in deze fase van de procedure te volstaan met de globale bestemming "woondoeleinden". Het daadwerkelijk stedenbouwkundige en civieltechnische woningbouwproject kan vervolgens in een later stadium via een zogenaamde procedure ex. art. 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) worden uitgewerkt. Een dergelijk nog op te stellen uitwerkingsplan zal ter inzage worden gelegd teneinde belanghebbenden de mogelijkheid te bieden eventuele zienswijzen in te brengen. Bij deze nadere invulling van het plangebied zullen de thans ingebrachte inspraakreacties, voor zover mogelijk, worden betrokken. In deze meer uitgewerkte planfase kunnen dan ook een groot aantal, niet direct ruimtelijke relevante zaken die zich niet laten regelen in een globaal bestemmingsplan, aan bod komen.

Ten aanzien van de verkeersafwikkeling merken wij op, dat een gedeelte van de verkeersstructuur is gelegen binnen het plangebied van het "uit te werken woongebied". Ook is een deel gelegen binnen de bestemming "doeleinden van verkeer en verblijf". Mede als gevolg van de inspraakreacties wordt thans voorgesteld de laatst genoemde bestemming en de plankaart te wijzigen. Daarbij is het volgende relevant.

Wij onderkennen dat bij de realisering van het woongebied "het Palet" een andere verkeerskundige situatie zal ontstaan. Het gebied dient immers te worden ontsloten en voorts is dit project mede de aanleiding geweest om de functie en de inrichting van de Lonerstraat en aanliggende straten te heroverwegen.

Ook kan niet worden ontkend, dat de verkeersintensiteit op de Lonerstraat mede als gevolg van deze planontwikkeling zal toenemen. Teneinde de verkeersveiligheid in en rondom het plangebied te waarborgen zullen wij deze gebieden als zijnde een 30-km zone inrichten en verkeersremmende maatregelen realiseren. Dat laat onverlet dat het verkeersgedrag zich moeilijk laat regelen. Het gaat hierbij immers om verantwoordelijkheden van individuen.

Ten aanzien van de functie van de Ruysdaelstraat merken wij het volgende op.

De functie van de Ruysdaelstraat zal in de nieuwe situatie niet wijzigen ten opzichte van de huidige situatie. De Ruysdaelstraat blijft een woonstraat met alleen een functie voor aanwonenden en buurtgebonden verkeer. De ontsluiting van het woongebied "het Palet" vindt plaats via de nieuw aan te leggen weg over het terrein van De Kiekenren. Voor elke woonbuurt geldt, dat er naast een primaire ontsluitingsroute een tweede in/uitgang beschikbaar moet zijn. Dit kan een woonstraat zijn of desnoods een fietspad waarvan het verkeer in noodsituaties gebruik kan maken. Mocht de primaire ontsluitingsroute wegens wegwerkzaamheden of een ongeval gestremd zijn, dan kunnen hulpdiensten en het buurtgebonden verkeer via de tweede in/uitgang toegang krijgen tot de bestemming. Voor het woongebied "het Palet" was ten tijde van de terinzagelegging van het voorontwerp nog niet bepaald waar deze tweede in/uitgang zou worden gesitueerd. Voor een deel is dit traject gelegen binnen het nog "uit te werken woongebied" dat in het uitwerkingsplan nader zal worden geconcretiseerd. De gemeente zal er zorg voor dragen dat het stratenpatroon en de verkeerscirculatie zo vorm worden gegeven dat de ontsluiting van het gebied daadwerkelijk via de nieuwe weg over het terrein van De Kiekenren plaats vindt.

In dat verband wordt opgemerkt dat er thans overeenstemming is met de marktpartijen om de ingang van "het Palet" in zuidelijke richting te verleggen. Dit betekent dat de nieuwe entreeroute niet meer langs de achtertuinen van panden aan de Ruysdaelstraat ligt. Dit tracé vormt een brede ontsluiting van het plangebied en zal dan ook als hoofdentree van "het Palet" gaan functioneren. Op deze wijze kan de overlast voor de bewoners aan de Ruysdaelstraat worden voorkomen. Voorts biedt deze optie de mogelijkheid een aantal woningen langs de hoofdentree te realiseren. De achterkanten van deze nieuw te realiseren woningen sluiten op deze wijze aan op de achterkanten van de woningen aan de Ruysdaelstraat. Met een dergelijke stedenbouwkundige invulling wordt tegemoet gekomen aan een groot deel van de inspraakreacties.

Deze overweging leidt dan ook tot een aanpassing van de plankaart als vorenomschreven..

1.2. Lijst van individuele inspraakreacties, wensen en verzoeken.

- * aandacht voor de aansluiting van de zuidzijde van de tuinen van reclamanten met de ontsluitingsweg; voorkeur voor een grote diepe greppel of sloot achter de tuinen of een groenstrook-weg of een geluidswal of mogelijkheid tot het rechtstreeks parkeren van een auto in de achtertuin van reclamanten aan de Ruysdaelstraat;
- * goede afwateringssituatie creëren;
- * verwijdering van de hoge bomen en in plaats daarvan de aanleg van een mooie lage/halfhoge groenstrook;
- * aandacht voor de geluidssituatie, waarborgen van rust, geluidswal dan wel uniforme erfafscheiding;
- * aandacht voor de inrichting van de Ruysdaelstraat bij het verwijderen van het hek van Holland Tyre;
- * aankopen van grond.

Ad. 1.2. Lijst van individuele inspraakreacties, wensen en verzoeken.

Een aantal van de inspraakreacties kan niet in het bestemmingsplan worden gereguleerd. Een bestemmingsplan is niets anders dan een ruimtelijk plan op hoofdlijnen waarin doeleinden en functies aan gebieden en daarop bevindende opstellen worden toegekend. De wensen en verzoeken (afwateringsituatie, aansluiting zuidzijde van de tuinen aan de potentiële ontsluitingsweg) kunnen wel bij de verdere planuitwerking met bewoners, gemeente, projectontwikkelaars en belanghebbenden nader worden beoordeeld waarbij gekeken zal worden of en in hoeverre bepaalde wensen zijn te honoreren.

2. H. Hoge, Ruysdaelstraat 34 en J.P. Hoekstra, Ruysdaelstraat 24 mede namens een aantal bewoners van de Ruysdaelstraat.

2.1. Bezwaar tegen ontsluiting van het plangebied via “De Kiekenren”.

Reclamanten merken op dat de verkeersintensiteit op de Lonerstraat op dit moment hoog is (ca. 6000 verkeersbewegingen per dag). Door de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk zal het aantal verkeersbewegingen navenant toenemen (ca. 8.500 tot 9.000 verkeersbewegingen per dag, (exclusief autonome groei)). Onderkend wordt, dat er geen andere oplossing mogelijk is voor de ontsluiting van “het Palet” dan op de Lonerstraat ter hoogte van de Mesdagstraat. Dat laat onverlet dat de verkeershinder op de Lonerstraat voor aanwonenden ontoelaatbaar hoog is (filevorming en de ochtendspits). De huidige inrichting en het profiel van de Lonerstraat doet vermoeden dat dit traject een doorgaande weg is en deze functioneert thans ook als zodanig. Reclamanten zijn dan ook content met het voorstel van de gemeente, de Lonerstraat en aanliggende woonwijken als 30-km-zone aan te wijzen. De voorgestelde maatregelen (2 drempels) en de fasering van de maatregelen (2001 en 2003/2004) zijn naar het oordeel van reclamanten echter niet afdoende om het sluipverkeer te voorkomen. De in het plan opgenomen ontsluiting van “het Palet” nl. aantakkend op de Lonerstraat is voor reclamanten dan ook niet aanvaardbaar.

Ad. 2.1. Bezwaar tegen ontsluiting van het plangebied via “De Kiekenren”.

In de brief van reclamanten wordt onderkend dat er geen andere oplossing mogelijk is voor de ontsluiting van “het Palet” dan op de Lonerstraat ter hoogte van de Mesdagstraat. Het bezwaar dat de reclamanten hebben heeft betrekking op de verkeersmaatregelen voor de Lonerstraat in het kader van de 30 km/uur inrichting volgens Duurzaam Veilig. Voor die maatregelen geldt een afzonderlijke inspraakprocedure. Er heeft in dat verband inmiddels overleg met reclamanten plaatsgevonden over de maatregelen die voorgesteld zijn om de Lonerstraat herin te richten tot een 30 km-gebied waarbij overeenstemming is bereikt over de nieuwe maatregelen. Deze fysieke en civieltechnische werkzaamheden laten zich echter niet in een planologisch regiem regelen en zullen dus eerst bij de feitelijke realisering van het stedenbouwkundige project worden aangelegd.

Voorts wordt verwezen naar het commentaar onder punt 1.1.

2.2. Ontbreken van een nadere aanduiding voor de tweede ontsluitingsweg in het bestemmingsplan.

Tijdens het overleg in de klankbordgroep is van de zijde van de gemeente Assen meegedeeld dat de Ruysdaelstraat ter hoogte van de woningen Ruysdaelstraat 2 t/m 22 te smal is voor de functie van een ontsluitingsweg. Voorts is gesteld dat ten behoeve van de ontsluiting van “het Palet” niet volstaan kan worden met één ontsluiting. Anderzijds is in het bestemmingsplan geen nadere aanduiding van een tweede ontsluiting opgenomen. Reclamanten benadrukken in dit verband dat de Ruysdaelstraat zich niet leent voor een dergelijke functie. Daarmee zou afbreuk worden gedaan aan één van de uitgangspunten van het bestemmingsplan inhoudende de handhaving en zo mogelijk verbetering van de huidige woonsituatie en het creëren van voorwaarden voor verbetering van de kwaliteit van de bebouwing en woonomgeving. Verzocht wordt dan ook het bestemmingsplan te wijzigen dan wel schriftelijke afspraken met de projectontwikkelaars vast te leggen waarin dit uitgangspunt als basis wordt genomen.

Ad. 2.2. Ontbreken van een nadere aanduiding voor de tweede ontsluitingsweg in het bestemmingsplan.

Zie het commentaar onder punt 1.1 en 2.1.

Overlegreacties ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening-1985.

De volgende overlegpartners hebben aangegeven geen aanleiding te hebben gevonden op de plannen te reageren:

- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, directie Noord
- Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek.
- Stichting Woningbeheer Assen.
- Rijksdienst voor de Monumentenzorg.
- Gasunie

Van de hierna volgende overlegpartners zijn schriftelijke reacties ontvangen:

- Essent Netwerk Noord N.V.
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Inspectie Ruimtelijke Ordening.
- Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, directie Noord Nederland.
- Vrouwenwoonbureau/VAC
- KPN Telecom B.V.
- Tennet B.V namens de N.V. SEP
- NS Railinfrabeheer B.V.
- Heling Krop Bekkering te Groningen namens de drie marktpartijen/projectontwikkelaars.
- Provincie Drenthe (CARP).
- Ministerie van Economische Zaken, regio Noord.
- Seniorenraad.

Reactie per overlegpartner en gemeentelijk standpunt

1. Essent Netwerk Noord N.V.

Verzocht wordt bij de verdere planontwikkeling rekening te houden met bestaande en toekomstige kabel- en leidinginfrastructuur, zowel onder- als bovengronds. Daarnaast wordt erop geattendeerd dat er mogelijk grond nodig is voor het vestigen van trafostations.

Ad. 1.

De gemeente Assen zegt toe tijdig overleg te plegen teneinde de verschillende werkzaamheden op elkaar af te stemmen.

2. Ministerie van VROM, Inspectie van de Ruimtelijke Ordening Noord, mede namens de inspectie Volkshuisvesting en Milieuhygiëne

2.1. Algemeen.

De inspecteur merkt op dat het in dezen gaat om een project in het kader van de experimentenwet “Stad & Milieu” dat het resultaat is van een intensief voortraject waarbij zowel de provinciale- als de rijksoverheid zijn betrokken. Het plan past in het streven naar een zuinig ruimtegebruik en de “Compacte Stad” gedachte. Voorts is de behoefte aan woningbouw nabij het centrum en voorzieningen groot en is in dat opzicht het woningbouwproject Coveco in overeenstemming met de gedachte achter de “Stad & Milieustrategie”.

Ad.2.1. Algemeen.

De reactie wordt met instemming ontvangen.

2.2. Invulling plangebied.

Er is ondanks diverse milieuhygiënische beperkingen in de vorm van o.a. geluid- en geurhinder voor gekozen het plangebied met name in te richten als een woningbouwproject met een beperkte mogelijkheid tot het realiseren van kantoren. Bij deze keuze heeft het aspect van de sociale veiligheid een belangrijke rol gespeeld. Langs het spoor wordt gedacht aan woningbouw met een “dove gevel” dan wel een geluidsscherm langs het spoor met ontheffing van de voorkeursgrenswaarde tot maximaal 70 dB(A). Gelet op de ligging van het plangebied nabij

het station kan een deel van deze locatie conform het locatiebeleid van het rijk worden bestempeld als zijnde een A-locatie. In dat opzicht is een invulling met kantoren allerminst ondenkbaar.

De inspecteur mist een alternatief dat voorziet in de projectie van kantoren in deze zone langs het spoor die tevens als geluidsafschermende bebouwing zou kunnen fungeren.

Een dergelijk alternatief hoeft geen bezwaar te vormen voor de stedenbouwkundige kwaliteit en de gewenste sociale veiligheid.

Ad. 2.2. Invulling plangebied.

Het plan voorziet in beperkte mate in het realiseren van kantoorfuncties. In een gedeelte van het plangebied dat het dichtst bij het station is gelegen (de uiterste zuidwestpunt) is de mogelijkheid geboden om een kantorencomplex van maximaal 10 bouwlagen (hoogte 30 meter) te realiseren. De keuze voor het invullen van het plangebied met hoofdzakelijk woningen is onder andere ingegeven door de grote vraag naar woningen nabij het centrum. Bovendien grenst het gebied aan bestaand woongebied en is het belangrijk dat het nieuw te ontwikkelen plangebied op een goede wijze aansluit bij het bestaande woongebied. Bovendien kan intensivering van de woonfunctie ertoe leiden dat er minder gebruik wordt gemaakt van het autoverkeer bij het bezoek aan de eigen binnenstad en verdient de woonfunctie de voorkeur uit overwegingen van sociale veiligheid. Het realiseren van meerdere kantorenlocaties op deze relatief kleine locatie heeft geleid op vorenstaande overwegingen minder de voorkeur gekregen..

2.3. Ontheffing geluidswaarden.

In verband met een eventuele ontheffing van de geluidswaarden ten behoeve van de woningen is het thans reeds noodzakelijk dat inzicht wordt gegeven in de exacte ligging en het aantal woningen waarvoor ontheffing dient te worden aangevraagd. Het gememoreerde op pagina 15 van de voorschriften (ad. B sub 1) is dan ook naar het oordeel van reclamant niet correct. Geadviseerd wordt de betreffende voorschriften op dit punt aan te passen.

Ad. 2.3. Ontheffing geluidswaarden.

Teneinde gebruik te kunnen maken van de wettelijke mogelijkheden inzake ontheffingen van de maximale geluidsbelastingen is het noodzakelijk dat ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan door Gedeputeerde Staten de gevraagde ontheffingen zijn verleend.

Omdat het in dit geval een globaal bestemmingsplan betreft dat nog nader dient te worden uitgewerkt was het ten tijde van de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan nog niet mogelijk de ligging en het aantal woningen waarvoor ontheffing zal worden aangevraagd exact aan te geven. Er is in die fase van het planproces dan ook volstaan met de opmerking dat ontheffingen zullen worden aangevraagd voor het gebied dat in het globale bestemmingsplan is bestemd als zijnde "uit te werken woondoeleinden".

Het bepaalde in artikel 5 van de uitwerkingsregels, inhoudende dat "in het uit te werken woongebied is bepaald dat geluidsgevoelige bebouwing slechts is toegestaan indien de geluidbelasting vanwege het wegverkeer en/of spoorweg niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde," is dan ook in onze optiek een juiste bepaling.

Ten aanzien van het wegverkeerslawaai kan thans worden opgemerkt dat een ontheffing vanwege het lawaai veroorzaakt door het wegverkeer op de Rolderhoofdweg voor de nieuw te realiseren woningen zal worden aangevraagd. Voorts is inmiddels duidelijk geworden dat ten aanzien van het spoorweglawaai er van wordt uitgegaan dat geen gebruik behoeft te worden gemaakt van de mogelijkheid tot het verkrijgen van een ontheffing. Met de marktpartijen is overeenstemming bereikt over de stedenbouwkundig invulling van het plangebied. Hoewel deze invulling nog geen formele status heeft en nog in de vorm van een uitwerkingsplan dient te worden geconcretiseerd, is het in dit stadium van het planproces wel belangrijk hiervan melding te doen aangezien dat invloed heeft op de besluitvorming om al dan niet een ontheffing vanwege het spoorweglawaai aan te vragen.

Het idee achter het stedenbouwkundige plan is, dat aan de zijde van het spoor in ieder geval dove gevels op de eerste en tweede etage worden gerealiseerd. Wanneer deze uitgangspunten worden gehanteerd is het niet noodzakelijk een ontheffing vanwege het spoorweglawaai aan te vragen.

Ter plaatse van door de marktpartijen eventueel gewenste onderbrekingen in de lange gevel langs het spoor zal plaatselijk met geluidsschermen gewerkt moeten worden om te voorkomen dat er ongewenste geluidsslekke richting achterliggend woongebied optreedt. Een alternatief hierbij is om gebouwdelen elkaar deels te laten overlappen waardoor er een geluidsdichte "sifon" ontstaat.

2.4. Bodemverontreiniging.

In hoofdstuk 2.3.5. van de toelichting wordt de indruk gewekt dat de aard en de omvang van de bodemverontreiniging nog niet geheel is uitgekristalliseerd. Geadviseerd wordt daar meer duidelijkheid in te verschaffen.

Ad. 2.4. Bodemverontreiniging.

Uit diverse onderzoeken is een globaal inzicht verkregen in de mate van bodemverontreiniging. Thans wordt in opdracht van de marktpartijen een saneringsplan opgesteld dat ter besluitvorming zal worden voorgelegd aan het provinciaal bestuur.

2.5. Gevaar.

De stelling in paragraaf 2.3.4. dat de regionale inspecteur milieuhygiëne inzake het transport van gevaarlijke stoffen per spoor een afstand van 30 meter van de spoorrails tot nieuwe woningen voldoende vindt, is naar het oordeel van reclamant niet geheel correct. In verband met chloortransporten is een dergelijke afstand vanuit het oogpunt van milieuhygiëne in beginsel niet acceptabel. Gelet echter op de reeds ontstane situaties met bebouwing langs spoorwegen en de enorme beperking voor ontwikkeling van deze locaties nabij het spoor indien alleen met milieucriteria rekening zal worden gehouden, zal de inspectie zich niet verzetten tegen een bestuurlijke afweging, inhoudende dat een afstand van 30 meter wordt aangehouden.

Met name de chloortransporten verdienen zorgvuldige aandacht. Daarnaast dient te worden geïnventariseerd of er sprake is van transport van andere gevaarlijke stoffen.

Ad. 2.5. Gevaar.

Wij nemen de opmerking voor kennisgeving aan. Op basis van nader overleg dat hierover heeft plaatsgevonden tussen de gemeente Assen en de inspecteur en op basis van een onderzoek dat met betrekking tot dit aspect door Bureau DHV is verricht, bleek dat voor het Coveco-terrein een aan te houden afstandsmaat van 30 meter de risico's afdoende inperkt.

Ten aanzien van het transport van andere gevaarlijke stoffen merken wij op, dat dit transport voornamelijk in de nachtperiode plaats vindt. Een afstand van 30 meter wordt ook in dat geval voldoende geacht. Deze afstandsmaat geldt alleen voor het nieuwe woongebied en geldt niet voor kantoren- dan wel bedrijven.

2.6. Geluid.

De inspecteur merkt op dat in het bestemmingsplan is vermeld dat enerzijds door middel van maatregelen getracht zal worden de geluidsbelasting als gevolg van de bedrijven op het industrieterrein onder de voorkeursgrenswaarde te houden maar anderzijds wordt overwogen ontheffingen van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) tot 55 of 60 dB(A) aan te vragen. Onderkend wordt dat deze ontheffingen wettelijk gezien mogelijk zijn, maar het is de vraag of het verruimen van bedrijfsontwikkeling op het industrieterrein, gelet op de voorkeur voor het ontwikkelen van een aangenaam woonklimaat op het Covecoterrein, te rechtvaardigen is.

Ten aanzien van het spoorweggeluid wordt gewezen op de mogelijkheid tot het verkrijgen van ontheffing van de voorkeursgrenswaarde tot maximaal 70 dB(A) maar is verzuimd aan te geven wat er in deze situatie nodig is.

Voorts is vergeten te vermelden dat te allen tijde de binnenwaarde van de woning ook in 30 km-zones maximaal 35 dB(A) mag bedragen.

Ad. 2.6. Geluid.

*Het is niet de bedoeling de bedrijfsontwikkeling op het industrieterrein te verruimen. Het is echter zonneklaar dat het in casu een **bestaand** industrieterrein betreft waarin bedrijven zijn gelegen met een rechtsgeldige milieuvergunning. Deze bedrijven hebben hun bedrijfsvoering afgestemd op deze vergunning en hebben daaraan rechten ontleend. Uitgaande van **die bestaande** situatie is het voorontwerpbestemmingsplan in het overleg en de inspraak gebracht. Inmiddels heeft de gemeente per bedrijf nauwkeurig bekeken of er sprake is van niet gebruikte geluidsruimte die het rechtvaardigt de milieuvergunning aan te scherpen. De betreffende milieuvergunningen zijn inmiddels aangepast.*

Gebleken is dat de geldende geluidszone niet wordt overschreden. De huidige zone blijft daarom uitgangspunt voor dit bestemmingsplan. Door middel van een dove gevelwand langs het spoor kan binnen de huidige geluidszone worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor de gevels van de daarachter gelegen woningen. Een ontheffing voor een hogere geluidsbelasting vanwege het industrieterrein is dus niet noodzakelijk.

2.7. Geur.

Ten aanzien van de geuremissie van het bedrijf Frico Cheese is vermeld dat bij het ontwerpbestemmingsplan duidelijk moet zijn welke maatregelen noodzakelijk zijn om de geurhinder tot het ALARA-niveau (As Low As Reasonable Achievable) terug te brengen. Daarnaast zou een revisiemilieuvergunningprocedure dienen te worden geëntameerd zodat bij de vaststelling van het bestemmingsplan zekerheid bestaat over het voldoende terugdringen van de geur en de verlening van de vergunning. In het voorliggende plan ontbreekt de informatie hieromtrent.

Ad. 2.7. Geur.

Inmiddels is het bedrijf Frico Cheese gestopt met de productie van weipoeder, de belangrijkste geurveroorzakende component in het productieproces. De weipoedertoren is inmiddels buiten gebruik genomen hetgeen impliceert dat het probleem van de geuroverlast is opgelost. Er zijn dan ook in dat opzicht geen beperkingen meer voor een stedenbouwkundige invulling van het plangebied met woningen. Voorts is bijlage 3 (geuronderzoek) niet meer relevant en kan derhalve vervallen. Op basis van deze verminderde emissie zal de gemeente Assen een revisieprocedure voor de milieuvergunning van Frico Cheese entameren waardoor ook in de verdere toekomst de waarborg is gelegd voor de inperking van geuroverlast voor de nieuwbouw op het Coveco-terrein.

2.8. Drukkerij.

In het plan zijn voorschriften opgenomen op grond waarvan de drukkerij mogelijkerwijze zal worden vervangen door woonbebouwing. Deze regeling is echter onvoldoende. Bij het verdwijnen van de huidige drukkerij dient vestiging van een nieuwe drukkerij of een ander bedrijf te worden uitgesloten. Voorts is onduidelijk wanneer de geluidszone ten behoeve van de nieuw te bouwen woningen zal worden vastgesteld.

Ad. 2.8. Drukkerij.

De betreffende drukkerij valt op basis van de VNG-Basiszoneringslijst in milieucategorie 3 en heeft een theoretische zone van 30 meter voor geur en 100 meter voor geluid. In de rechtsgeldige milieuvergunning die aan het bedrijf is verleend is echter in het kader van geluid een beperking opgelegd in die zin dat op de grens van de inrichting de geluidbelasting is gemaximaliseerd tot 55-, 45-, en 40 dB(A) in de dag, avond en nacht.

Het gaat derhalve om een bestaande situatie waar rekening mee dient te worden gehouden. Dat laat onverlet dat de locatie van het bedrijf, gelet op de belendende planontwikkeling, met name geschikt is voor de realisering van een woongebied. Dat gegeven rechtvaardigt dan ook de in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid ex. art. 11 WRO ten behoeve van woningbouw alsmede het door de gemeente geïnitieerde overleg met de betreffende ondernemer.

Teneinde echter het bedrijf niet in de bedrijfsontwikkeling te beperken is in het voorontwerp voorlopig uitgegaan van de van toepassing zijnde milieuvergunning. Wij hebben daarentegen wel nadrukkelijk overwogen dat het niet gewenst is een nieuw bedrijf uit een zwaardere milieucategorie op deze locatie te exploiteren.

Thans kan inmiddels worden vermeld dat het pand is aangekocht door de gemeente. In een privaatrechtelijke overeenkomst is vastgelegd dat het bedrijf vóór 01-01-2003 de huidige locatie zal verlaten. Dat betekent dan ook dat dit deel van het plangebied bij de planvorming kan worden betrokken en dat de plankaart dient te worden aangepast door de bestemming "uit te werken woongebied" ook op dit deel van het plangebied te leggen.

De als bijlage in het plan opgenomen bedrijvenlijst is daarmee niet meer relevant en kan vervallen.

3. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, directie Noord-Nederland.

3.1. Locatiebeleid.

In de toelichting van het bestemmingsplan is vermeld dat de voorgestane invulling op het Covecoterrein in overeenstemming is met het rijkslocatiebeleid. Dit kan de Rijkswaterstaat vooralsnog niet onderschrijven. Een categorisering van het bereikbaarheidsprofiel (A of B-locatie) is echter niet vermeld. Voorts ontbreekt er een koppeling tussen het bereikbaarheidsprofiel van de locatie en het mobiliteitsprofiel van de toe te laten bedrijven en kantoren. De in het plan opgenomen norm van 40 parkeerplaatsen per 100 werknemers waarvan 20 parkeerplaatsen op eigen terrein (art. 3, lid 1, onder 2) is dan ook niet te beoordelen.

In afwachting van een nieuwe aanpak inzake het locatiebeleid zoals die in het Nationaal Verkeer en Vervoersplan en in de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening nader zal worden uitgewerkt is er thans geen mogelijkheid om van het bestaande beleid af te wijken.

Ad. 3.1. Locatiebeleid.

Wij hebben dan ook een vertaling gegeven aan het Rijkslocatiebeleid in die zin dat wij onderkennen dat het plangebied is gelegen op een openbaar vervoerlocatie die met name geschikt is voor arbeids- en bezoekersintensieve bedrijven en kantoren. In deze optiek is het maximale aantal van 40 parkeerplaatsen per 100 werknemers waarbij 20 parkeerplaatsen op eigen terrein en 20 parkeerplaatsen in openbaar gebied redelijk te achten. Dit is in overeenstemming met het surplusmodel van de Rijksoverheid.

Vrouwenwoonburo/VAC.

4.1. Toename verkeersdruk op de Lonerstraat.

Het Vrouwenwoonburo verwacht een flinke toename van de verkeersdruk op de Lonerstraat, mede door het invullen van de woongebieden Houtlaan, Vreebergen, Amelterhout en het buitengebied. Belangrijke aandacht wordt gevraagd voor het kruispunt Lonerstraat/Rolderhoofdweg in verband met het gebruik daarvan door voetgangers en fietsers. Voorts wordt afgevraagd of bij de aansluiting van het plangebied via de Rolderhoofdweg op het tunnelviaduct voor voetgangers via een hellingbaan rekening wordt gehouden met invaliden. Daarnaast dient de route van de bromfiets op de Rolderhoofdweg richting het centrum/station goed geregeld te worden.

Ad. 4.1. Toename verkeersdruk op de Lonerstraat.

Deze zaken zijn puur formeel gezien niet nader te reguleren in een bestemmingsplan maar betreffen meer een feitelijke invulling van het plangebied..

Voorts wordt opgemerkt dat de verkeersdruk op de Lonerstraat enerzijds zal toenemen door de woningbouwontwikkeling van "het Palet", maar anderzijds zal afnemen door de verkeersmaatregelen in het kader van de 30 km/uur inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig. Ook maatregelen die buiten het plangebied getroffen worden, zoals de 30 km/uur inrichting van de Pelikaanstraat e.o. en de rotonde bij het kruispunt Industrieweg - Fokkerstraat, zullen leiden tot een verschuiving van verkeersstromen ten gunste van de verkeersdruk op de Lonerstraat. De gemeente zal de komende jaren via verkeerstellingen de verkeersbelasting op de Lonerstraat monitoren.

De gemeente zal de verkeerssituatie bij het kruispunt Rolderhoofdweg - Lonerstraat eveneens in de gaten blijven houden. Overigens wordt er met het plan "het Palet" een verbetering gerealiseerd voor de fietsroutes van en naar het centrum. Fietsverkeer vanaf de Schildersbuurt, Amelterhout, Vreebergen en Houtlaan kan het kruispunt Rolderhoofdweg - Lonerstraat omzeilen door gebruik te maken van de fietsroute door "het Palet" en via de nieuw te realiseren langzaamverkeersbrug over de Roldertunnel. Ook de voorgestelde visuele versmalling van de Lonerstraat en de geschetste suggestiestroken voor fietsers (in het plan Duurzaam Veilig Lonerstraat) vormen een verbetering voor de verkeerssituatie voor met name de fietsers.

In het kader van het bestemmingsplan is onderzocht op welke manier de routes voor voetgangers en fietsers van "het Palet" en de Schildersbuurt naar met name de binnenstad, het industrieterrein en naar het zuiden kunnen worden verbeterd. Daarbij zijn ook ingrijpende maatregelen zoals tunnels of bruggen in beschouwing genomen. Gebleken is dat oplossingen die het spoor kruisen geen verbetering vormen van de routes via de huidige tunnel. Vanwege de constructie van de Roldertunnel is ook daarin niet meer ruimte te creëren voor fietsers en voetgangers en zijn ook de hellingsbanen niet aan te passen. Bij de uitwerking zal er aan de oostzijde van de tunnelconstructie een "plank" gerealiseerd worden die het mogelijk maakt dat fietsers vanuit de binnenstad aan de zuidzijde door de tunnel kunnen rijden en via een nieuwe oprit naar "de plank" het Coveco-terrein kunnen bereiken. Daardoor hoeft een groot deel van het langzaamverkeer geen gebruik meer te maken van de kruising Rolderhoofdweg - Lonerstraat. Aan de noordzijde van de tunnel zal aan het uiteinde van de tunnelbak een verbinding naar "het Palet" gemaakt worden die het mogelijk maakt dat ook fietsverkeer richting centrum zich via de kortst mogelijke lijn kan afwikkelen.

In het kader van de richtlijnen voor de nieuwe verkeersregel "bromfiets op de rijbaan" (per december 1999 ingevoerd) dienen bromfietsen gebruik te maken van de rijbaan voor autoverkeer en niet meer van het fietspad. Ook de bromfietsen die door de Roldertunnel rijden horen gebruik te maken van rijbaan en niet van het fietspad.

Daarenboven zal er nabij het tunnelviaduct in de noordelijke wand van de tunnelbak een constructie worden gerealiseerd die het voor wandelaars en gehandicapten mogelijk maakt om via de kortst mogelijke lijn het centrum van Assen te bereiken.

4.2. "Dove gevel".

Reclamanten pleiten voor een zo laag mogelijke geluidsbelasting op de woningen in het plangebied. Voorts wordt afgevraagd of het de bedoeling is ramen te plaatsen in de "dove gevel".

Ad. 4.2. "Dove gevel".

Een gevel is in de Wet geluidhinder omschreven als zijnde "de bouwkundige constructie die een ruimte in een woning of gebouw scheidt van de buitenlucht, daar onder begrepen het dak met uitzondering van een constructie

zonder te openen delen en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidbelasting van die bouwconstructie en 35 dB(A)".

Van een "dove gevel" is derhalve sprake bij een constructie zonder te openen delen. In die situatie is de Wet geluidhinder niet van toepassing afgezien van de maximale binnenwaarden van 35 dB(A). Een "dove gevel" kan wel bestaan uit een ramenpartij, weliswaar zonder direct te openen raamdelen. Zie voorts het gememoreerde onder punt 2.3.

4.3. Bushalte en "hoogwaardige groen- en speelvoorzieningen"

Verzocht wordt aan te geven of er ruimte is gepland voor de bushaltes.

Ad 4.3. Bushalte

De bushalte op de Lonerstraat dient enigszins verlegd te worden en wordt gesitueerd aan de zuidkant van het kruispunt van de Lonerstraat met de Mesdagstraat.

5. KPN Telecom.

KPN verzoekt bij de nadere planuitwerking rekening te houden met de belangen van KPN. Het gaat daarbij op hoofdlijnen om de volgende zaken:

- * het creëren van tracés aan beide zijden van straten in openbare grond, in bermen en open verhardingen;
- * het handhaven van de bestaande tracés;
- * het vrijhouden van de toegewezen tracés van bomen en beplanting;
- * het in overleg beschikbaar stellen van ruimten voor het plaatsen van mogelijke kabelverdeelkasten van KPN;
- * het vrijhouden van straalverbindingenspaden van KPN van hoge objecten; voor nadere informatie over mogelijke beperkingen wordt verzocht contact op te nemen met KPN Netwerkdiensten, Landelijke Netwerk Operator Universeel Transportnet Straalverbindingenn, (055- 5775478).

Ad.5.

De gemeente zegt toe rekening te houden met de belangen van de KPN en tijdig afstemming te zoeken bij de nadere uitwerking van het plangebied.

6. Tennet BV namens N.V. Sep.

In het plangebied heeft de vennootschap noch ondergrondse hoogspanningskabels, noch bovengrondse hoogspanningsleidingen. Wel is het mogelijk dat elektriciteitswerken aanwezig zijn. In dat verband is een bijlage met een organisatieoverzicht van elektriciteitsbedrijven in Nederland met hun verzorgingsgebied per eind 1998 alsmede een overzicht waarop de netbeheerders zijn aangegeven, bijgevoegd.

Ad. 6.

De reactie is voor kennisgeving aangenomen.

7. NS Railinfrabeheer B.V.

7.1. Railverkeerslawaaai.

Verzocht wordt bij het akoestisch onderzoek inzake railverkeerslawaaai voor de berekeningen de prognosecijfers 2010/2015 toe te passen in plaats van de prognoses 2005/2010.

Ad. 7.1. Railverkeerslawaaai.

Ten tijde van de totstandkoming van het voorontwerp bestemmingsplan kon nog niet beschikt worden over deze, meest recente cijfers. Inmiddels is het zogenaamde digitale "acoustisch spoorboekje" voor het onderhavige spoorwegtracé voor de prognoseperiode 2010-2015 geraadpleegd. Deze prognoses geven voor de periode 2010-2015 een iets gunstiger resultaat (dat wil zeggen een iets geringere hoeveelheid spoorweglawaaai) dan voor de periode 2005-2010. Dit betekent dat er ten opzichte van het acoustisch bijlagerapport iets meer marge zal ontstaan. In overleg met provincie Drenthe is besloten om af te zien van een integrale aanpassing van de akoestische bijlage omdat de rekenresultaten slechts zeer marginale verschillen ten gunste van de woonfunctie op het Covecoterrein zullen opleveren.

7.2. Bouwgrens binnen de bestemming “uit te werken woondoeleinden (kantoren toegestaan)”.

Binnen de bestemming “uit te werken woondoeleinden (kantoren toegestaan)” dient de bouwgrens duidelijk te worden aangegeven in verband met de externe veiligheidszone (minimaal 30 meter van het spoor). Thans is deze grens dicht op het spoor gesitueerd.

Ad. 7.2. Bouwgrens binnen de bestemming “uit te werken woondoeleinden (kantoren toegestaan)”.

De plankaart zal overeenkomstig het voorstel worden aangepast.

7.3. Spoorwegdoeleinden.

Aangenomen wordt dat NS-grens is gehanteerd ten aanzien van de bestemming “spoorwegdoeleinden”. Is dat niet het geval, dan wordt verzocht dat alsnog te doen. Een en ander is relevant in verband met de bestemmingsomschrijving van de bestemming “verkeersdoeleinden” (art. 8) waarbij is aangegeven dat deze bestemming in beperkte mate is bestemd voor spoorwegen. Spoorwegen dienen naar het oordeel van de NS te worden bestemd als “spoorwegdoeleinden”.

Ad. 7.3. Spoorwegdoeleinden.

Voor het grootste gedeelte is voor de bestemming spoorwegdoeleinden gebruik gemaakt van de NS eigendomsgrens. Bij dat gedeelte waar de eigendomsgrens van NS een wigvormige sprong richting woongebied maakt, is de gemeente in onderhandeling met betrekking tot eventuele eigendomsoverdracht van deze strook omdat deze organiek meer deel uitmaakt van het woongebied dan van de spoorwegzone. Ook met betrekking tot de functionele raakvlakken tussen langzaamverkeersfuncties en spoorwegdoeleinden ter plaatse van de nieuw te realiseren langzaamverkeersbrug over de Roldertunnel is afstemmingsoverleg met NS gezocht over eventueel aan te kopen gronden.

7.4. Maximale bebouwingshoogte.

In art. 9 B, onder 2a en b van de planvoorschriften is een maximale bebouwingshoogte van 15 resp. 10 meter opgenomen. Verzocht wordt daaraan de zinsnede “gemeten vanaf de bovenkant spoorstaaf” toe te voegen.

Ad. 7.4. Maximale bebouwingshoogte.

Het betreffende artikel zal conform het voorstel worden aangepast. De functionele akoestische hoogte van het gebouw is inderdaad gerelateerd aan de hoogteligging van de spoorstaven.

7.5. Trillinghinder.

Bij het bouwen van woningen/kantoren nabij de spoorbaan dient rekening te worden gehouden met trillinghinder (trillingvrije bouwconstructies). NS Railinfrabeheer wordt in toenemende mate geconfronteerd met klachten over trillinghinder waarvoor NS Railinfrabeheer echter niet aansprakelijk kan worden gesteld.

Ad. 7.5. Trillinghinder.

Deze bouwfysische component laat zich niet via het bestemmingsplan regelen en is dus als reactie in de RO inspraakprocedure niet zozeer relevant. De gemeente Assen is zich van deze kwestie bewust en zal de projectontwikkelaars erop wijzen dat men met deze trillingcomponent rekening heeft te houden bij de constructie van de belendende gebouwen. Ook met betrekking tot dit aspect zal bij de uitvoeringsvoorbereiding door de betrokken partijen bilateraal contact met NS worden gezocht.

7.6. Geluidbeperkende voorzieningen.

Indien geluidbeperkende voorzieningen dienen te worden gerealiseerd wordt verzocht tijdig het verzoek om medewerking van NS Railinfrabeheer c.q. plannen daartoe in te dienen.

Ad. 7.6. Geluidbeperkende voorzieningen.

Toegezegd wordt dat dit signaal door de gemeente aan de ontwikkelpartijen wordt doorgegeven en dat door bouwende c.q. ontwikkelende partijen tijdig contact met NS wordt opgenomen.

8. Heeling Krop Bekkering Stedenbouwkundigen en Architecten, namens de drie marktpartijen/projectontwikkelaars.

8.1. “Dove gevel”.

In het bestemmingsplan wordt er vooralsnog van uitgegaan dat ter wering van het spoorweglawaaï wordt gewerkt met een zogenaamde “dove gevel”. Blijkens de voorschriften wordt een “dove gevel” omschreven als zijnde “een uitwendige scheidingsconstructie zonder te openen delen”. Letterlijk vertaald impliceert een dergelijke omschrijving dat woningtoegangen en oplossingen met wintertuinachtige constructies e.d. niet mogelijk zijn. Er zijn echter voorbeelden in Nederland (serrewoningen in Dordrecht) te noemen waar dergelijke constructies een oplossing bieden voor het akoestisch probleem waarbij tevens een attractieve woonsituatie kan ontstaan.

In onderhavig bestemmingsplan wordt er echter al van uitgegaan dat dergelijke constructies niet zullen slagen omdat bij de omschrijving van een “dove gevel” is aangegeven dat “achter de schil met de dove gevel” openbare ruimte met groen en wegen is voorzien, dit ter compensatie voor het veronderstelde gebrek aan woongenot in de schil. De marktpartijen pleiten er echter voor de zone langs het spoor niet als restruimte te beschouwen maar deze zone stedenbouwkundig in te richten waar woningen zo goed mogelijk georiënteerd zijn. Dat vraagt niet alleen om scheidingsconstructies zonder te openen delen (maar wel met grote glasvlakken) maar ook om (gedeeltelijk) dubbele gevels of tenminste “dove voordeuren”.

De inzet is dan ook er naar te streven, ook zonder de openbare ruimte met groen en wegen aan de binnenzijde, een volwaardige woonsituatie te bereiken. Verzocht wordt dan ook de passage “achter de gebouwen in deze schil is openbare ruimte met groen en wegen voorzien” te laten vervallen. Dit zou kunnen leiden tot een andere definitie van het begrip “dove gevel” dan de wettelijke definitie. In het kader van het experiment “Stad & Milieu” zou dat naar het oordeel van reclamanten alleszins redelijk zijn.

Ad. 8.1. “Dove gevel”.

Het bestemmingsplan heeft een globale opzet in die zin dat volstaan is met de bestemming “woondoeleinden” die nader dient te worden uitgewerkt. De regels waaraan moet worden voldaan bij de uitwerking van deze bestemming (art. 5) laten dan ook meerdere stedenbouwkundige invullingen toe. Er zijn derhalve binnen de bestemmingomschrijving “uit te werken woondoeleinden” meerdere stedenbouwkundige concepten mogelijk. Er is in deze fase van het planproces nog geen definitieve uitspraak gedaan over de mogelijkerwijze toe te passen “dove gevelconstructie”.

Wel is in de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan de optie van de realisering van een gesloten bebouwingsschil als stedenbouwkundig uitgangspunt opgevoerd en is voorgesteld om ter compensatie van de veronderstelde beperking van het woongenot aan de spoorzijde, het oostelijk gelegen deel van het plangebied met meer groen in te vullen.

Uitgangspunt is wel, dat er in ieder geval zonder een ontheffing voor het aspect spoorweglawaaï gewerkt zal moeten worden. In overleg met de marktpartijen is gekozen voor een constructie waarbij op de begane grond de deur geopend kan worden aan de zijde van het spoor en dat de eerste en tweede etage als “dove gevel” worden uitgevoerd.

Bij de aanvragen van de bouwvergunningen zal nader akoestisch en eventueel bouwfysisch onderzoek op basis van de gekozen oplossing moeten aantonen dat de geluidbelasting van geluidgevoelige vertrekken de wettelijke grenswaarde van 35 dB(A) niet overschrijdt.

Voorts is relevant erop te wijzen dat het begrip dove gevel wettelijk is gedefinieerd en dat het niet mogelijk is van deze definitie af te wijken. Dat betekent dan ook dat een dove gevel geen te openen gedeelten mag bevatten. Indien daaraan is voldaan is het niet meer noodzakelijk ontheffingen voor het achterliggende gebied aan te vragen.

Zoals onder punt 2.3 reeds is vermeld wordt thans gedacht aan een andere stedenbouwkundige opzet.

Dat laat echter onverlet dat op basis van het globale voorontwerpbestemmingsplan diverse stedenbouwkundige varianten mogelijk zijn. Naar aanleiding van de reactie en op basis van voortschrijdend inzicht wordt voorgesteld de passage “achter de schil van de dove gevel is openbare ruimte met groen en wegen voorzien” te laten vervallen en deze ruimte te benutten voor een stedenbouwkundige invulling.

Zie voorts ook het gemeentelijk commentaar bij punt 2.3.

8.2. Ontheffingen van de voorkeursgrenswaarde spoorweglawaaï.

Blijkens het bestemmingsplan is het de bedoeling met de constructie van de “dove gevel” het geluid achter deze schil dusdanig te beperken dat er geen ontheffingen van de voorkeursgrenswaarde vanwege de spoorlijn meer nodig zijn. Voor een goed stedenbouwkundig ontwerp is het echter gewenst openingen te maken in de lange wand (600 meter). In procedurele zin is het derhalve wel gewenst deze ontheffingen aan te vragen.

Ad. 8.2. Ontheffingen van de voorkeursgrenswaarde spoorweglawaaï.

Zie gemeentelijk commentaar bij punt 2.3. Zowel de Provincie Drenthe als de gemeente Assen blijven bij het standpunt dat een plaatselijke ontheffing voor het aspect spoorweglawaaï niet nodig is.

8.3. Groennorm.

De marktpartijen achten een groennorm van 70 m² per woning aan de hoge kant. Dit geldt te meer als bij de groennorm ook nog een wateroppervlak van 4 % van het plangebied opgeteld zou moeten worden. Bij een aantal woningen van 400 bedraagt het groenpercentage ca 28 % en bij 300 woningen ca. 21 %.

Het groen binnen het plangebied zal echter met name een visuele en structurele functie krijgen en ten behoeve van kleine kinderen. De koppeling van het groenoppervlak aan de hoeveelheid woningen is in strijd met het uitgangspunt van een relatief hoge dichtheid. Deze koppeling is geschikt voor uitbreidingswijken met de nadruk op gezinswoningen. In deze situatie gaat het echter om met name grondgebonden woningen in een locatie grenzend aan de binnenstad. Voorgesteld wordt in plaats van een koppeling groen/aantal woningen een groennorm van 15 % te hanteren.

Ad. 8.3. Groennorm.

Bij nadere toetsing van het door marktpartijen ontwikkelde definitieve schetsontwerp blijkt dat dit schetsontwerp voldoet aan de in het voorontwerp bestemmingsplan gestelde groennorm. Deze norm blijkt dus werkbaar en behoeft diensgevolge geen wijziging.

8.4. Bouwhoogte.

In de beschrijving op hoofdlijnen is de mogelijkheid tot het bouwen van bouwwerken met een hoogte van 8 bouwlagen opgenomen. Blijkens de bebouwingsbepalingen van hoofdstuk 5 is de maximale bouwhoogte bepaald op 18 meter.

Voor kantoren is echter een hoogte van 30 meter benodigd. Bij 8 lagen woningen uitgaande van een verdiepingshoogte van 3 meter en een half verdiepte parkeergarage dient een hoogte van 26 meter te worden gehanteerd.

Voorgesteld wordt de maximale bouwhoogte afgerond vast te stellen op 30 meter welke bepaling in de uitwerkingsregels kan worden genuanceerd.

Ad. 8.4. Bouwhoogte.

Voor de kantoortoren is de bouwhoogte op maximaal 30 meter (max. 10 bouwlagen). Langs de Rolderhoofdweg bedraagt de bouwhoogte in het oostelijk deel maximaal 3 bouwlagen oplopend tot max. 6 bouwlagen (18 meter) waarbij in het meest westelijke deel (de kantoortoren) de maximale bouwhoogte 10 bouwlagen (30 meter) bedraagt. De dove gevelconstructie bedraagt minimaal 3 bouwlagen, bij voorkeur 4 bouwlagen. In de voorschriften is de maximale hoogte op 18 meter (6 bouwlagen) gesteld.

Bij de genoemde hoogtes voor de gebouwenschil langs het spoor gelden overigens bouwhoogtes ten opzichte van de spoorbaan. Bij de overige genoemde bouwhoogtes gelden de hoogtes ten opzichte van het gemiddelde bestaande maaiveld. Dit zal ook nader verduidelijkt worden in de voorschriften, een en ander mede op basis van de reactie van NS.

Overigens zal wanneer de afstand tussen spoorlijn en eerstelijnsbebouwing groter is dan 30 meter, door de projectontwikkelaar een akoestische berekening moeten worden overlegd waaruit blijkt welke bebouwingshoogte bij de gehanteerde afstandsmaat nog akoestisch effectief voor het achterliggende gebied is. Een grotere afstand tussen gebouw en spoorbaan dan 30 meter kan ertoe leiden dat dit gebouw hoger zal moeten zijn dan de voorgeschreven minimummaat van 9.00 meter om voldoende geluidwerend effect voor het achterliggende gebied te sorteren.

8.5. Versnelde onteigening.

Het plan voorziet in een eventuele toepassing van een versnelde onteigening (art. 18). Dit artikel is echter naar het oordeel van de marktpartijen ten onrechte niet van toepassing verklaard op het gebied waar thans de drukkerij Bremer is gehuisvest. In tegendeel, deze drukkerij wordt gelegaliseerd waarbij de realisering van een woonbestemming voor dit gebied naar de middellange termijn wordt verschoven. Gelet op de hindercirkels kan een deel van het plangebied niet gerealiseerd worden hetgeen afbreuk doet aan de beeldvorming van het project en is niet in overeenstemming met de gemaakte afspraken.

Ad. 8.5. Versnelde onteigening.

Zoals onder punt 2.8 is vermeld zal het betreffende bedrijf worden verplaatst zodat geen gebruik hoeft te worden gemaakt van deze mogelijkheid tot vervroegde onteigening.

9. Ministerie van Economische Zaken, regio Noord

9.1. Constructieve uitwerking.

Het ministerie spreekt haar waardering uit voor de manier waarop op een constructieve wijze invulling is gegeven aan het “Stad en Milieu”project op het Covevoterrein.

Ad. 9.1. Constructieve uitwerking.

Met genoeg nemen wij kennis van de opmerking.

9.2. Kantoren.

De projectgroep heeft gekozen voor een invulling met primair de functie wonen. Gezien de ligging van het plangebied (nabij het centraal station) en de aanzienlijke geluidsoverlast in de zone langs het spoor is het aanbevelingswaardig te bezien of deze zone voor kantorenbouw dan wel een mengvorm van wonen en kantorenbouw kan worden benut. Kantoren hebben een grotere geluidwerend functie.

Ad.9.2. Kantoren.

Verwezen wordt naar het commentaar onder 2.2.

9.3. Industrielawaai.

In het bestemmingsplan wordt gesproken over maatregelen teneinde de geluidbelasting van de bedrijven op het industrieterrein onder de voorkeursgrenswaarde te houden. De mogelijke consequenties voor het betrokken bedrijfsleven en het lopende akoestisch onderzoek is echter niet inzichtelijk gemaakt. Verzocht wordt in het ontwerp-bestemmingsplan hierover duidelijkheid te verschaffen.

Ad. 9.3. Industrielawaai.

Verwezen wordt naar het commentaar onder 2.6.

9.4. Drukkerij.

Blijkens het bestemmingsplan wordt voorlopig uitgegaan van het handhaven van de drukkerij waarbij geen grote problemen bij nieuwbouw van woningen worden verwacht. Het is voor het betreffende bedrijf van belang hier meer duidelijkheid over te creëren.

Ad. 9.4. Drukkerij.

Verwezen wordt naar het commentaar onder 2.8.

10. WMD Waterleidingmaatschappij Drenthe.

De maatschappij wijst er mogelijk ten overvloede op dat de locatie is gelegen in een verbodszone diepe boringen. In par. 4.6.2. (water) wordt melding gemaakt van infiltratie van neerslagwater in de bodem. Er wordt vanuit gegaan dat dit niet gepaard gaat met het doorboren van de aanwezige potkleilaag ter plaatse.

Vooroverleg over uitbreiding van het drinkwaternet is noodzakelijk.

Ad. 10.

Hierover heeft nader overleg plaatsgehad met een hydroloog van de Provincie Drenthe en met de heer Van der Moot van de WMD. Hieruit kwam naar voren dat oppervlakkige infiltratie op het Coveco-terrein op voorhand niet bezwaarlijk is. Er geldt een verbod op het doorboren van de potkleilaag in de ondergrond, deze bevindt zich naar verwachting tussen de 10 meter en 50 meter beneden maaiveld. Deze laag zal noch bij het bouwrijp maken, noch bij het saneren worden aangeroerd. Overigens zal nader bodemkundig en hydrologisch onderzoek moeten uitwijzen op welke wijze omgegaan moet worden met het wateroverschot op het Coveco-terrein. Meer oppervlakkig voorkomende leemlagen zijn in Assen niet ongebruikelijk. Dit zou oppervlakkige berging en buffering een meer voor de hand liggende optie maken dan plaatselijke infiltratie.

11. Commissie afstemming ruimtelijke plannen van de provincie Drenthe

11.1. Algemeen.

De commissie spreekt haar waardering uit dat een aanvang is gemaakt met de planvorming voor onderhavige locatie Covecoterrein te Assen. Deze locatie heeft een sterk negatieve invloed op de belevingswaarde van het stadscentrum in Assen en verdient dan ook alle aandacht ten aanzien van de ruimtelijke en functionele kwaliteit.

De commissie onderkent dat de ontwikkeling een complexe aangelegenheid is. De problematiek bestaat uit een aantal milieuaspecten zoals spoorweglawaaai, wegverkeerslawaaai, industrielawaaai, gevaar en bodemverontreiniging. In dat verband is het project ook aangemeld in het kader van het experiment Stad & Milieu.

Deze locatie heeft door zijn ligging interessante ontwikkelingsmogelijkheden en biedt kansen een brug te slaan tussen Assen-Oost en het stadscentrum. Voorts is de ligging gunstig ten opzichte van het station zowel voor wat betreft trein- als busverbindingen. Het plan is getoetst aan de beleidsuitgangspunten van het Provinciaal Omgevingsplan.

Ad.11.1. Algemeen.

Deze algemene opmerking behoeft geen reactie.

11.2. Ruimtelijk beleid.

De kern Assen is in het POP aangemerkt als zijnde een streekcentrum en vormt daarmee het zwaartepunt bij de verdere verstedelijking van Drenthe. Beleidsinspanningen van de gemeente om deze kern in kwantitatieve en kwalitatieve zin verder te ontwikkelen worden door de provincie ondersteund.

De gunstige ligging van de locatie in het overgangsgebied naar het stadscentrum en de nabijheid van het station moet optimaal worden benut om de verstedelijking inhoud te geven.

De commissie onderkent, dat een overwegende woonfunctie op zich een bijdrage kan leveren aan de leefbaarheid in de stad, maar daarmee worden de gunstige liggingsfactoren onvoldoende benut. In dat verband wordt geadviseerd na te gaan in welke mate kantoorontwikkeling met het A-profiel mogelijkheden biedt.

Woningbouw kan weliswaar een versterking van de leefbaarheid impliceren maar anderzijds dient de ontwikkeling daarvan te worden afgestemd op de ligging en de omgevingsfactoren. In het totaal van het woningaanbod in Assen zal deze locatie dan ook een centrumperifere betekenis kunnen krijgen waarbij compactheid uitgedrukt in woningdichtheid van betekenis is. De commissie denkt dan ook aan een mengvorm van kantoren en woningbouw en is van oordeel dat het voorontwerp te specifiek is gericht op de woonfunctie.

Ten aanzien van de ruimtelijke analyse wordt opgemerkt dat de Rolderhoofdweg een stevige straatwand dient te krijgen als inleiding en brug naar het centrumgebied. Geadviseerd wordt het stedenbouwkundige zwaartepunt in de directe nabijheid van de spoorbaan te leggen. Om de "sprong" over het spoor inzichtelijk te maken verdient het aanbeveling een stedenbouwkundig beeld te schetsen van de bebouwing aan de west- en oostzijde van de spoorbaan, de koppeling tussen het Covecoterrein en het Veemarkterrein.

Ad. 11.2.

Het voorontwerp bestemmingsplan laat toe dat er op de zuidwestpunt van het Covecoterrein een fors kantorencomplex van maximaal 10 bouwlagen gerealiseerd kan worden. Dit complex is op loopafstand van het station gelegen en zal ook direct voor langzaamverkeer door middel van een nieuw te realiseren brugverbinding over de Roldertunnel bereikbaar zijn. In de visie van de gemeente Assen is hiermee voldoende invulling gegeven aan het specifieke A-profiel van deze planlocatie. In verband met de gewenste 24 uren sociale veiligheid in het gebied en de verkeersaantrekkende werking van kantoorfuncties, is besloten om af te zien van verdere kantorenbouw binnen de planlocatie. De invulling van het Coveco-terrein zal primair een brug moeten slaan tussen Assen Oost en de binnenstad. De invulling met voornamelijk woningbouw komt het beste tegemoet aan deze doelstelling.

Naar het zich laat aanzien in de voorlopige ontwerpen zijn de marktpartijen van plan de beoogde kantoorfunctie te realiseren.

11.3. Milieuaspecten.

Uit de plantoelichting blijkt dat een aantal milieuaspecten nog onderwerp is van nadere studie hetgeen derhalve van invloed is op de nadere uitwerking van het plangebied.

a. Spoorweglawaaai.

In het plan wordt de voorkeur uitgesproken een gesloten gevelwand aan de spoorzijde te realiseren voor afscherming van het spoorweg- en industrielawaaai. Als tweede optie wordt een combinatie van het plaatsen van een scherm langs de spoorbaan en het toestaan van een hogere geluidbelasting op de gevel via een ontheffing van gedeputeerde staten genoemd. Besluitvorming over deze twee opties heeft grote invloed op de nadere uitwerking van het plangebied en bij de besluitvorming omtrent een eventuele ontheffingsaanvraag voor een hogere geluidwaarde.

Op voorhand spreekt de commissie de voorkeur uit voor een oplossing met een gesloten bebouwingswand aangezien deze oplossing het meest effect heeft op de geluidbelasting. De door de commissie naar voren gebrachte optie om deze locatie voor kantoren in te richten kan de discussie in een ander perspectief plaatsen.

Het is derhalve geboden nader overleg te voeren over de ruimtelijke invulling van het plangebied. Een eventuele hogere waarde dient immers voor de vaststelling van het bestemmingsplan te zijn verleend.

b. Wegverkeerslawaaï.

De commissie onderschrijft de keuze om langs de Rolderhoofdweg bebouwing te realiseren. Het plaatsen van bebouwing in de rooilijn is stedenbouwkundig van zodanig belang dat het geluidsniveau aan de gevel voor ontheffing in aanmerking komt.

c. Industrielawaai.

Het plangebied is grotendeels gelegen binnen de geluidzone van het industrieterrein. Er wordt vermeld dat thans een onderzoek gaande is waarbij als uitgangspunt is gehanteerd dat door het treffen van maatregelen de geluidbelasting in het plangebied onder de voorkeursgrenswaarde zal blijven. Enerzijds zal de gesloten bebouwingswand afscherming bieden en voorts zal de geluidsruimte in de milieuvergunningen van de verschillende bedrijven zonodig worden aangepast. Deze aanpassingen dienen voor de vaststelling van het bestemmingsplan vastgelegd te zijn.

Ad. 11 3a,b en c Spoorweglawaaï, wegverkeerslawaaï en industrielawaai.

Zie het commentaar onder de punten 2.2, 2.3, 2.6, 2.8, 8.1, en 8.2

d. Geur.

In de toelichting is een aanvullend onderzoek op basis van het "ALARA"-beginsel aangekondigd in de periode tussen het voorontwerp en het ontwerp van het bestemmingsplan. Uit dat onderzoek zal moeten blijken of en welke maatregelen aan de bron getroffen dienen te worden hetgeen haar uitwerking zal hebben op de uitvoerbaarheid van het plan. De commissie wil graag geïnformeerd blijven worden over de resultaten van het onderzoek.

Ad. d. Geur.

Zie het commentaar onder punt 2.7.

e. Gevaar.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor heeft terecht aandacht gekregen in het plan. Daarbij wordt gerefereerd aan het onderzoek dat in opdracht van acht provincies in 1997 is verricht ("Inventarisatie risico's vervoer gevaarlijke stoffen vrije baan"). Een afstandsmaat voor zowel individuele- als groepsrisico's van 30 meter tot woonbebouwing is aanvaardbaar. De in acht te nemen afstand voor groepsrisico's kan wijzigen indien gekozen wordt voor een planontwikkeling in de richting van kantoren.

Ad. e. Gevaar.

Deze opmerking heeft geen nader commentaar. Voorts wordt verwezen naar het vermelde onder punt 2.5.

f. Bodem.

In het plan is een nader onderzoek met betrekking tot de bodem aangekondigd. Er wordt vanuit gegaan dat de bodem- en grondwatersaneringen zodanig worden uitgevoerd dat onderhavige locatie kan worden herbestemd tot een binnenstedelijke woonlocatie en dat gedeputeerde staten hiermee moeten instemmen. De commissie kan deze doelstelling onderschrijven maar voegt daaraan toe dat de sanering middels een door gedeputeerde staten goed te keuren saneringsplan dient te worden uitgevoerd.

Ad. f. Bodem.

Zie het commentaar onder punt 2.4

11.5. Planvorm en anticipatie.

De keuze in de planvorm (globaal bestemmingsplan met een uitwerkingsbevoegdheid (verplichting, red.) met een globale beschrijving in hoofdlijnen) wordt door de commissie onderschreven. De randvoorwaarden voor de nadere uitwerking zijn helder omschreven.

Gelet op de samenhang tussen de ruimtelijke inrichting en de milieuaspecten acht de commissie toepassing van artikel 19, lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening niet te rechtvaardigen.

Ad. 11.5. Planvorm en anticipatie.

Wij onderkennen het feit dat in verband met een aantal onderzoeken de ruimtelijke invulling nog niet geheel is uitgekristalliseerd. Daarom is ook bewust gekozen voor een globaal bestemmingsplan met een uitwerkingsverplichting. In dat verband is ook toepassing van de algemene verklaring van geen bezwaar minder voor de hand liggend.

12. Seniorenraad.

12.1. Woningbouw in relatie met milieuaspecten.

Woningbouw, in casu seniorenwoningen, nabij het stadscentrum en openbaar vervoervoorzieningen is voor senioren zeer aantrekkelijk. Dat laat onverlet dat de raad een aantal kritische kanttekeningen plaatst.

Blijkens de plantoelichting is realisering van een woongebied met 300 tot 400 woningen eerst realistisch indien gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden in de milieuwetgeving inhoudende het toepassen van ontheffingen en vrijstellingen. Het gaat daarbij met name om geluidhinder (verkeers-, industrie en spoorweglawaaï), geurhinder van de nabijgelegen kaasfabriek en gevaar als gevolg van chloortransporten. Verzocht wordt zoveel mogelijk maatregelen te treffen om de hinder tot een minimum te beperken en de veiligheid te kunnen waarborgen.

Ad. 12.1. Woningbouw in relatie met milieuaspecten.

De ontwikkeling van het Covecoterrein is een van de projecten in het kader van de Stad & Milieu regeling. Een kenmerk van deze regeling is het in beeld brengen van de milieuaspecten en te onderzoeken op welke wijze de nadelige gevolgen van het feit dat het gaat om een gebied nabij de spoorlijn, industrieterrein, drukke infrastructuur en een verontreinigde bodem zo goed mogelijk kan worden benaderd met de doelstelling een aangenaam woonklimaat te creëren. Zoals aangegeven in voorliggend commentaar zijn verschillende milieubronnen opgeheven door het aanbrengen van bepaalde voorzieningen, zoals bijvoorbeeld het realiseren van een zogenaamde "dove gevel". Deze voorzieningen hebben ertoe geleid dat volstaan kan worden met stap 2 en dat er geen overschrijding van wettelijke regelingen hoeft plaats te vinden.

12.2. Woningen in de huursector.

Het aantal huurwoningen van 10 % is naar het oordeel van de Seniorenraad zeer gering. Daarmee worden de mogelijkheden voor ouderen om zich in het plangebied te vestigen sterk beperkt. Daar komt bij, dat slechts de helft van dit aantal voor wat betreft de huurprijs binnen de huursubsidiiegrens zal vallen. Voor mensen met een laag inkomen wordt het wonen in/nabij het centrum vrijwel onmogelijk gemaakt.

Ad. 12.2. Woningen in de huursector.

Het plangebied het Palet is een gebied met een groot aantal hinderbronnen. Het reduceren van de verschillende vormen van hinder en overlast vraagt een financiële investering van marktpartijen en de gemeente. De bodemsanering en een groot deel van de infrastructuur komen voor rekening van de marktpartijen. De wens om meer betaalbare huurwoningen te realiseren op deze locatie is niet reëel. Dit zou leiden tot een te groot financieel tekort in de exploitatie hetgeen ertoe kan leiden dat het gebied niet in ontwikkeling kan worden gebracht.

IV. Conclusie.

Voorgesteld wordt het voorontwerpbestemmingsplan conform onderhavig commentaar op een aantal punten te wijzigen waarna het ontwerpbestemmingsplan ter inzage kan worden gelegd.

Het gaat om de volgende wijzigingen:

-1-

De entree route voor gemotoriseerd verkeer ter plaatse van de Kiekenren komt meer zuidelijk te liggen i.v.m. mogelijke overlast voor bewoners van de Ruysdaelstraat. In de nieuwe situatie komen de achtertuinen van de woningen aan de Ruysdaelstraat te grenzen aan de achtertuinen van nieuw te bouwen woningen aan de noordkant van de nieuwe entree route. Hiermee is een meer leefbare situatie gecreëerd

-2-

In het voorontwerp bestemmingsplan bestond de mogelijkheid om eventueel te werken met een ontheffing voor het spoorweglawaai. Deze optie is komen te vervallen.

-3-

Voor wat betreft het industrielawaai blijft de huidige geluidszone uitgangspunt voor dit bestemmingsplan. Door middel van een dove gevelwand langs het spoor kan binnen de huidige geluidszone worden voldaan aan de hogere grenswaarde van 50 dB(A) voor de gevels van de daarachter gelegen woningen. Een ontheffing voor een hogere geluidsbelasting vanwege het industrieterrein is dus niet noodzakelijk.

-4-

In verband met de beëindiging van de weipoederproductie van Frico Cheese is de geurcontour komen te vervallen. Hiermee verdwijnt ook het geuronderzoek uit de bijlagen. Parallel hieraan wordt door de gemeente Assen gestart met de procedure voor de revisie van de milieuvergunning van Frico Cheese.

-5-

Inmiddels is Drukkerij Bremer aangekocht door de gemeente Assen. Hiermee kan de bedrijfsbestemming alsmede de bedrijvenlijst komen te vervallen.

-6-

In verband met de veiligheidszone langs het spoor zal op 30 meter afstand van de spoorbaan een duidelijke gevelrooilijn op de plankaart worden aangegeven.

-7-

Bij artikel 9B lid 2a en lid 2b van de planvoorschriften zullen de maximale bouwhoogtes van 10 respectievelijk 15 meter worden gerelateerd aan de hoogteligging van de spoorstaven

-8-

In verband met de wens van de marktpartijen om de spoorzijde van de schilgebouwen het karakter van een entreezijde/voorzijde te geven, wordt afgezien van de eis om aan de zuidzijde van de schilgebouwen een royale groenstrook te realiseren.

-9-

De maximale bouwhoogte van de kantoorbestemming in de zuidwestpunt van het plangebied bedraagt 30 meter (10 bouwlagen). De minimale hoogte van dit kantorencomplex wordt vastgesteld op 3 bouwlagen respectievelijk 9 meter, gemeten ten opzichte van de hoogteligging van de spoorstaven.

Voorstel tot ambtshalve wijziging van het voorontwerp bestemmingsplan

Op basis van de planvorming door de betrokken marktpartijen en mede op basis van voortschrijdend inzicht is komen vast te staan dat vanwege stedenbouwkundige motieven een aantal aanpassingen wenselijk zijn.

Deze behelzen:

-1-

De plaatselijk grotere bouwhoogtes tot 8 bouwlagen langs de Rolderhoofdweg, die in de toelichting op pagina 29 als twee ovale vlekken zijn aangegeven, komen te vervallen. Er zal alleen sprake zijn van een oplopende bouwhoogte langs de zuidrand die van oost naar west verloopt van 3 bouwlagen grenzend aan de bestaande woonbebouwing tot een kantorencomplex van maximaal 10 bouwlagen op de westpunt van het terrein.

-2-

In de bebouwingsschil langs het spoor is het om stedenbouwkundige redenen gewenst om plaatselijk te werken met een bouwhoogte tot maximaal 6 bouwlagen, een en ander ter beëindiging van een centrale groenzone in het plan. Dit wordt in de toelichting en in de plankaart verwerkt.

-3-

De rode arcering op het kaartje op pagina 29 van de toelichting en op pagina 9 van de voorschriften, welke aangeeft dat grenzend aan de bestaande bebouwing de bouwhoogtes tot 3 bouwlagen beperkt blijven vervalt. Thans geldt voor het hele gebied achter de dove gevelwand in principe een hoogte van maximaal 3 bouwlagen. .

-4-

De rooilijn van de kantoorbebouwing langs de Rolderhoofdweg wordt in zuidelijke richting opgeschoven. Een en ander heeft te maken met de ruimtelijke beëindiging van de nieuwe parallelweg langs de Rolderhoofdweg aan de zuidzijde van het plangebied. De rooilijn van de kantoorbebouwing komt op 5 meter van de rand van de tunnelbak te liggen.

Verslag van de inspraakavond op 26 september 2000 in het Drenthe College aan de Jozef Israëlsweg.

Aanwezig: zie bijgaande lijst

1. Opening

Mevr. Veenhuis van de gemeente Assen opent de inspraakavond en heet iedereen van harte welkom. Er wordt medegedeeld dat de inspraakperiode op 21 september 2000 is ingegaan en loopt tot 20 oktober 2000. Iedereen kan tot deze datum schriftelijk zijn/haar reactie gegeven op het voorontwerp bestemmingsplan. Wethouder G. Renkema doorloopt in het kort het gehele proces tot nu toe. Hij benadrukt een goed gevoel over te hebben gehouden aan de inbreng van de klankbordgroep. In deze groep zitten ook twee buurtbewoners. Op basis van deze signalen en ook de reacties tijdens de informatieavond op 11 oktober 1999 heeft het college twee belangrijke besluiten genomen. In de nota hoofdwegenstructuur die in de raad van juni is vastgesteld, wordt de Lonerstraat aangemerkt als 30 km zone. Op 12 september 2000 heeft het college besloten om de verkeersmaatregelen die gepland waren na 2006 naar voren te halen naar 2001 en 2004. Hiervoor is extra budget beschikbaar gesteld. Over de uitwerking is op dit moment overleg gaande met de marktpartijen. Over de planning en de type- woning kan nog niks gezegd worden. Zodra hierover duidelijkheid bestaat wordt u hierover geïnformeerd in de 4e nieuwsbrief. Wel is duidelijk dat er 10% van het totaal aantal te realiseren woningen huurwoningen moeten zijn die deels ook bereikbaar zijn voor de mensen die gebruik maken van huursubsidie.

2. Toelichting op het voorontwerp bestemmingsplan

De heer F. Beune, Grontmij, geeft een uitgebreide toelichting op de stappen die allemaal doorlopen zijn om te komen tot dit voorontwerp bestemmingsplan. Het is een globaal bestemmingsplan met harde milieukundige randvoorwaarden en bouwhoogtes. De marktpartijen moeten bij de ontwikkeling van hun plannen rekening houden met deze normen.

3. Toelichting op de maatregelen die voorgesteld worden in het kader van de 30km zone aan de Lonerstraat.

De heer P. Veldman geeft een uitgebreide toelichting op het invoeren van de 30km zone en de consequenties van een 30 km zone. Spreker geeft tevens aan dat het de bedoeling is het bouwverkeer naar het Coveco-terrein zoveel mogelijk gebruik gaat maken van de slagboom aan de Rolderhoofdweg. Op deze manier kan de overlast voor de buurt worden beperkt. Tot slot deelt de heer Veldman nog mee dat er in de Koerier wordt vermeld dat een ieder gedurende de periode van 6 oktober tot 3 november 2000 kan reageren op de voorgestelde plannen.

4. Vragen over het voorontwerp bestemmingsplan

- * Er wordt een vraag gesteld over de gekozen oplossing van de fiets/loopbrug over de Rolderhoofdweg. Is dit de meest ideale oplossing om de huidige problemen (illegaal fietsverkeer etc.) in de tunnelbak op te lossen ?

Na een uitvoerige studie is dit de meest realistische oplossing gebleken. Er zijn vier varianten besproken.

- * De tekst in het voorontwerp bestemmingsplan over drie bouwlagen moet uitgelegd worden als begane grond, slaapkamer en zolderverdieping (een normaal eensgezinshuis).
- * Er wordt gevraagd of de weg die nu tegen het hek van Wilco aanloopt ook wordt doorgetrokken. Er komt een suggestie om er een paal te plaatsen zodat alleen fietsers via de Ruysdaelstraat het nieuwe gebied in kunnen. Hierover kon nog geen duidelijkheid worden gegeven. De marktpartijen hebben wel aangegeven dat ze graag de omwonenden willen betrekken bij het tot stand komen van de uitwerking.
- * Op een vraag over de vorm van het bestemmingsplan kan worden aangegeven dat het een globaal bestemmingsplan is. De marktpartijen maken een uitwerking met inachtneming van de harde randvoorwaarden die staan in het bestemmingsplan. De gemeente toetst de randvoorwaarden.
- * Er komt een vraag uit de zaal over het toewijzingsbeleid van de SWA. Tevens wordt gevraagd of de SWA nog iets gaat doen aan de uitstraling van de huurwoningen als er straks een mooie nieuwe wijk komt. Er wordt aangegeven dat deze punten besproken zullen worden in het eerst volgende periodiek overleg met de SWA.

5. Vragen over de maatregelen aan de Lonerstraat.

- * Er wordt gevraagd of de voorgestelde maatregelen in het begin van de Lonerstraat vanuit de Rolderhoofdweg wel voldoende zijn. Moeten hier geen obstakels komen i.p.v. gekleurde vlekken. Hierop wordt geantwoord dat in een 30 km gebied het verkeer van rechts voorrang heeft. Drempels bij het begin kunnen kop staart botsingen veroorzaken. Er komen verder vrij kort op elkaar twee wegen van rechts.
- * De entree van de Lonerstraat aan de kant van de Europaweg is te breed. Er wordt voorgesteld om de boogstralen te verkleinen. Tevens wordt voorgesteld om aan de kant van de Lonerstraat een drempel te maken. Naar deze suggesties wordt nader gekeken.
- * Er is vrij lang stilgestaan bij een vraag om achter de woningen die direct aan de Lonerstraat grenzen een laag asfalt aan te brengen. Vanuit de gemeente wordt aangegeven dat de verwachting is dat het sluipverkeer door de voorgestelde maatregelen fors terug zal lopen. Tevens verdwijnt de voorrangsweg. Het verkeer van rechts heeft dan altijd voorrang wat de snelheid zal terugbrengen. Bovendien lokt asfalt per definitie uit dat er harder wordt gereden. Er wordt op gewezen dat de woningen aan de Lonerstraat op basis van de wet geluidshinder geen saneringsgevallen zijn. In geheel Assen komen geen A-locaties voor. Op basis van deze wet hoeft de gemeente formeel geen actie te ondernemen. De omwonenden geven aan dat de overlast nu al groot is. Met de extra bewegingen vanaf het Coveco-terrein zal het alleen nog maar toenemen. Nadat de argumenten over en weer zijn uitgewisseld wordt overgegaan tot de volgende vraag.

- * Mevr. Hoekstra vraagt of na de reconstructie van het plateau Mesdagstraat het nu aanwezige asfalt ten oosten van het plateau op de Lonerstraat verdwijnt. Vanuit de gemeente wordt aangegeven dat dit kleine stukje asfalt wordt omgezet in klinkers.
- * Er wordt vanuit de zaal op gewezen dat er een oneigenlijke route kan ontstaan voor de fietsers die vanuit de Houtlaan richting het centrum willen gaan. De gemeente wijst erop dat er een goede fietsverbinding ligt aan de noordkant van de Lonerstraat en dat de Lonerstraat na de invoering van de 30 km zone een veilige straat is voor een gemengde afwikkeling.

6. Overige vragen

- * Er wordt gevraagd of er direct wordt gesloopt als Holland Tyre en de Kiekenren worden gesloten. Dit aandachtspunt wordt meegenomen.
- * Er wordt opgewezen dat het fietspad achter het pand van Bremer slecht is verlicht. Ook dit aandachtspunt wordt meegenomen.

Tot slot spreekt de heer Hooge zijn waardering uit voor de inzet voor deze buurt door de wethouders Renkema en Eerland. Er is ter voorbereiding van het voorontwerp en de maatregelen rond de Lonerstraat veel overleg geweest op het gemeentehuis.

Mevr. Veenhuis dankt de aanwezigen voor hun inbreng en wenst allen wel thuis.

NAAM	ADRES	POSTCODE	WOONPLAATS
F.R.C. Burghardt	Steendijk 23	9404 AH	Assen
J. de Boer	Grontmij	Assen	
M.P. Hormann	Grontmij	Assen	
A. Ellen	Wilma B.v. P.B. 209	9700 AE	Groninge.
J.H. Frick	Bay Progen	bo Zoolle	
P. Klooswijk	Amelkhorst 65	9403 EC	Assen
M. van Duuren	Dozystr 14	9403 CS	Assen
J. Post	Roessinghstr 12	9403 CZ	Assen
J. en R. Muggen	honenkrook 10	9403 ER	Assen
J. Blakmeer	Steendijk 12	9404 DE	Assen
G. Abbing	Steendijk 14	9404 AE	Assen
G. van der Veen	Ruydaelstr 52	9403 CJ	Assen
H. Tappel	DR. Philipsweg 4-6	9403 AE	Assen
N. Solisa	Ruydaelstr 6	9403 CH	Assen
A. Jonker	Ruydaelstr 4	9403 CH	Assen
G. Berema	Ruydaelstr 15	9403 CE	Assen

NAAM	ADRES	POSTCODE	WOONPLAATS
P.J. Woudstra	Postbus 81	9062 ZJ	Oenkerke
M. BUENK	PEPERSTRAAT 7C	8911 HZ	LEEUWARDEN
K.L. H. H. M. M. E. S	Ruysdaelstr. 30	9403 PJ	Assen
J. P. Kingstman	Ruysdaelstr. 32	9403 CH	Assen
R. J. Jongman	Ruysdaelstraat 26	9403 CJ	Assen
J. Boers	Ruysdaelstr. 14	9403 CH	Assen
D. Van Wijn	RUYSDAELSTRAAT 2	9403 CH	Assen
R. Hoogeveen	MARISSTRAAT 15	9403 CT	Assen
G. H. Wilderbeer - Hoogeveen	Ruysdaelstraat 3	9403 CE	Assen
R. J. J. J. J.	1011- Noord Postbus 1318	9701 BH	Groningen
G. J. J. J. J.	Ruysdaelstr. 7	9403 CE	Assen
G. J. J. J. J.	Roovers Commandeur Ruysdaelstr. 10	9403 CH	Assen
M. P. J. K.	REMBRANDTLAAN 17	9403 CB	Assen
G. J. J. J. J.	KALSBEK REMBRANDTLAAN 24	9403 CC	Assen
D. P. O. E. L. S. T. R. A.	REMBRANDTLAAN 12	9403 CC	Assen
M. Wolf	Sitendijk 161	9404 AD	Ossen

NAAM ADRES POSTCODE WOONPLAATS

WCP Felix Ruysdaelstr 21 9403 CE Assen

P. Beer Ruysdaelstraat 13 9403 CE Assen

T. Biel U Goghstraat 22 9403 CK Assen

R. Ubels v Goghstr. 26 9403 CK Assen

H.A. JANSEN MESDAGSTR 46 9403 CN ASSEN

H. Veenstra Mesdagstr 44 9403 CN Assen

J. Jankers Mesdagstr 51 9403 CN Assen

G. Penning v Goghstraat 14 9403 CK Assen

A. Blaauw v Goghstr 24 9403 CE Assen

T. Jager Ruysdaelstr 9 9403 CE Assen

D. Wodewij v Goghstraat 2 9403 CK

G. Rentema gemeente Assen

G. Eerland gemeente Assen

F. Beune Geandij

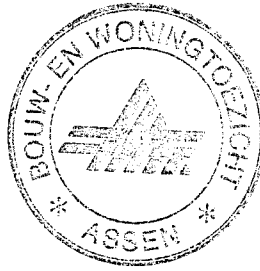
G. Haverkamp gemeente Assen

P. Veldman gemeente Assen

R. Buurisma gemeente Assen

H. Hooge Ruysdaelstraat 34 9403 CJ Assen

A. Veenhuis gemeente Assen



PUBLICATIE

1

Uit het onderzoek is gebleken dat de ontwikkeling van het Covecoterrein op een milieuverantwoorde wijze kan plaatsvinden door te volstaan met stap 2, zoals genoemd in voornoemde Experimentenwet. Dat betekent dat de ontwikkeling kan plaatsvinden door gebruik te maken van de speelruimte die in de milieuwetgeving is geboden.

In het geval van het Covecoterrein speelt met name het aspect geluid een belangrijke rol. Door gebruik te maken van de mogelijkheid tot het verlenen van ontheffing van de maximale voorkeursgrenswaarde en de toepassing van zogenaamde "dove gevels" is het mogelijk gebleken op een milieuhygiënisch verantwoorde wijze een stedenbouwkundig plan op te stellen.

Dit heeft zich vertaald in een bestemmingsplan dat erop is gericht een aangenaam woongebied nabij het centrum van de stad tot ontwikkeling te brengen.

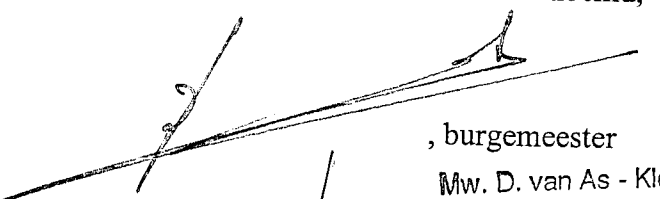
Er is voor gekozen deze oude industrielocatie te herontwikkelen ten behoeve van woningbouw (appartementen en laagbouw) en een kantooortoren. Het nieuwe woongebied krijgt de naam "het Palet".

Gedurende voornoemde termijn kunnen, degenen die tijdig hun zienswijze bij de gemeenteraad kenbaar hebben gemaakt alsmede een belanghebbende die aantoont 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 te Assen.

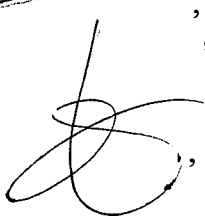
Voorts kan een ieder overeenkomstig artikel 27, tweede lid WRO schriftelijk bedenkingen inbrengen bij voornoemd college tegen de wijzigingen die zijn aangebracht ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan.

ASSEN, 31 december 2002.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders voornoemd,



, burgemeester
Mw. D. van As - Kleijwegt



, secretaris
mr. J.B. Mencke



41B.

DIENST ONTWIKKELING
Postbus 860, 9400 AW ASSEN
Noordersingel 33, tel.: 0592-366911
E-mail: Dienst-ontwikkeling@assen.nl
fax: 0592-366231

RECTIFICATIE

PUBLICATIE

Bestemmingsplan Covecoterrein c.a.

Burgemeester en wethouders van Assen maken overeenkomstig artikel 25 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) bekend dat bij de balie Bouwen en Stadsinrichting van het Stadhuis, Noordersingel 33 te Assen, met ingang van **2 januari 2003** gedurende een termijn van vier weken, voor eenieder ter inzage ligt het bij raadsbesluit van 19 december 2002 gewijzigd vastgesteld bestemmingsplan Covecoterrein c.a. te Assen.

Tevens is het mogelijk het bestemmingsplan gedurende drie aaneengesloten uren per week buiten kantooruren in te zien. Wanneer u gebruik wilt maken van deze mogelijkheid verzoeken wij u daarvoor een afspraak te maken met de heer P. Bel, coördinator Balie Bouwen en Stadsinrichting op telefoonnummer 0592-366911, toestel 6773.

Met ingang van 1 januari 1999 is de landelijk vigerende Experimentenwet "Stad & Milieu" in werking getreden.

De primaire doelstelling van deze wet is om bij de planvorming voor een herbestemming van binnenstadlocaties, de sectoren milieu en ruimtelijke ordening, een meer integraal afwegingskader te laten vormen.

Voornoemde wet biedt de mogelijkheid om bepaalde locaties, waarbij milieuproblemen van diverse aard een rol spelen, toch op een maatschappelijke en politiek aanvaardbare wijze te kunnen herontwikkelen.

Deze herontwikkeling moet te allen tijde zijn gericht op het bereiken van een optimaal leefklimaat en een zuinig en doelmatig ruimtegebruik.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) heeft in het kader van het raamwerk "Stad en Milieu", 25 projecten aangewezen.

De locatie bekend onder de naam Covecoterrein is aangewezen als één van de projecten waarop de experimentenwet van toepassing is.

Dit gebied is globaal begrensd door de spoorlijn, de Rolderhoofdweg, Lonerstraat, Van Goghstraat en de Jozef Israëlweg te Assen.

Het plangebied Covecoterrein.

Op en rondom het Covecoterrein zijn diverse milieuproblemen aan de orde, zoals bodemverontreiniging, geluidsoverlast vanwege spoor- en wegverkeer alsmede overlast van bedrijvigheid op het industrieterrein. Daar staat tegenover dat de locatie gelet op de ligging nabij het station (openbaar vervoerlocatie) zeer gunstig is voor de ontwikkeling van woningbouw en kantoren.

Een projectgroep heeft bekeken welke mogelijkheden er zijn om op een maatschappelijk aanvaardbare wijze het gebied te herontwikkelen.

Uit het onderzoek is gebleken dat de ontwikkeling van het Covecoterrein op een milieuverantwoorde wijze kan plaatsvinden door te volstaan met stap 2, zoals genoemd in voornoemde Experimentenwet. Dat betekent dat de ontwikkeling kan plaatsvinden door gebruik te maken van de speelruimte die in de milieuwetgeving is geboden.

In het geval van het Covecoterrein speelt met name het aspect geluid een belangrijke rol.

Door gebruik te maken van de mogelijkheid tot het verlenen van ontheffing van de maximale voorkeursgrenswaarde en de toepassing van zogenaamde "dove gevels" is het mogelijk gebleken op een milieuhygiënisch verantwoorde wijze een stedenbouwkundig plan op te stellen.

Dit heeft zich vertaald in een bestemmingsplan dat erop is gericht een aangenaam woongebied nabij het centrum van de stad tot ontwikkeling te brengen.

Er is voor gekozen deze oude industrielocatie te herontwikkelen ten behoeve van woningbouw (appartementen en laagbouw) en een kantoorcomplex. Het nieuwe woongebied krijgt de naam "het Palet".

Gedurende voornoemde termijn kunnen, degenen die tijdig hun zienswijze bij de gemeenteraad kenbaar hebben gemaakt alsmede een belanghebbende die aantoont 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 te 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, 2 januari 2003

Burgemeester en wethouders van Assen,



, burgemeester

M.A.M. Berends I.b.



, secretaris

S.M. van Midden I.s.



Provinciehuis
Westerbrink 1
Assen

Postbus 122
9400 AC Assen

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



200307059

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



VERZONDEN - 6 MAART 2003

Assen, 5 maart 2003
Ons kenmerk 8/RW/A12/2003000042
Behandeld door de heer W.F.R. Feenstra (0592) 365727
Uw kenmerk ONT/2002-2341
Onderwerp: Bestemmingsplan Covecoterrein c.a.

Gemeente Assen			
dienst ontwikkeling			
Code:			
Afdon dd:			
11 MAART 2003			
Gez:	Deo:		
Ben. voor:	Deur:	Aiged:	Par:
cbw	rouer		

Geacht college,

Hierbij sturen wij u een afschrift van ons besluit van 18 februari 2003, kenmerk RW/A12/2003000042, met onze goedkeuring van/beslissing op het besluit van de raad van uw gemeente van 19 december 2002 tot vaststelling van het bestemmingsplan Covecoterrein c.a.

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

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 lid, 54, tweede lid onder d, 30, eerste lid en 31 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

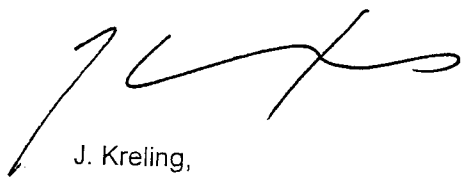
De rijksvertegenwoordiger van Verkeer en Waterstaat heeft in de Commissie voor Gemeentelijke Bestemmingsregelingen (CGBR) een opmerking gemaakt over het beleidsitem Vrijwaringszone dat onderdeel vormt van de in ontwikkeling zijnde wetgeving (het Nationaal verkeers- en vervoersplan). Zijn verzoek is u op de hoogte te brengen van dit toekomstig beleid. De toelichting hierop wordt in het bijgaande advies van de CGBR d.d. 20 februari 2003 gegeven.



Overigens willen wij u complimenteren met het tot ieders tevredenheid bereikte resultaat van het complexe plan.

Overeenkomstig het door gedeputeerde staten van Drenthe genomen besluit,

hoogachtend,

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke, identifying J. Kreling.

J. Kreling,
hoofd van de Productgroep Ruimte en Water

Bijlage(n): *div*
ab/coll *pb*

VERZONDEN - 6 MAART 2003

Assen, 18 februari 2003

Ons kenmerk RW/A12/2003000042

Behandeld door de heer W.F.R. Feenstra (0592) 365727

Onderwerp: Gemeente Assen; bestemmingsplan Covecoterrein c.a.

BESLUIT VAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN DRENTHE INZAKE HET BESTEMMINGSPLAN
COVECOTERREIN C.A. VAN DE GEMEENTE ASSEN

Behandelingsprocedure

Bij brief van 20 december 2002, kenmerk ONT/2002-2341, ingekomen op 6 januari 2003, hebben het college van burgemeester en wethouders van Assen ter voldoening aan artikel 28, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), het besluit van de raad van die gemeente van 19 december 2002, tot vaststelling van het bestemmingsplan Covecoterrein c.a. 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 tot en met 27 december 2002 ter inzage gelegen.

Bedenkingen

Tegen voornoemd raadsbesluit zijn bij ons college geen bedenkingen ingediend.

Advies

De Provinciale Commissie voor het Omgevingsbeleid (Commissie voor Gemeentelijke Bestemmingsregelingen) heeft het bestemmingsplan in haar vergadering van 19 februari 2003 behandeld en aan ons college advies uitgebracht.

Beoordelingskader

Ingevolge artikel 28, tweede lid, van de WRO in samenhang met artikel 10:27 van de Algemene wet bestuursrecht rust op ons college de taak om te bezien of het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Daarbij dienen wij rekening te houden met de aan de gemeenteraad toekomende vrijheid om bestemmingen aan te wijzen en voorschriften te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. Daarnaast hebben wij er op toe te zien dat het plan en de totstandkoming daarvan niet in strijd zijn met het recht.

Beoordeling van het plan

Tegen het bestemmingsplan vervat in plankaart en voorschriften bestaat bij ons college uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening dan ook geen bezwaar.

Beslissing

Gedeputeerde staten van Drenthe;

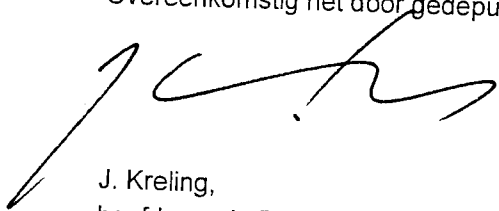
gelet op artikel 28 en volgende van de Wet op de Ruimtelijke Ordening;



BESLUITEN:

- I. het bestemmingsplan Covecoterrein c.a. goed te keuren;
- II. toepassing te geven aan artikel 11, zevende lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening met betrekking tot de bestemming Uit te werken Woondoeleinden;
- III. afschrift van het besluit te zenden aan:
 - de raad van de gemeente Assen;
 - de Provinciale Commissie voor het Omgevingsbeleid (Commissie voor Gemeentelijke Bestemmingsregelingen) ter attentie van mevrouw J. Haaijer;
 - de VROM-Inspectie, Regio Noord, Postbus 30020, 9700 RM Groningen.

Overeenkomstig het door gedeputeerde staten van Drenthe genomen besluit,



J. Kreling,
hoofd van de Productgroep Ruimte en Water

Bijlage(n):

ab/coll. 

Afschrift aan:

- de VROM-Inspectie, Regio Noord, Postbus 30020, 9700 RM Groningen
- de raad van de gemeente Assen, Postbus 30018, 9400 RA Assen

RAADSVOORSTEL

raadsvergadering van: 19 december 2002

agenda nr.: 15



41^B
GEMEENTE
ASSEN

Vaststelling bestemmingsplan
Covecoterrein.

ASSEN, 11 december 2002.

VOORSTEL.

Instemmen met het voorstel, inhoudende de gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan Covecoterrein te Assen.

TOELICHTING.

I. INLEIDING.

Experimentenwet Stad & Milieu.

Met ingang van 1 januari 1999 is de landelijk vigerende Experimentenwet "Stad & Milieu" in werking getreden.

De primaire doelstelling van deze wet is om bij de planvorming voor een herbestemming van binnenstadlocaties, de sectoren milieu en ruimtelijke ordening, een meer integraal afwegingskader te laten vormen.

Gebleken is dat de gedachte van een "compacte stad" met de voordelen van onder andere functiemenging, beperking van de mobiliteit en vergroting van het draagvlak van voorzieningen, ook nadelen met zich mee kan brengen ten aanzien van de wens tot verbetering van de milieukwaliteit in binnenstedelijk gebied.

Voornoemde wet biedt de mogelijkheid om bepaalde locaties, waarbij milieuproblemen van diverse aard een rol spelen, toch op een maatschappelijk en politiek aanvaardbare wijze te kunnen herontwikkelen. Deze herontwikkeling moet te allen tijde zijn gericht op het bereiken van een optimaal leefklimaat en een zuinig en doelmatig ruimtegebruik.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) heeft in het kader van het raamwerk "Stad & Milieu", 25 projecten aangewezen.

De locatie bekend onder de naam Covecoterrein is aangewezen als één van de projecten waarop de Experimentenwet van toepassing is.

In dat kader is namens het Ministerie van VROM een belevingsonderzoek verricht. Daarbij zijn diverse bewoners en omwonenden van het experimenteelgebied geënquêteerd en is een beeld geschetst inzake de wijze waarop het Covecoterrein in de huidige situatie wordt ervaren. De resultaten van het belevingsonderzoek hebben voor een ieder ter inzage gelegen.

De Experimentenwet gaat uit van een drie-stappenbenadering.

In eerste instantie wordt bekeken of door een integratie van functies en de daaraan inherente milieuaspecten, een goede herontwikkeling van het gebied kan plaatsvinden.

Maatregelen aan de bron en in het overgangsgebied staan daarbij voorop. Mocht een dergelijke ontwikkeling in financiële, milieuhygiënische, milieutechnische zin of anderszins niet mogelijk blijken, dan wordt gekeken naar de marges van de wet- en regelgeving, zoals de mogelijkheid tot het verlenen van vrijstellingen en ontheffingen van bijvoorbeeld de maximale geluidsbelastingen.

Ingeval ook deze mogelijkheid niet kan worden toegepast, voorziet de wet in een afwijking van de wet- en regelgeving met betrekking tot milieukwaliteitseisen, bevoegdheden dan wel ten aanzien van procedures.

De laatste stap is pas aan de orde als zeer duidelijk kan worden aangetoond dat een herontwikkeling van de betreffende locatie via de stappen 1 en 2 niet haalbaar is, terwijl een herontwikkeling wel zeer gewenst is.

Het plangebied Covecoterrein.

Op en rondom het Covecoterrein zijn diverse milieuproblemen aan de orde, zoals bodemverontreiniging, geluidsoverlast vanwege spoor- en wegverkeer, alsmede overlast van bedrijvigheid op het industrieterrein. Daar staat tegenover dat de locatie gelet op de ligging nabij het station (openbaar vervoerlocatie) zeer gunstig is voor de ontwikkeling van woningbouw en kantoren.

Een projectgroep heeft bekeken welke mogelijkheden er zijn om op een maatschappelijk aanvaardbare wijze het gebied te herontwikkelen.

Uit het onderzoek is gebleken dat de ontwikkeling van het Covecoterrein op een milieuverantwoorde wijze kan plaatsvinden door te volstaan met stap 2. Dat betekent dan ook dat de ontwikkeling kan plaatsvinden door gebruik te maken van de speelruimte die in de milieuwetgeving is geboden.

In het geval van het Covecoterrein speelt met name het aspect geluid een belangrijke rol. Door gebruik te maken van de mogelijkheid tot het verlenen van ontheffing van de maximale voorkeursgrenswaarde en de toepassing van zogenaamde "dove gevels" is het mogelijk op een milieuhygiëne verantwoorde wijze een stedenbouwkundig plan op te stellen.

Dit heeft zich vertaald in een voorontwerpbestemmingsplan dat erop is gericht een aangenaam woongebied nabij het centrum van de stad tot ontwikkeling te brengen.

Er is voor gekozen deze oude industriële locatie te herontwikkelen ten behoeve van woningbouw en een kantoorwijk. Het nieuwe woongebied krijgt de naam "het Palet".

Deze keuze is ingegeven door de grote behoefte aan woningbouw nabij het centrum. Voorts is het gewenst het gebied een meer gemengde functionele opzet te geven. Het toevoegen van woningbouw heeft daarnaast een versterkende invloed op het aspect van de sociale veiligheid.

De stedenbouwkundige uitgangspunten kunnen als volgt worden samengevat:

- * een zoveel mogelijk aaneengesloten dove gevelwand langs het spoor van minimaal 3 bouwlagen;
- * de mogelijkheid van een kantoorwijk in het zuidwesten van het plangebied (6-10 bouwlagen), al dan niet geflankeerd door hoogbouw in de sfeer van woningbouw;
- * langs de Rolderhoofdweg bebouwing langs de parallelweg oplopend van 3 bouwlagen in het oosten naar 4-10 bouwlagen (kantoorwijk 10 bouwlagen in het zuidwesten) en in het overige plangebied bebouwing van maximaal 18 meter. Deze bebouwing moet naar de weg toe "open" zijn (geen dove gevel);
- * in het middengebied bebouwing van maximaal 3 bouwlagen.

Deze wijze van inrichting van het plangebied kan leiden tot het realiseren van minimaal 300 en maximaal 400 woningen.

30-kmgebied Lonerstraat.

Uit de verschillende overleggen met de buurtbewoners in Assen-Oost is gebleken, dat het voor de bewoners van de omgeving Lonerstraat/Covecoterrein/Schildersbuurt van cruciale betekenis is, dat de Lonerstraat wordt ingericht als een 30-kmgebied. In de toelichting van het bestemmingsplan is dit uitgangspunt nader vastgelegd.

II. JURIDISCHE PROCEDURE.

Bij besluit van 22 augustus 2000 hebben wij het voorontwerpbestemmingsplan Covecoterrein te Assen alsmede de exercities die in het kader van het project "Stad & Milieu" zijn opgesteld, vrijgegeven voor de inspraak en het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening-1985 (art. 10 Bro'85).

Voornoemde plannen c.q. rapporten zijn door middel van een publicatie in het gemeentelijke huis-aan-huisblad van 20 september 2000 bekend gemaakt en hebben met ingang van 21 september 2000 vier weken ter inzage gelegen. De overlegpartners is verzocht hun reactie uiterlijk 18 oktober 2000 aan ons over te leggen.

Een aantal rechts- en individuele personen, overlegpartners en de wettelijke adviseurs heeft gereageerd op de betreffende plannen c.q. rapporten. Deze inspraak- en overlegreacties zijn samengevat en vervolgens van commentaar voorzien. Dit commentaar en de daaruit voortvloeiende wijzigingen ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan, zijn integraal opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.

Belangrijke aanpassingen zijn de hierna opgesomde wijzigingen:

- * de entreeroute voor gemotoriseerd verkeer ter plaatse van de Kiekenren komt meer zuidelijk te liggen i.v.m. mogelijke overlast voor bewoners van de Ruysdaelstraat. De achtertuinen van de woningen aan de Ruysdaelstraat grenzen daarmee aan de achtertuinen van nieuw te bouwen woningen aan de noordkant van de nieuwe entreeroute. Hiermee is een meer leefbare situatie gecreëerd;
- * in het voorontwerpbestemmingsplan bestond de mogelijkheid om eventueel te werken met een ontheffing voor het spoorweglawaaï. Van deze mogelijkheid hoeft geen gebruik te worden gemaakt door de toepassing van de constructie van een "dove" gevelwand in de bebouwing langs het spoor, waardoor de geluidbelasting wordt gereduceerd;
- * voor wat betreft het industrielawaaï blijft de huidige geluidszone uitgangspunt voor dit bestemmingsplan. Door middel van een "dove" gevelwand langs het spoor is de geluidbelasting ter plaatse van de gevels van de, achter het woongebouw met een "dove" gevel, nieuw te bouwen woningen niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en wordt er derhalve voldaan aan de huidige geluidszone van het industrieterrein. Een ontheffing voor een hogere geluidsbelasting vanwege het industrieterrein is dus niet noodzakelijk;
- * in verband met de beëindiging van de weipoederproductie van Frico Cheese is de geurcontour komen te vervallen. Hiermee is de aanvankelijk opgenomen bijlage inzake het geuronderzoek niet meer relevant en is eruit gelaten. Parallel hieraan wordt door de gemeente Assen gestart met de procedure voor de revisie van de milieuvergunning van Frico Cheese;
- * inmiddels is Drukkerij Bremer aangekocht door de gemeente Assen. Hiermee is de bedrijfsbestemming, alsmede de bedrijvenlijst komen te vervallen en is aan het betreffende gebied de bestemming "uit te werken woongebied" toegekend;

VERVOLGBLAD

agenda nr.: 15

bladnr.: 4



- * in verband met de veiligheidszone langs het spoor is op 30 meter afstand van de spoorbaan een duidelijke gevelrooilijn op de plankaart aangegeven;
- * in verband met de wens van de marktpartijen om de spoorzijde van de bebouwing het karakter van een entreezijde/voorzijde te geven, is afgezien van de eis om aan de zuidzijde van de schilgebouwen een royale groenstrook te realiseren;
- * de maximale bouwhoogte van de kantoorbestemming in de zuidwestpunt van het plangebied bedraagt 30 meter (10 bouwlagen). De minimale hoogte van dit kantorencomplex is vastgesteld op 3 bouwlagen respectievelijk 9 meter, gemeten ten opzichte van de hoogteligging van de spoorstaven.

Met inachtneming van vorenstaande wijzigingen is het voorontwerpbestemmingsplan aangepast in een ontwerpbestemmingsplan dat vervolgens bij publicatie van 21 augustus 2002 is bekend gemaakt. Het plan heeft met ingang van 22 augustus 2002 gedurende een termijn van vier weken ter inzage gelegen teneinde een ieder in de gelegenheid te stellen zienswijzen in te brengen. Van deze mogelijkheid is evenwel geen gebruik gemaakt.

Om praktische redenen is op een enkele plaats de bestemming "uit te werken woondoeleinden" marginaal uitgebreid ten koste van de bestemmingen "doeleinden van verkeer en verblijf" en "woondoeleinden". Dit heeft echter geen ingrijpende consequenties.

Daarnaast is in het kader van de mogelijkheid tot vervroegde onteigening de procedure ex artikel 13 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) geëntameerd. De eigenaren en anderszins zakelijk gerechtigden van het plangebied zijn met toezending van het bestemmingsplan op de hoogte gesteld van de plannen.

Voorts is in verband met het wegverkeerslawaaï vanwege de Rolderhoofdweg de ontheffingsprocedure gestart.

Er is in deze situatie (inbreidingslocatie) gekozen voor een combinatie van maatregelen (ZOAB op de Rolderhoofdweg en akoestisch absorberend materiaal op de wanden van het tunnelviaduct onder de spoorlijn en de Industrieweg) alsmede ontheffing van de voorkeurswaarde van 50 dB(A) tot 55 dB(A). Het gaat daarbij om de woningbouw die als straatwand de Rolderhoofdweg begeleidt. De provincie is gevraagd een hogere grenswaarde van 55 dB(A) vast te stellen.

De commissie fysieke infrastructuur kan zich met dit voorstel verenigen.

Het college van burgemeester en wethouders van Assen,

de burgemeester,
D. van As - Kleijwegt.

de secretaris,
J.B. Mencke.

RAADSBESLUIT

raadsvergadering van: 19 december 2002

agenda nr.: 15



De raad van de gemeente Assen;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 11 december 2002;

gelet op de bepalingen van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, het Besluit op de ruimtelijke ordening-1985 en de Algemene wet bestuursrecht;

besluit:

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

- I. het bestemmingsplan Covecoterrein gewijzigd vast te stellen;
- II. het bestemmingsplan Covecoterrein ter goedkeuring voor te leggen aan het college van Gedeputeerde Staten van Drenthe.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 19 december 2002.

De raad voornoemd,

, voorzitter

Mw. D. van As - Kleijwegt

, griffier

A. Kloppenborg

GOEDGEKEURD door gedeputeerde staten
van Drenthe bij besluit van 10 februari

nr. RW/ARZ/200300 0042 2003

P.O.

Goedkeuringsbesluit Gedeputeerde Staten van het bestemmingsplan Covecoterrein c.a. te Assen.

Burgemeester en wethouders van Assen maken bekend, dat bij de balie Bouwen en Stadsinrichting in het Stadhuis, Noordersingel 33 te Assen, met ingang van 27 maart 2003 gedurende een termijn van zes weken, voor eenieder ter inzage ligt, het besluit van Gedeputeerde Staten van Drenthe van 18 februari 2003, kenmerk 8/RW/A12/2003000042 inhoudende de goedkeuring van het bestemmingsplan Covecoterrein c.a. zoals dat is vastgesteld door de gemeenteraad van Assen bij besluit van 19 december 2002.

Experimentenwet Stad & Milieu

Met ingang van 1 januari 1999 is de landelijk vigerende Experimentenwet "Stad & Milieu" in werking getreden.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) heeft in het kader van het raamwerk "Stad en Milieu", 25 projecten aangewezen.

De locatie, bekend onder de naam Covecoterrein, is aangewezen als één van de projecten waarop de Experimentenwet van toepassing is.

Het plangebied Coveco-terrein.

Het plangebied is gelegen ten noordoosten van de kruising spoorweg en de Rolderhoofdweg. In het noordwesten grenst het plangebied aan het Industrierrein Assen. In het zuiden en oosten is het plangebied met name omgeven door woongebieden.

Ten westen van het plangebied bevinden zich de centrumvoorzieningen. Even ten zuiden van het plangebied is het NS-station gevestigd.

Op en rondom het Coveco-terrein zijn diverse milieuproblemen aan de orde, zoals bodemverontreiniging, geluidsoverlast vanwege spoor- en wegverkeer alsmede overlast van bedrijvigheid op het industrieterrein. Daar staat tegenover dat de locatie gelet op de ligging nabij het station (600 m) en de afwezigheid van andere

Daar staat tegenover dat de locatie gelet op de ligging nabij het station (openbaar vervoerlocatie) zeer gunstig is voor de ontwikkeling van woningbouw en kantoren.

Er is voor gekozen deze oude industrielocatie te herontwikkelen ten behoeve van woningbouw en een kantoortoren. Het nieuwe woongebied krijgt de naam "Het Palet".

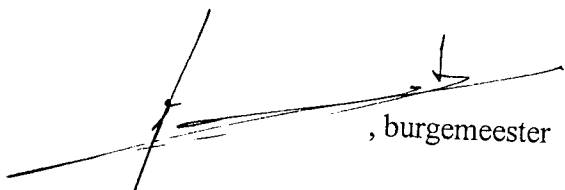
Deze keuze is ingegeven door de grote behoefte aan woningbouw nabij het centrum. Voorts is het gewenst het gebied een meer gemengde functionele opzet te geven. Het toevoegen van woningbouw heeft daarnaast een versterkende invloed op het aspect van de sociale veiligheid.

Tegen het besluit van Gedeputeerde Staten omtrent de goedkeuring kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag, door degene die zich tijdig tot Gedeputeerde Staten heeft gewend, alsmede door een belanghebbende die aantoont dat hij redelijkerwijze niet in staat is geweest zich overeenkomstig het bepaalde in artikel 27 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, tot Gedeputeerde Staten te wenden.

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

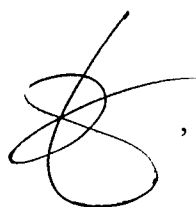
ASSEN, 26 maart 2003

Burgemeester en wethouders van Assen,



, burgemeester

Mw. D. van As - Kleijwegt



, secretaris

mr. J.B. Mencke

Provinciehuis
Westerbrink 1
Assen

Postbus 122
9400 AC Assen

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

Aan:
gedeputeerde staten
in de provincie Drenthe

Assen, 20 februari 2003

Behandeld door de heer W.F.R. Feenstra (0592) 365727

Onderwerp: Gemeente Assen; vastgesteld bestemmingsplan Assen - Covecoterrein
c.a.

COMMISSIE VOOR GEMEENTELIJKE BESTEMMINGSREGELINGEN

Geacht college,

In de brief van 20 december 2002 verzoeken burgemeester en wethouders van de gemeente Assen u het bestemmingsplan Assen - Covecoterrein c.a. goed te keuren. Het desbetreffende bestemmingsplan is door de gemeenteraad bij besluit van 19 december 2002 vastgesteld. In de vergadering van 19 februari 2003 van deze commissie is het bestemmingsplan behandeld. De termijn van het vastgestelde bestemmingsplan is fataal op 20 maart 2003.

Tegen het plan zijn bij uw college geen bedenkingen ingediend.

Planinhoud

Het bestemmingsplan voorziet in een planologische regeling voor het Covecoterrein in de stad Assen. Dit terrein is de laatste 10 jaar ernstig in verval geraakt. Het terrein is gelegen aan één van de naar het centrum leidende routes en heeft momenteel een sterk negatieve invloed op de belevingswaarde van het stadscentrum van Assen. Deze prominente locatie verdient alle aandacht vanuit een oogpunt van ruimtelijke en functionele kwaliteit. Het gebied is complex vanwege de ligging in de overgangszone van stadscentrum naar periferie. De problematiek bestaat uit een aantal milieuaspecten zoals spoorweglawaaï, wegverkeerslawaaï, industrielawaaï, geurhinder, gevaar en bodemverontreiniging. Reden voor de gemeente deze locatie aan te melden in het kader van het experiment Stad & Milieu. De locatie heeft door zijn ligging interessante ontwikkelingsmogelijkheden en biedt kansen een brug te slaan tussen Assen-Oost en het stadscentrum. Daarbij is de lig-



ging gunstig ten opzichte van het station zowel voor wat betreft trein- als busverbindingen.

Provinciaal omgevingsplan

De kern Assen is in het Provinciaal omgevingsplan aangeduid als streekcentrum. Streekcentra vormen het zwaartepunt bij de verdere verstedelijking van Drenthe. De beleidsinspanningen van de gemeenten om deze kernen in kwantitatieve en kwalitatieve zin verder te ontwikkelen zullen door de provincie zoveel mogelijk worden ondersteund.

Kwalitatieve verbetering van de stadscentra en stations krijgt de steun van de provincie en uitgangspunt moet zijn de potenties van de locaties optimaal te benutten om de verstedelijking inhoud te geven. De ligging van de locatie in de overgang naar het stadscentrum en nabijheid van het station biedt de mogelijkheid voor de situering van arbeidsintensieve bedrijvigheid, zoals kantoren.

Overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke Ordening

Commissie Afstemming Ruimtelijke Plannen

Het ontwerpplan is door de Commissie Afstemming Ruimtelijke Plannen (CARP) behandeld op 6 november 2000.

Die commissie heeft opmerkingen gemaakt over:

1. het ruimtelijk beleid;
2. de milieuaspecten, te weten, spoorweglawaaï, wegverkeerslawaaï, industrielawaaï, geur, gevaar en bodem;
3. toepassing artikel 19, lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

1. Het ruimtelijk beleid

Een overwegende woonfunctie kan op zich een bijdrage zijn voor de leefbaarheid in de stad, maar daarmee worden de gunstige liggingsfactoren niet optimaal benut. De commissie adviseerde na te gaan in welke mate kantoorontwikkeling op deze locatie mogelijk is, met name voor die kantoren die aan het A-profiel voldoen. In het totaal van het woningaanbod in Assen zal deze locatie een centrumperifere betekenis kunnen krijgen waarbij compactheid uitgedrukt in de woningdichtheid van betekenis is.

Een mengvorm van kantoren en woningbouw biedt de mogelijkheid aan het voorgaande inhoud te geven. Het ontwerpplan ging naar het oordeel van de commissie te snel uit van een overwegende woonfunctie waarbij het gevaar bestaat dat goed in de markt liggende woningtypen worden ontwikkeld die ook elders in de stadsuitleggebieden kunnen worden gerealiseerd.

De gemeente reageert hierop door aan te geven dat er een fors kantorencomplex van maximaal 10 bouwlagen kan worden gerealiseerd. Dit complex is op loopafstand van het station gelegen en zal ook direct voor langzaam verkeer bereikbaar zijn. In verband met de gewenste 24 uren sociale veiligheid in het gebied en de verkeersaan-trekkende werking van kantorenfuncties, is besloten om af te zien van verdere kantorengebouwen binnen de planlocatie. De invulling van het Covecoterrein zal primair een brug moeten slaan tussen Assen-Oost en de binnenstad. De invulling met voornamelijk woningbouw komt het beste tegemoet aan deze doelstelling.

2. *De milieuaspecten*

Per aspect spoorweglawaaï, wegverkeerslawaaï, industrielawaaï, geur, gevaar en bodem is de CARP daarop nader ingegaan. De Commissie voor Gemeentelijke Bestemmingsplannen komt hier bij de planbeoordeling in dit advies op terug.

3. *Toepassing artikel 19, lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening*

De commissie achtte toepassing van dit artikel, vanwege de problematiek van de milieuaspecten en de onzekere toekomstige invulling van het plangebied, niet te rechtvaardigen. De gemeente kan zich hierin vinden.

VROM-Inspectie, regio Noord

De rijksdienst verwijst naar het project in het kader van de experimentenwet Stad en Milieu, waarbij zowel de provincie als de rijksoverheid zijn betrokken. Het plan past in het streven naar een zuinig ruimtegebruik en de Compacte Stad-gedachte. Gelet op de ligging van het plangebied nabij het station kan een deel van deze locatie conform het locatiebeleid van het rijk worden bestempeld als zijnde een A-locatie. In dat opzicht is een invulling - naast de voorgestane woningbouw - ook met kantoren denkbaar. De inspecteur mist een alternatief dat voorziet in de projectie van kantoren in deze zone langs het spoor die tevens als geluidsafschermende bebouwing zou kunnen functioneren. De gemeente reageert hierop door te vermelden dat hoofdzakelijk voor woningbouw is gekozen, omdat er een grote vraag is naar woningbouw nabij het centrum naast de geboden mogelijkheid om een kantorencomplex van maximaal 10 bouwlagen te realiseren. Bovendien wordt door middel van de woningbouw op deze locatie ingespeeld op terugdringing van het autoverkeer en vergroting van de sociale veiligheid.

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, directie Noord-Nederland

Rijkswaterstaat heeft opmerkingen gemaakt over het rijkslocatiebeleid, het bereikbaarheids- en het mobiliteitsprofiel. Onder andere valt de norm van 40 parkeerplaatsen per 100 werknemers, waarvan 20 parkeerplaatsen op eigen terrein, niet goed te beoordelen.

De gemeente reageert hierover door te onderkennen dat het plangebied is gelegen op een openbaar vervoerlocatie die met name geschikt is voor arbeids- en bezoekersintensieve bedrijven en kantoren. De genoemde norm is in overeenstemming met het surplusmodel van de rijksoverheid.

Ministerie van Economische Zaken, regio Noord

Het ministerie spreekt haar waardering uit voor de manier waarop op een constructieve wijze invulling is gegeven aan het Stad en Milieu-project op het Covecoterrein.

Rijksdienst voor de Monumentenzorg

De rijksdienst heeft geen aanleiding tot het maken van een opmerking.

Planbeoordeling

Planvorm

De in hoofdzaak gekozen planvorm - globaal plan met uitwerkingsbevoegdheid - en een uitgebreide Beschrijving in hoofdlijnen (Bih) wordt door de commissie onderschreven. In de ruimtelijke analyse wordt terecht aandacht besteed aan het belang van de bebouwing langs de Rolderhoofdweg. In figuur 7 (stedenbouwkundige hoofd-

uitgangspunten) wordt uitgegaan van drie tot zes bouwlagen met een accent van maximaal tien bouwlagen tegen het spoor aan in de richting van het centrum. De commissie deelt het uitgangspunt dat de Rolderhoofdweg een stevige straatwand moet krijgen als inleiding en brug naar het centrumgebied. De commissie deelt het gemeentelijk standpunt om het stedenbouwkundige zwaartepunt in de directe nabijheid van de spoorbaan te leggen door middel van de hoogst mogelijke bebouwing. De commissie kan ook met het standpunt van de gemeente meegaan om naast de kantorenfunctie het plan voor een belangrijk deel met woningbouw in te vullen.

Wijzigingen overeenkomstig het raadsbesluit

Op de plankaart zijn twee gebieden in rood omkaderd die overeen komen met de wijzigingen als gevolg van het raadsbesluit bij vaststelling van dit bestemmingsplan. Deze wijzigingen zijn van praktische aard om voortuintjes mogelijk te maken. De bestemming Uit te werken woondoeleinden is marginaal uitgebreid ten koste van de bestemmingen Doeleinden van verkeer en verblijf en Woondoeleinden. Dit heeft geen ingrijpende consequenties.

Milieuaspecten

Experimentenwet Stad & Milieu

In het kader van de experimentenwet Stad & Milieu is deze locatie door het ministerie van VROM aangewezen als voorbeeldproject Stad & Milieu. Vanuit milieu-oogpunt is intensief ruimtegebruik gewenst. In deze wet is onder andere aangegeven dat het 'experimenteergebied' ruimer moet zijn dan het concrete 'invullingsgebied'. Dit aangezien belangen van omwonenden en omliggende bedrijven bij mogelijke afwijkingen van het wettelijk kader in het geding kunnen zijn. Ook zal een goede stedenbouwkundige en verkeerskundige integratie van het plan maatregelen kunnen vergen buiten het directe 'invullingsgebied'. Naar aanleiding van deze zogenaamde 'Stad & Milieubenadering' is een belevingsonderzoek opgesteld. Daarbij zijn diverse bewoners en omwonenden van het experimenteergebied geënquêteerd en is een beeld geschetst van de wijze waarop het Covecoterrein in de huidige situatie wordt ervaren. De resultaten van het belevingsonderzoek hebben voor een ieder ter inzage gelegen. Dit onderzoek is een bijdrage geweest voor de genomen maatregelen ten aanzien van het milieu. In het bestemmingsplan wordt daarmee rekening gehouden.

Spoorweglawaaï

Langs de spoorweg zal woningbouw worden gerealiseerd met een gesloten gevelwand. Ter wering van het spoorweglawaaï wordt uitgegaan van een zogenaamde 'dove gevel'. In dat verband is er geen ontheffing van de voorkeursgrenswaarde van uw college nodig, omdat daarmee de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) niet zal worden overschreden.

Wegverkeerslawaaï

Bij besluit van 3 december 2002, nummer MB/A3/2002009344, heeft uw college ontheffing verleend voor een hogere waarde van het wegverkeerslawaaï van maximaal 55 dB(A).

Industrielawaaï

De in het bestemmingsplan opgenomen bepaling over de hiervoor genoemde 'dove gevel' langs het spoortraject geeft voldoende afscherming, ook voor het industriela-

waai van de achtergelegen industrie, mits minimaal gebouwd zal worden in 3 bouwlagen.

Geur

De geuremissie werd hoofdzakelijk veroorzaakt door het drogen van de wei door de zuivelfabriek, welke is gelegen aan de zuidwestzijde buiten het plangebied. Deze weiproduktie is inmiddels gestopt. De milieuvergunning zal daarom binnenkort worden aangepast aan het vervallen van de weiproduktie. De mogelijkheid van geurhinder als gevolg daarvan komt te vervallen.

Gevaar

De reden van het aspect gevaar is het vervoer van gevaarlijke transporten per spoor. Voor nieuwe situaties zijn er geen eenduidige richtlijnen voor de aan te houden afstanden tussen nieuwe bebouwing en een spoorlijn. De inspecteur van VROM heeft echter laten weten dat de afstandsmaat van 30 meter tussen het spoor en de toekomstige woningbouw (voor nieuwe situaties) een acceptabele norm is.

De rijksvertegenwoordiger van Verkeer en Waterstaat heeft een opmerking gemaakt over het beleidsitem 'Vrijwaringszone' (VWZ) dat onderdeel vormt van in ontwikkeling zijnde wetgeving (het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP)). Zijn verzoek is de gemeente te wijzen op dit toekomstige beleid.

Samengevat houdt het beleid het volgende in:

De doelstelling VWZ luidt thans: "De vrijwaringszone is een zone langs hoofdinfrastructuur (weg, water en rail) waarvoor geldt dat aan het gebruik van deze zone ruimtelijke beperkingen worden gesteld met als doel het duurzaam functioneren van deze infrastructuur."

Voor het duurzaam functioneren van deze infrastructuur is het noodzakelijk dat fysieke ruimte beschikbaar blijft voor (in volgorde van prioriteitstelling):

- * toekomstige capaciteitsvergroting van (onderdelen van) het netwerk voor dezelfde modaliteit (verbreding van weg of spoor of vaarwegen);
- * bundeling met nieuwe infrastructuur van een andere modaliteit/met gebruikmaking van nieuwe technieken (b.v. buisleidingen langs weginfrastructuur, bundeling van nieuwe railverbindingen met weginfrastructuur).

In de uitwerking van het beleid tot het onbebouwd laten van de zones zal gekozen worden voor de maat 50 meter voor weg en rail en 30 meter voor de waterwegen; de maat dient genomen te worden vanuit de kant van de weg/inrit of het spoortalud, danwel de oever. Overigens zal, voordat zones worden vastgesteld, een afweging worden gemaakt tussen de belangen vanuit de omgeving (inbreng gemeenten) en die van een toekomstvaste infrastructuur (inbreng infrabeheerders).

Bodem

Uw college heeft bij besluit van 12 december 2002, kenmerk 49/Bo/A6/2002009206, positief beschikt op het saneringsplan betreffende het Covecoterrein.

De milieuaspecten vormen naar de mening van de commissie geen obstakel voor de goedkeuring van het onderhavige bestemmingsplan.

Vervroegde onteigening

Naast de plankaart is ook een kaart opgesteld met een gebied voor de 'verwerkelijking in de naaste toekomst noodzakelijk'. Hier is gebruik gemaakt van artikel 13 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. De eigenaren en anderszins zakelijk gerechtigden van het plangebied zijn door middel van toezending van het bestemmingsplan op de hoogte gesteld van de plannen.

Deregulering ex artikel 11, lid 7 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening

Gezien de zorgvuldige aanpak en daarvan de vertaling in het bestemmingsplan, over het aspect milieu in relatie met de ruimtelijke ordening, en voorts rekening houdend met de in de voorschriften opgenomen Beschrijving in hoofdlijnen (Bih), de instructies en de toetsingscriteria (algemeen en specifiek), adviseert de commissie u gebruik te maken van de dereguleringsbevoegdheid op grond van artikel 11, lid 7 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening voor de bestemming Uit te werken Woondoeleinden.

De commissie is van mening dat het gewenst is om door middel van dit nieuwe bestemmingsplan een algehele nieuwe invulling voor dit gebied voor te staan. De commissie is ook van mening dat aan het doel is tegemoet gekomen van een gewenst integraal afwegingskader en het komen tot herbestemming van de binnenstadlocatie. Dit kan ook worden afgeleid van het feit dat er geen zienswijzen en bedenkingen zijn ingediend. Er is dan ook zeer goed met belanghebbenden teruggekoppeld. Dit is een compliment waard.

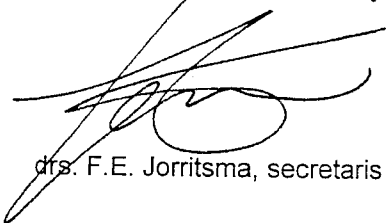
Advies

De commissie adviseert u:

- het bestemmingsplan Assen - Covecoterrein c.a. goed te keuren;
- de bestemming Uit te werken Woondoeleinden te dereguleren;
- in de aanbiedingsbrief een opmerking te maken over de in ontwikkeling zijnde wetgeving NVVP, met name over het beleidsitem vrijwaringszones;
- in de aanbiedingsbrief de gemeente te complimenteren met het tot ieders tevredenheid bereikte resultaat van het complexe plan.

Hoogachtend,

Commissie voor Gemeentelijke Bestemmingsregelingen,



drs. F.E. Jorritsma, secretaris