

BESTEMMINGSPLAN "MOLENSTRAAT".

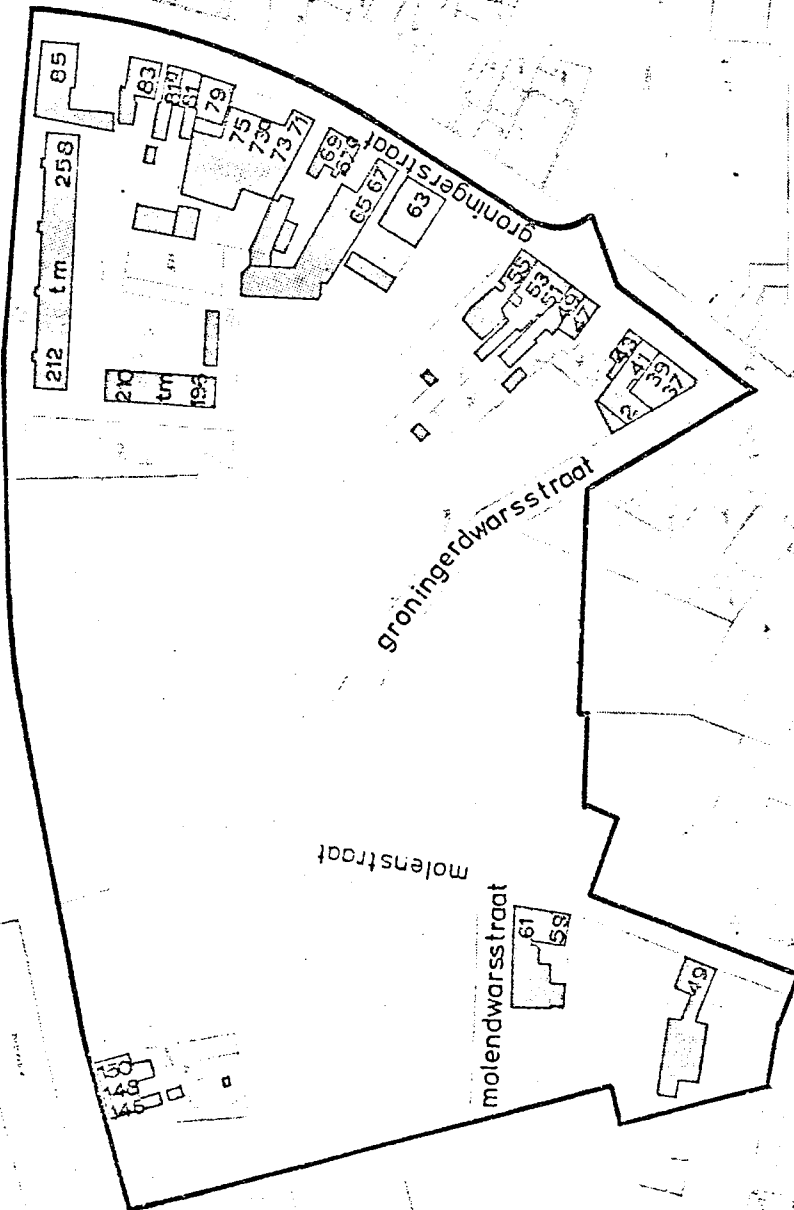
Toelichting

INHOUD.

pag.

1. Inleiding	1
2. Onderzoek	2
2.1. Historische ontwikkeling	2
2.2. Huidige toestand	2
2.3. Woonfunctie van de binnenstad	3
2.4. Verkeersaspecten	4
3. Het plan	8
3.1. Juridische aspecten	8
3.2. Stedebouwkundige aspecten	8
4. Inspraak	13
5. Uitvoerbaarheid van het plan	14
6. Overleg.	15

kanaal



VERKLARING:

- grens van het plangebied
- ▤ bestaande bebouwing
- 123 huisnummer

1. Inleiding.

Het gebied waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft is aangegeven op kaart 1.

Dit gebied maakt thans grotendeels onderdeel uit van het bestemmingsplan "Komplan Noord" dat op 20 januari 1972 door de gemeenteraad is vastgesteld en op 10 april 1973 door Gedeputeerde Staten is goedgekeurd.

Het plan is bij K.B. van 11 augustus 1976 onherroepelijk geworden.

De inzichten en ontwikkelingen op het gebied van de ruimtelijke ordening, met name omtrent stadsvernieuwing, zijn gedurende die procedure-tijd reeds zodanig gewijzigd, dat het Komplan-Noord op verschillende punten bijsturing behoeft.

Redenen tot bijsturing van het planologisch beleid zijn o.a.:

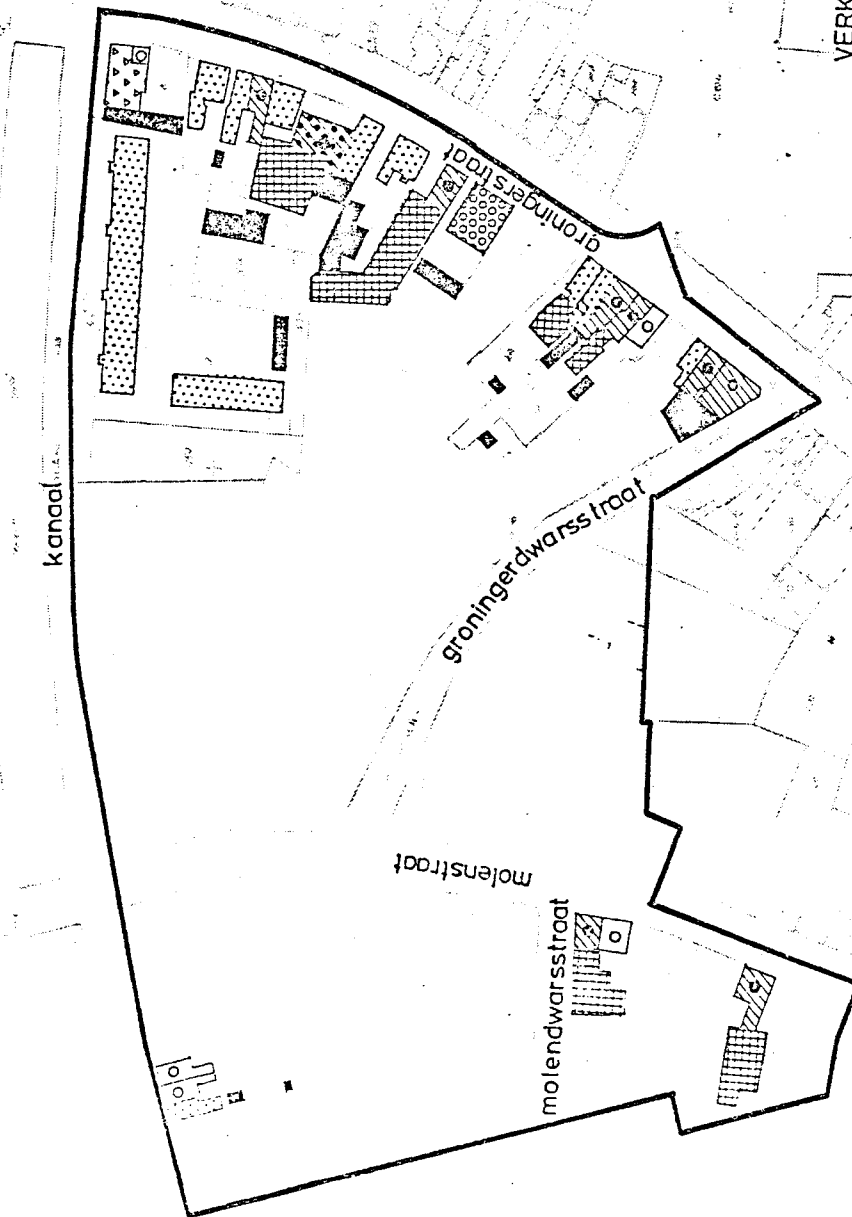
- a. het streven naar versteviging van de woonfunctie van de binnenstad;
- b. het belang van kleinschaligheid voor binnenstedelijke bebouwing;
- c. de afnemende behoefte aan hoogbouw;
- d. het bewust terugdringen van de auto uit de binnenstad;
- e. de grotere aandacht voor het binnenstedelijke milieu;
- f. de verkleining van de benodigde ruimte voor wegen;
- g. de ruimere subsidiemogelijkheden bij de rijksoverheid.

Het gebied waarover dit bestemmingsplan gaat is in het bovengenoemde komplan bestemd voor woningbouw in 10 lagen alsmede voor de bouw van woningen, horecabedrijven en kantoren met een maximale goothoogte van 18 meter. Verder biedt het komplan mogelijkheden voor de aanleg van een groot parkeerterrein met eventueel parkeerdekken en voor de aanleg van brede toegangswegen met gescheiden rijstroken naar het winkelgebied vanaf het Kanaal en vanaf de Groningerstraat. Vanuit de Molenstraat aan de noordzijde van het Kanaal zou een fiets- voetgangerstunnel worden gemaakt in de richting van de binnenstad.

Het is duidelijk dat deze bestemmingen niet alle stroken met de bovengenoemde gewijzigde inzichten en ontwikkelingen.

Ook de nieuwe inzichten zoals deze zijn neergelegd in het "Interim-advies Verkeer Asser Binnenstad" *) en in de "Asser Doelstellingennota 75" die op 17 juni 1976 door de gemeenteraad is aanvaard, maken het noodzakelijk en gewenst dat het Komplan Noord op diverse punten wordt bijgestuurd. Het plangebied omvat voor een belangrijk deel thans braakliggende terreinen. De oude bebouwing is in het kader van de realisering van het Komplan Noord afgebroken. Omdat de uitvoering van de eerdergenoemde bestemmingen nog niet heeft plaatsgehad bestaat thans een goede mogelijkheid om de plannen bij te sturen in de geest van de genoemde nieuwe inzichten omtrent de ontwikkeling van de binnenstad.

Binnen het kader van een aantal randvoorwaarden, dat in de volgende hoofdstukken aan de orde komt is een bestemmingsplan ontwikkeld waarvan de beschrijving is weergegeven in hoofdstuk 3. Daaraan voorafgaand worden in hoofdstuk 2 de onderzoeksresultaten vermeld terwijl in hoofdstuk 4 een beschrijving wordt gegeven van de inspraak die, op basis van een tweetal nota's, heeft plaatsgehad. Hoofdstuk 5 handelt over de uitvoerbaarheid van het plan terwijl in hoofdstuk 6 tenslotte de resultaten van het overleg konform art. 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening zijn weergegeven.



VERKLARING

- woonhuizen
- winkels en showrooms
- kantoren
- openbare en bijzondere bebouwing
- horecabedrijven
- bedrijfsgebouwen
- bergingen, garage's en opslagruimten
- met woonhuis
- panden die leeg staan

2. Onderzoek.

2.1. Historische ontwikkeling.

Een goed beeld van het gebied zoals dat er een eeuw geleden uitzag geeft een kaartje van Assen uit 1868. Aan de Molenstraat, die toen Molenweg heette, stond binnen het gebied dat nu in het bestemmingsplan is opgenomen nog geen enkel huis; ook langs het Kanaal was geen bebouwing aanwezig. De Groningerdwarsstraat die toen Kattengang heette, was aan weerszijden bebouwd; de Molendwarsstraat bestond nog niet. Deze straat komt wel voor op een topografische kaart van 1896 en was toen aan weerszijden gedeeltelijk bebouwd.

Aan de Groningerstraat komt sedert plm. 1830 bebouwing voor. In 1868 was deze straat grotendeels aan beide zijden bebouwd. De Noorderschool uit 1856 werd later vervangen door de Wilhelminaschool die inmiddels is afgebroken.

In de periode 1900 - 1960 veranderde er vrij weinig in het gebied. Wel werd de bebouwing verdicht maar in de hoofdstructuur vonden vrijwel geen veranderingen plaats.

Langs het Kanaal werden in 1960 flat- en bejaardenwoningen gebouwd op basis van de in 1957 goedgekeurde herziening-plan in onderdelen "Wilhelminaschool". De verbinding tussen het Kanaal en de Groningerdwarsstraat die in dit plan voorkwam is niet tot stand gekomen.

In 1967 kreeg door een uitspraak van de Kroon het Plan Uitleg Kern (P.U.K.) gedeeltelijk rechtskracht. Voor de binnenstad was dit een belangrijk plan, omdat ondermeer de toekomstige uitbreiding van het winkelgebied erin geregeld werd. Ook een klein gedeelte van het onderhavige plan-gebied viel binnen de grenzen van het P.U.K.. Door allerlei ontwikkelingen werd het P.U.K. in 1972 gedeeltelijk vervangen door het eerdergenoemde Komplan Noord.

Voor een klein gedeelte van het plangebied geldt geen bestemmingsplan. Het betreft een deel van het Komplan Noord waaraan goedkeuring is onthouden nl. de bestemming van de panden Groningerstraat 75 t/m 85 (zie kaart 1).

2.2. Bestaande toestand.

Over de huidige toestand kan het volgende worden opgemerkt:

De in par. 2.1. beschreven wegenstructuur is grotendeels nog intact in de vorm zoals deze er omstreeks de eeuwwisseling was.

Een uitzondering vormt de weg die ten oosten van de Miro is aangelegd.

Op basis van het Komplan Noord en de toegezegde saneringsbijdragen is in het noordelijke deel van het plangebied het grootste deel van de bestaande bebouwing afgebroken. Enkele panden zullen nog worden gesloopt. Het gehele gebied tussen Groningerdwarsstraat, Molendwarsstraat en het Kanaal is dan vrij om het^{te} bestemmen voor functies die in de huidige zienswijze en doelstellingen passen.

Van waarde zijn de straatwanden van de Groningerstraat. Hier staan ook nog enkele panden die stedenbouwkundig karakteristiek genoemd kunnen worden. Voor het straatbeeld is het van belang, dat de gaten in de bebouwing zoveel mogelijk opgevuld worden, zodat er weer gesloten straatwanden ontstaan. Rehabilitatie en passende nieuwbouw kunnen bijdragen tot het verkrijgen van een aantrekkelijk straatbeeld. Wat nieuwbouw betreft kan vooral gedacht worden aan het terrein tussen Groningerstraat 63 en 55.

Kaart 2 geeft een beeld van de huidige functies van de bebouwing. In het gebied ten westen van de Groningerstraat betreft het voornamelijk woonfuncties. De bebouwing langs de Groningerstraat is qua functie zeer gemengd. Woningen, winkels, bedrijven en bijzondere gebouwen komen naast elkaar voor.

kanaal

goudslootweg

stouingerdijkweg

goudslootweg

molenkruisweg

VERKLARING:



eigendom van de gemeente ASSEN
per 24-8-'76

Dit geeft deze straat een eigen, gevarieerd karakter. Deze menging van functies is karakteristiek voor de oude uitvalswegen van de stad waarvan de Groningerstraat er een is. Het verdient uit het oogpunt van afwisseling en belevingswaarde aanbeveling het gemengde karakter van deze straten te handhaven.

Hierbij moet wel rekening worden gehouden met doelstelling 8.1.b. uit de doelstellingennota:

"De woonfunctie van de binnenstad dient zoveel mogelijk te worden versterkt, zowel door het opnieuw benutten van gebouwen die oorspronkelijk een woonfunctie hadden, als door het realiseren van passende nieuwbouw en het zoveel mogelijk handhaven van bestaande bebouwing".

Op kaart 3 zijn de gronden aangegeven die in eigendom zijn van de gemeente Assen. Hieruit blijkt dat met name de braakliggende terreinen, de voor afbraak bestemde woningen en (uiteraard) de straten gemeenteeigendom zijn.

Nu bijsturing van het beleid nodig is, is deze eigendomspositie van de gemeente van groot belang. Zonder dat op langdurige onteigeningsprocedures behoeft te worden gewacht kan hier op snelle wijze worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen en inzichten.

2.3. Woonfunctie van de binnenstad.

Doelstelling 7.2.b. uit de Asser Doelstellingennota 75 luidt:

"Gestreefd wordt naar een zo groot mogelijke versterking van het inwonertal van de binnenstad".

In doelstelling 7.3.a. wordt gesproken over de sociale structuur van de bevolking:

"Zowel voor de stad als geheel als voor de afzonderlijke delen wordt gestreefd naar een evenwichtige sociale structuur van de bevolking (naar beroep, inkomen, maatschappelijke positie) en naar een harmonische leeftijdopbouw".

Tenslotte is van belang de eerdergenoemde doelstelling 8.1.b. waarin gesproken wordt over de versterking van de woonfunctie van de binnenstad.

Deze drie doelstellingen vormen belangrijke uitgangspunten voor het onderzoek en de ontwikkeling van het bestemmingsplan Molenstraat.

In de afgelopen jaren zijn enige honderden woningen in de binnenstad gesloopt voor diverse rekonstrukties en nieuwbouwplannen.

Het inwonertal van de binnenstad nam in de periode 1960 - 1971 (de volkstellingsjaren) met ruim 31% af, door de afbraak van deze woningen, door de daling van de woningbezetting en doordat veel middenstanders niet meer bij hun bedrijf wonen.

Momenteel wonen in de stembedistricten, 1, 2 en 3 (die globaal de binnenstad omvatten) nog slechts 3347 personen. Vier jaar geleden waren dat er nog 4892.

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

Voor de leeftijdsopbouw is het echter van belang dat zich ook jonge gezinnen in het stadscentrum vestigen. Een voorwaarde hiervoor is de aanwezigheid van voldoende speelruimte voor de kinderen.

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

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

Voor het aantal woningen en de differentiatie daarin is het volgende van belang:

Het is duidelijk dat behoefte aan de geprojecteerde hoogbouw (zie hdst. 1) niet of nauwelijks meer aanwezig is. Uit het enige tijd geleden verrichte woningmarktonderzoek bleek dat nog geen 5% van de Asser bevolking een flat verkiest.

Het realiseren van woningen in laagbouw zoals dat gebeurt in de nieuwste woonwijken van Assen (Pittelo, Baggelhuizen) is hier financieel niet haalbaar en ook stedenbouwkundig niet aantrekkelijk. Stedelijke gebieden worden gekenmerkt door hoge dichtheden in een kleinschalige en intieme vorm. Het is dan ook stedenbouwkundig niet juist om hier een woonwijk in laagbouw met een lage dichtheid van b.v. 25 à 30 woningen per ha. te realiseren; dit past niet in een binnenstad.

Veeleer dient gedacht te worden aan een plan zoals dat nu aan de Javastraat wordt gerealiseerd en aan de plannen die er bestaan voor de bebouwing van het terrein naast het politiebureau aan de Weiersstraat. Dit betekent dat gedacht moet worden aan dichtheden van minimaal 60 woningen per ha. Het aantal bouwlagen kan hierbij variëren van 1 tot 4. Vooral bij 3 en 4 bouwlagen zal de bouwvorm afwisselend en kleinschalig moeten zijn met variaties in gevelafstanden, dakvormen, materiaalgebruik etc. Voorkomen moet worden dat weer strakke flatbouw wordt gerealiseerd, zoals deze vooral in de zestiger jaren vaak tot stand is gekomen.

Met name het gebied ten westen van de Groningerstraat (tussen deze straat en de Miro) is geschikt voor het realiseren van nieuwbouw in de zojuist geschetste vorm. Het gaat hier om een gebied van bijna 2,4 ha. Afhankelijk van de dichtheid en van het aantal bouwlagen (maximaal 3) zouden hier ca. 160 à 200 woningen gerealiseerd kunnen worden.

Naar de gewenste verscheidenheid van deze woningen is onderzoek verricht door de Stichting Woningbeheer Assen.

Voorshands zou volgens deze stichting gedacht kunnen worden aan:

10%	woningen met 4 slaapkamers			
20%	"	"	3	"
50%	"	"	2	"
20%	"	"	2	"

(voor alleenstaanden of 2 persoonshuishoudens)
(voor bejaarde echtparen)

Een en ander zal een ingrijpende wijziging van het Komplan Noord inhouden. De mogelijkheden tot het bouwen van winkels, kantoren, horecabedrijven zoals deze in het komplan zijn opgenomen, komen bij het realiseren van een omvangrijk woningbouwproject in een vorm zoals hiervoor geschetste vervallen. Bovendien zal de verkeersstructuur moeten worden aangepast (zie par. 2.4.).

2.4. Verkeersaspecten.

2.4.1. Wegenstructuur.

Aan de hoofdverkeersstructuur in het Komplan Noord ligt een rapport ten grondslag uit 1968 nl. de "Nota inzake het voorlopige ontwerp van het wegenstramien in het stadscentrum van Assen" *)

Uitgaande van een inwonertal van 80.000 omstreeks 2000 en van een verzaaidig autobezit van 400 personenauto's per 1000 inwoners is er een aantal berekeningen gemaakt van de verkeersontwikkeling in de toekomst. Verwacht werd dat in het avondspitsuur ca. 5000 auto's het stadscentrum zouden verlaten, verdeeld over de diverse richtingen.

Geadviseerd werd 5 parkeergarages te bouwen met elk stallingsruimte voor ca. 600 auto's, d.w.z. voor ca. 3000 langparkeerders (langer dan 3 uur). In het centrum zouden dan nog 2000 parkeerplaatsen moeten worden aangelegd.

Op basis van deze gegevens werd door een adviesbureau *) een wegenstramien voor het centrum ontworpen. Dit stramien is verwerkt in het Komplan Noord. Ter plaatse van het oude Noord-Willemskanaal is in dit plan een "stroomweg" geprojecteerd met gescheiden rijstroken. De belangrijkste functie die aan deze weg was toegedacht, was die van het opvangen van het verkeer uit de diverse woonwijken en het tangentieel leiden van de verkeersstromen langs het eigenlijke stadshart.

*) Technisch Adviesbureau (T.A.B.) van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. ingenieursbureau Dwars, Heederik en Verhey N.V. Amersfoort, 12 december 1968.

In het komplan is de Kloekhorststraat doorgetrokken in de richting van de Miro. Overeenkomstig het advies werd aan deze weg een verdeelfunctie toegekend. Deze verdeelweg diende vooral voor de ontsluiting van de geprojecteerde parkeerakkomodaties. Ook hier werd gedacht aan een weg met gescheiden rijstroken, tenminste voor het gedeelte dat binnen het onderhavige bestemmingsplan valt.

In 1971 en 1972 verscheen van het adviesbureau een aantal rapporten inzake het verkeer in Assen. Het betreft het rapport "Hoofdwegennet" en de 2 delen van de Verkeers- en vervoersstudie.

Op basis van een verkeersonderzoek uit 1968 werden prognoses gemaakt en aanbevelingen gedaan. Deze rapporten zijn van belang geweest voor de ontwikkeling van de wegenstructuur in Assen in de laatste jaren.

Nu is het moment aangebroken dat in de binnenstad een aantal verkeersvoorzieningen zal moeten worden gerealiseerd, onder andere in het kader van de uitvoering van het Komplan Noord.

Gezien de ontwikkelingen in de laatste jaren leek het nodig bepaalde gegevens en uitgangspunten uit de bovengenoemde verkeersstudies, voor zover mogelijk aan nieuwe inzichten en ontwikkelingen te toetsen en opnieuw te bestuderen. Wat deze inzichten en ontwikkelingen betreft wordt gedacht aan o.a.: de minder snelle bevolkingsgroei, de minder snelle groei van de mobiliteit, wijzigingen in de spreiding van en in de aantallen arbeidsplaatsen, het toenemende milieubesef, herwaardering van de oude binnensteden enz.

Vooruitlopend op het verkeersonderzoek in het kader van het nieuwe structuurplan is op verzoek van B. en W. in december 1974 door het raadgevend ingenieursbureau ir. R. Hajema en Partners b.v. te Assen een "Interim-advies Verkeer Asser Binnenstad" uitgebracht.

Op grond van de nieuwste inzichten is een aantal alternatieven onderzocht voor enkele gedeelten van de verkeersstructuur in de binnenstad. Dit heeft geleid tot het opstellen van een aantal konklusies en beleidsaanbevelingen (blz. 51-53 van het interim-advies).

Op 20 maart 1975 besloot de gemeenteraad in samenhang met die konklusies en beleidsaanbevelingen onder meer in te stemmen met de aanleg en inrichting van een verzamel- en verdeelweg langs de zuidzijde van het Noord-Willemkanaal zonder dat het profiel van het kanaal, behoudens een kleine uitzondering nabij de aansluiting op de Groningerstraat, behoeft te worden aangetast.

De zuidgrens van de verzamel- en verdeelweg langs de zuidzijde van het Kanaal valt samen met de noordgrens van het nieuw te maken plan.

Op 20 november 1975 stelde de gemeenteraad voor de aanleg van deze weg het benodigde krediet beschikbaar. Inmiddels is met de uitvoering van de verdeel- en verzamelweg begonnen.

Het vorenstaande vormt een belangrijke randvoorwaarde voor het nieuwe plan.

Een ander belangrijk punt is de op het Komplan Noord geprojecteerde doortrekking van de Kloekhorststraat in westelijke richting.

Hoewel in voormeld interim-advies de noodzaak van een westelijke verlenging van de Kloekhorststraat minder aanwezig wordt geacht, wil de gemeenteraad toch ernstig rekening houden met het feit, dat vooruitlopend op de bestemmingen in het Komplan Noord al enkele bedrijfsaanpassingen hebben plaatsgehad. Met name wordt hier gedacht aan de firma Hommes en garage Koops. Dat betekent evenwel niet dat daar een weg zou moeten komen van de afmetingen zoals die in het Komplan Noord zijn aangegeven (zie raadsbesluit d.d. 20 maart 1975, agendanr. 4).

Getracht moet worden het gebied op een kleinschalige manier te ontsluiten, met behoud van zoveel mogelijk bebouwing langs de Groningerstraat.

Een grootschalige doorbraak past niet meer in de huidige inzichten en is bovendien in strijd met doelstelling 11.2.c. uit de gemeentelijke doelstellingennota. Deze doelstelling luidt:

"Bij de beoordeling van de interne wegenstructuur wordt, behalve aan de mogelijkheid van een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer, aan het leefklimaat van de omgeving een groot gewicht toegekend".

2.4.2. Fiets- en voetgangersroutes.

Doelstelling 11.2.e. uit de doelstellingsnota luidt: "Gestreefd dient te worden naar een scheiding van de verkeerssoorten d.w.z. eigen zo kort mogelijke en aantrekkelijke routes voor het fietsverkeer en ook voetgangersverkeer, die als zodanig duidelijk herkenbaar zijn".

Ook in het Komplan Noord is uitgegaan van de noodzaak van eigen, veilige routes voor de voetgangers en fietsers.

Ter plaatse van de Venestraat en de Molenstraat zijn zulke routes geprojecteerd, die tot in het nieuwe stadscentrum doordringen. Nu het plan wordt gewijzigd zullen deze uitgangspunten strukturbepalende elementen moeten gaan vormen in het plan. Uitgaande van bovengenoemde doelstelling zullen ook in het nieuwe plan eigen routes voor fietsers en voetgangers moeten worden aangegeven.

2.4.3. Parkeren.

Voor het parkeren zijn de volgende doelstellingen uit de Asser Doelstellingsnota 75 van belang:

- "11.2.h. Voor het goed functioneren van het winkel- en verzorgingsapparaat in het centrum zal ernaar gestreefd moeten worden dat de parkeer-capaciteit gelijke tred houdt met de ontwikkeling van het centrum.
- 11.2.i. De parkeergelegenheden dienen op een evenwichtige wijze over de randzone te worden verdeeld.
- 11.2.j. Er zal gestreefd worden naar een juiste verdeling tussen lang- en kort parkeren.
- 11.2.k. Er zullen mogelijkheden geschapen dienen te worden om aan de parkeerbehoefte van de bewoners van de binnenstad tegemoet te komen".

In de eerdergenoemde verkeers- en vervoersstudie is ook een raming gemaakt van de behoefte aan parkeerplaatsen in de binnenstad (rapport 2, hdst. 11 en bijlagen 31 en 32). In het gebied dat begrensd wordt door de Weiersstraat-Collardslaan-Zuidersingel-Oostersingel-Javastraat-Kloekhorststraat en het verlengde daarvan in noordelijke richting-Het Kanaal-Weiersstraat werd de parkeerbehoefte voor 1985 geraamd op ca. 3500 parkeerplaatsen.

Zoals gemeld in par. 2.4.1. zijn er de laatste jaren ontwikkelingen aan de gang die een bijstelling van de prognoses noodzakelijk maken. Deze bijstelling zal plaatsvinden in het kader van het op te stellen structuurplan. Hoewel deze cijfers nog niet voorhanden zijn, is alvast uitgegaan van een verlaging van de prognoses met 30%. *) Het aantal benodigde parkeerplaatsen omstreeks 1985 zou dan geraamd kunnen worden op 2450. Het maken van deze parkeerplaatsen op de begane grond zou een oppervlakte van ca. 7 ha. vergen. Afgezien van het feit dat hiervoor in de binnenstad geen ruimte is, zou de aanleg van dergelijke parkeervlaktes esthetisch en stedenbouwkundig onverantwoord zijn. Het is daarom nodig dat op bepaalde plaatsen voorzieningen voor "gestapeld parkeren" tot stand komen in de vorm van parkeergarages. Eén van deze garages is ten zuidoosten van het plangebied gedacht n.l. aan de Poststraat.

Een ander belangrijk punt t.a.v. het parkeren, dat vooral in het onderhavige plangebied speelt, is het feit dat er bepaalde kontraktuele verplichtingen zijn met enkele grootwinkelbedrijven n.l. dat de gemeente zal zorgen voor voldoende parkeergelegenheid al naar gelang de fase van realisering van de bedoelde winkelvestigingen. Het gaat om plm. 900 openbare parkeerplaatsen d.w.z. 37% van de benodigde hoeveelheid in 1985. Hiervan zullen er 200 in het plangebied gerealiseerd moeten worden.

* Zie voor de vele indicaties blz. 22 t/m 26 uit het Interim-advies Asser Binnenstad.

Ten behoeve van binnenstedelijke woningbouwprojecten dient in het algemeen uitgegaan te worden van 1 parkeerplaats per woning. Er kunnen echter redenen bestaan die het aanvaardbaar maken bij de planning uit te gaan van een lager cijfer.

Deze redenen zijn:

- de parkeerplaatsen t.b.v. de winkelbedrijven zullen voor het overgrote deel alleen overdag en op de koopavond worden gebruikt; op andere tijden kunnen ook de bewoners van het plangebied gebruik maken van deze parkeerplaatsen, vooral 's avonds, 's nachts en op zondag;
- in de naaste omgeving (aan de Poststraat) is een parkeergarage geprojecteerd die ook een functie kan vervullen t.b.v. het onderhavige plangebied;
- in een stedelijk gebied is een norm van 1 p.p. per woning veelal niet haalbaar t.g.v. hoge bebouwingsdichtheden, hoge grondprijzen, schaarste aan open terreinen etc.

Bij de verdere uitwerking dient gestreefd te worden naar een optimale parkeerkapaciteit waarbij het vorenstaande in de beschouwing dient te worden betrokken.

3. Het plan.

3.1. Juridische aspecten.

Om een soepele uitvoering van het bestemmingsplan mogelijk te maken is voor een gedeelte van het plan gekozen voor een procedure volgens artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijk Ordening (W.R.O.).

Dit betekent dat in het plan enkele bestemmingen in grote lijnen zijn vastgelegd. Burgemeester en wethouders moeten het plan verder uitwerken. Zij zijn daarbij gebonden aan de regels die in de voorschriften bij het bestemmingsplan zijn weergegeven. De uitwerking van het plan dient volgens artikel 11 lid 2 W.R.O. na overleg met belanghebbenden onder goedkeuring van Gedeputeerde Staten plaats te vinden.

Volgens artikel 11 lid 5 W.R.O. moeten Gedeputeerde Staten binnen 2 maanden na de ontvangst van een besluit tot uitwerking beslissen over de goedkeuring. Zij kunnen hun beslissing voor ten hoogste 1 maand verdagen.

Tegen het bestemmingsplan kunnen door een ieder bezwaren worden ingediend bij respectievelijk de gemeenteraad en Gedeputeerde Staten en daarna kan nog in beroep worden gegaan bij de Kroon. Tegen de uitwerking kunnen alleen belanghebbenden bezwaren indienen bij burgemeester en wethouders (dus niet bij Gedeputeerde Staten en geen beroepsmogelijkheid bij de Kroon).

Het voordeel van het werken met globale bestemmingen komt vooral tot uiting bij de bouwbestemmingen. Bepaalde maten zoals de maximale bouwhoogte etc. zijn in de voorschriften vastgelegd maar in de uiteindelijke vormgeving zijn nog veel variaties mogelijk. De architect krijgt vrij veel speelruimte hetgeen als een voordeel moet worden gezien. Onnodige starheid door het op voorhand vastleggen van allerlei details in het bestemmingsplan wordt hiermede voorkomen.

De definitieve vormgeving van de betreffende planonderdelen hoeft op die manier eerst in de laatste fase van de uitwerkingsvoorbereiding te worden afgerond, derhalve vlak voor het tijdstip waarop het uitwerkingsbesluit moet worden vastgesteld.

3.2. Stedebouwkundige aspecten.

Mede op basis van het onderzoek (hoofdstuk 2) en met inachtneming van de daarin aangegeven randvoorwaarden en uitgangspunten is een bestemmingsplan ontworpen.

De belangrijkste elementen hierin zijn:

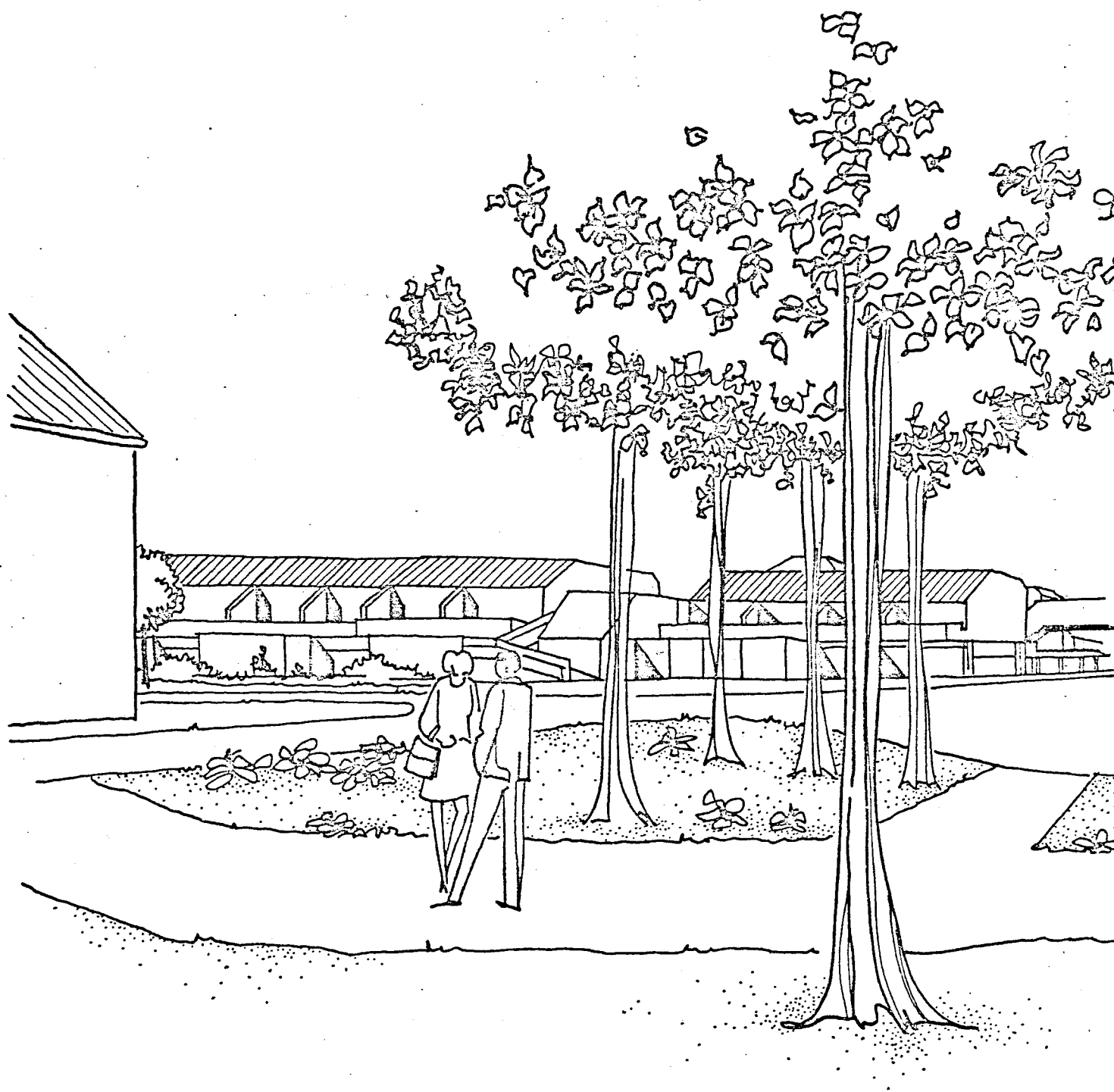
a. Het wonen

Zoals vermeld in paragraaf 2.3. wordt er vooral de laatste jaren steeds meer aandacht geschonken aan het wonen in de binnenstad. Dit blijkt ook uit de in par. 2.3. genoemde doelstellingen van het gemeentelijke beleid. Waren aanvankelijk in het westelijke deel van het plan woningen in hoogbouw met daaraansluitend een parkeerdek geprojecteerd (Komplan Noord), thans is het mogelijk, mede door subsidies van de rijksoverheid, aantrekkelijke stedelijke woonvormen te creëren in 2,3, of 4 lagen in een gevarieerde vorm.

Om het wonen in de binnenstad te stimuleren zijn in het plan 2 "woonvlekken" opgenomen : één tussen de Miro en de Molenstraat en één tussen de Molenstraat en de Groningerstraat (verder te noemen de westelijke respectievelijk de oostelijke woonvlek).

Zoals vermeld in par. 2.4.3. zullen in het plangebied 200 parkeerplaatsen voor het winkelgebied in het stadscentrum moeten worden gerealiseerd. Hiertoe zal een combinatie van wonen en parkeren noodzakelijk zijn.

Daarom wordt voor de westelijke woonvlek gedacht aan het geheel of gedeeltelijk overbouwen van de parkeerplaats. Dit parkeerterrein kan



dan enigszins ingegraven worden terwijl op het dek erboven een woonbuurtje van 55 à 75 woningen kan worden gebouwd, uitgaande van een dichtheid van ca. 75 woningen per ha. en van maximaal 3 woonlagen. Op deze wijze kunnen twee elementen worden samengebracht nl. het parkeren en het wonen. Op het "woondek" kan een aantrekkelijke en veilige woonomgeving ontstaan met woonstraten, trapjes, bloembakken, speel- en zitgelegenheid etc. De parkeerplaats zou bereikbaar kunnen worden gemaakt vanaf de straat langs de oostzijde van de Miro.

Het maximale bebouwingspercentage, waarbij onder bebouwing ook een dek als bovengenoemd is te verstaan, is voor deze "woonvlek" gesteld op 70%.

In de oostelijke woonvlek zouden ca. 105 à 125 woningen kunnen worden gebouwd (max. 3 woonlagen, 75 w/ha.).

In deze vlek wordt ook gedacht aan het gedeeltelijk overbouwen van de nodige parkeerruimte, echter niet in zodanige omvang als in de westelijke woonvlek. In de oostelijke vlek zal wel aandacht moeten worden geschonken aan het parkeren voor de bewoners van het toekomstige woongebied. Uitgegaan dient te worden van ongeveer 1 parkeerplaats per woning. Het bebouwingspercentage in deze vlek is gesteld op 50%.

In totaal kunnen er in deze woonvlekken dus 160 à 200 woningen worden gebouwd.

De bestemming "woondoeleinden" zoals deze zojuist is beschreven zal, zoals gesteld in de vorige paragraaf, later moeten worden uitgewerkt. Bij deze uitwerking zal rekening moeten worden gehouden met begrippen als: kleinschaligheid, afwisseling, speelsheid, herkenbaarheid enz.

Op die manier kan deze open ruimte in de binnenstad op een aantrekkelijke en eigentijdse wijze worden "ingevuld" waarbij ingespeeld wordt op de woonwensen en op de huidige visies ten aanzien van stadsvernieuwing.

In de bestemmingen M II en M III (meergezinshuizen) zijn de bestaande 32 flatwoningen aan het Kanaal opgenomen.

b. Bestaande gemengde bebouwing

Het gaat hier vooral om de bebouwing langs de Groningerstraat. Het accent in het bestemmingsplan ligt op het behoud en het herstel van deze straatwanden (zie par. 2.2.). De bebouwing is opgenomen onder de bestemming WH II, d.w.z. winkels, toonzalen en horecabedrijven met eventueel bovenwoningen in twee bouwlagen. B. en W. kunnen vrijstelling verlenen voor het eventueel bouwen van één extra laag. Eveneens door middel van een vrijstelling mogen in de WH-bestemming ook kantoren, praktijkruimten, reisbureau's, bankdependances etc. worden gerealiseerd. In het westelijke deel van de Groningerstraat zijn, waar dit op de kaart is aangeduid, ook woningen op de begane grond toegestaan.

In de Molenstraat kan de straatwand tussen de Stadsherberg en bakkerij Stoker worden hersteld door de realisering van passende nieuwbouw (bestemming WH II). De achtererven mogen als bedrijfsterreinen worden gebruikt waarop 80% bebouwing is toegestaan.

Om een betere ruimteverdeling te krijgen tussen de westelijke woonvlek en de bestaande bebouwing ten zuiden hiervan kan de bakkerij op de hoek van de Molenstraat en de Molendwarsstraat niet worden gehandhaafd. Door afbraak van dit pand kan een overzichtelijker situatie worden verkregen op dit kruispunt wat vooral van belang is voor het omvangrijk bedieningsverkeer van de Miro (lange vrachtauto's etc.). De bestemming WH II kan hierbij worden voortgezet in de richting van de Miro, zodat ook aan de zuidzijde van de Molendwarsstraat een winkelfront kan ontstaan. Hetzelfde is mogelijk ter hoogte van het bedrijf van de firma Engberts, welk bedrijf kan worden gehandhaafd.

Hier kan een winkelfront ontstaan langs de geprojecteerde passage in westelijke richting.

Ook langs de Groningerstraat is de belangrijkste doelstelling het behoud en de opvulling van de straatwand. De bestaande bebouwing kan volgens het plan gehandhaafd blijven in tegenstelling tot het Komplan Noord waarin een doorbraak in het verlengde van de Kloekhorststraat was geprojecteerd terwijl ten noorden hiervan de bebouwingslijn enkele meters was teruggelegd en het café op de hoek Groningerstraat-Kanaal ten behoeve van een nieuwe weg zou moeten verdwijnen.

c. Verkeer (zie kaart 4)

Het wegenstramien in het gedeelte ten westen van de Groningerstraat wijkt af van dat wat in het Komplan Noord is geprojecteerd. Nieuwe inzichten (zie par. 2.4.1.) hebben ertoe geleid dat in het nieuwe plan de wegenstructuur bescheidener is opgezet.

In het Komplan Noord zijn enkele wegen geprojecteerd met gescheiden rijstroken terwijl in het verlengde van de Kloekhorststraat een forse doorbraak was gedacht in westelijke richting. Daarvoor is inmiddels een aantal woningen afgebroken. In de nieuwe gedachte wordt geen verdere afbraak van woningen aan de Groningerstraat voorgestaan. In dit plan wordt in eerste instantie de route Kloekhorststraat-Groningerstraat in noordelijke richting de doorgaande route (buurtverzamelstraat) waarop het zuidelijke deel van de Groningerstraat aanhaakt. Even ten zuidwesten van deze aansluiting is tussen de panden Groningerstraat 43 en 47 een nieuwe aansluiting geprojecteerd die min of meer als de zuidelijke rijbaan van de in het Komplan Noord geprojecteerde weg (met gescheiden rijbanen) kan worden gezien. De noordelijke baan komt er volgens de nieuwe plannen niet meer. Op deze manier ontstaat er een verbinding tussen de Groningerstraat en de Molenstraat die veel kleinschaliger is dan de aanvankelijke geprojecteerde weg, terwijl toch ingespeeld wordt op de gevellijnen van de gerealiseerde bedrijfspanden van Hommes en Koops.

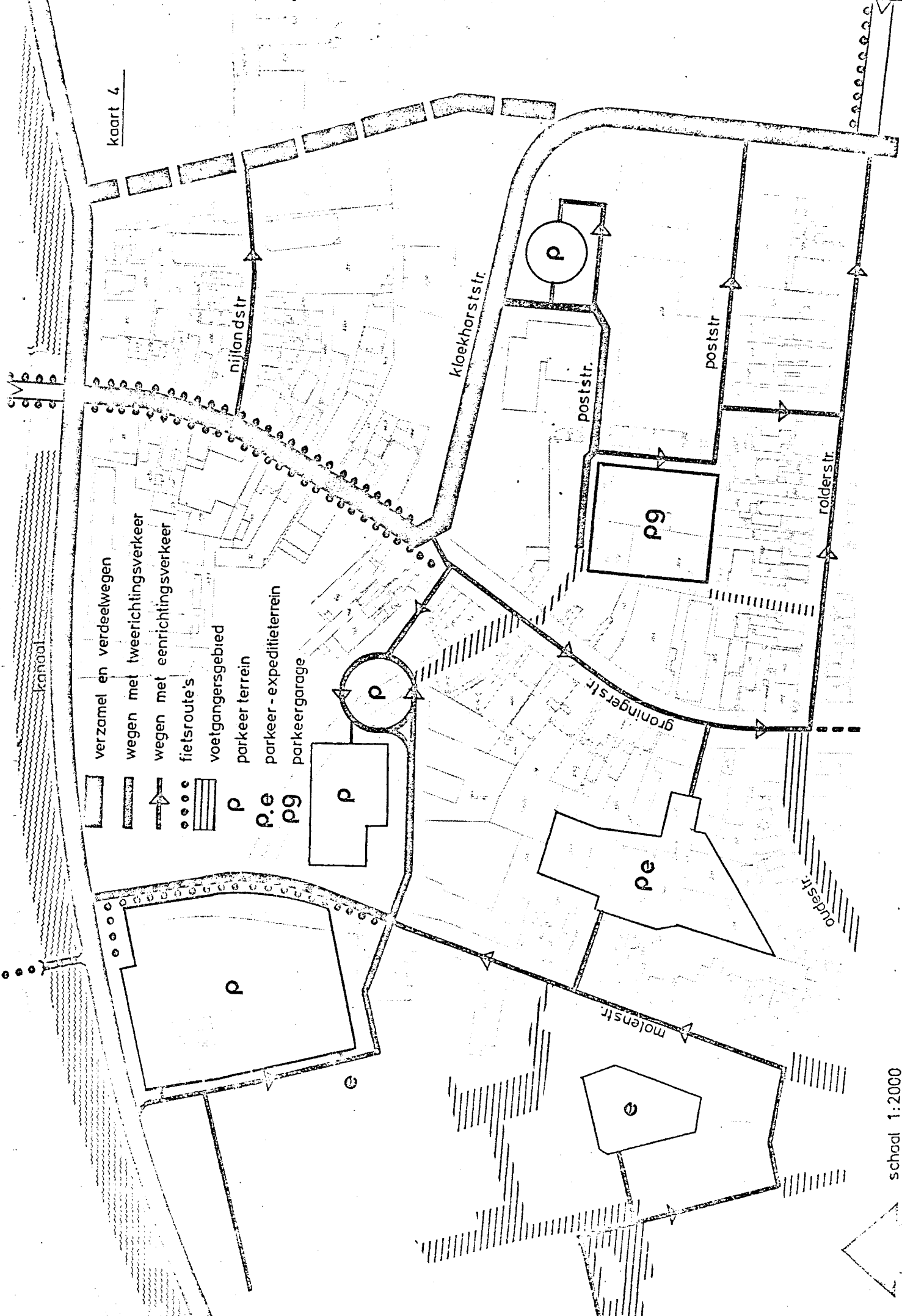
De bestaande Groningerdwarsstraat tussen Groningerstraat en het geprojecteerde parkeerpleintje kan omgevormd worden tot een korte voetgangerspassage. De ontsluiting van de bedrijven aan de westzijde van de Groningerstraat en ook van de flats aan het Kanaal zal volgens het ontwerp moeten plaatshebben via een bedieningsstraat die op het zojuist bedoelde parkeerpleintje begint. Deze bedieningsstraat maakt ook het parkeren op eigen erf aan de achterzijde van de panden mogelijk.

In het meest westelijke deel van het plangebied zijn de Molendwarsstraat en de bestaande bedieningsweg aan de oostzijde van de Miro, zij het enigszins verlegd, gehandhaafd. Vanaf de weg langs de zuidzijde van het Kanaal kan het bedieningsverkeer de Miro bereiken voor laden en lossen terwijl via dezelfde bedieningsweg de onder a (wonen) genoemde parkeerplaats bereikbaar is. Onder andere om bedoelde parkeerplaats de benodigde omvang te geven (zie ook par. 2.4.3.) is het tracé van de Molenstraat enigszins in oostelijke richting verschoven. Dit is tevens gebeurd om duidelijk aan te geven (door middel van een knik in de weg) dat het deel van de Molenstraat ten zuiden van bakkerij Stoker verkeerskundig ongeschikt is aan het deel tussen de twee geprojecteerde woonvlekken.

Dit noordelijke deel dient namelijk als afvoerweg voor de Miro, voor de parkeerplaatsen en voor de ontsluiting van deze randzone van de binnenstad en heeft als zodanig een belangrijker functie dan de aansluitende wegen (Molendwarsstraat, Groningerdwarsstraat en zuidelijk deel van de Molenstraat).

Gezien de functie van deze weg zal deze breder moeten zijn dan de aangrenzende wegen. De gedachte gaat uit naar een weg van 7 m met opstelvakken bij de aansluiting op het Kanaal. Om een onaantrekkelijke overgang naar het smallere zuidelijke deel in het plan te voorkomen zijn

-  verzamel en verdeelwegen
-  wegen met tweerichtingsverkeer
-  wegen met eenrichtingsverkeer
-  fietsroute's
-  voetgangersgebied
-  parkeer terrein
-  parkeer - expeditieterrein
-  parkeergarage



verkeerscirculatie

de bebouwingslijnen en daarmee het wegtracé zodanig in oostelijke richting verschoven dat op de plaats waar de verschillende straten bij elkaar komen een soort plein ontstaat. Zowel stedenbouwkundig als verkeerstechnisch levert dit een aantrekkelijke situatie op. De overgang van éénrichtingsverkeer in het zuidelijke deel van de Molenstraat naar tweerichtingsverkeer in het noordelijke deel wordt hierdoor ook duidelijk gemarkeerd.

Evenals in het Komplan Noord is ook in dit plan een fietsroute opgenomen vanuit het noordelijke stadsdeel naar de binnenstad v.v. De in het Komplan geprojecteerde tunnel is vervallen omdat inmiddels is besloten dat ter plaatse van de vroegere brug in de Molenstraat, waar nu een dam ligt, een brug voor fietsers en voetgangers komt. Het geprojecteerde fietspad in het onderhavige plan sluit op deze brug aan. Het pad is opgenomen onder de bestemming "verkeersdoeleinden". Het bestaande fietspad langs de Groningerstraat blijft gehandhaafd.

In het ontwerp zijn enkele voetgangerspassages opgenomen:

- Ten zuiden van het pand Molenstraat 49 (zie kaart 1) is een passage aangegeven die aansluit op een, geprojecteerde, overluifelde passage in het Komplan Noord.
- Vanuit de geprojecteerde "woonvlekken" wordt de Groningerstraat voor voetgangers bereikbaar door middel van een doorgang naast Groningerstraat 55 en door middel van een gedeeltelijk overdekte passage ter plaatse van de huidige Groningerdwarsstraat.

Deze passages vormen onderdelen van aantrekkelijke voetgangersroutes die kenmerkend zijn voor een levendige en kleinschalige binnenstad.

d. Parkeren

Onder a. (wonen) is al het een en ander vermeld over het parkeren in het plangedeelte ten westen van de Groningerstraat. Hier zullen in eerste instantie 200 parkeerplaatsen voor het winkelgebied worden gemaakt. Voor de woningen zullen al dan niet gedeeltelijk ook parkeerplaatsen in dit gebied moeten worden gemaakt.

Het parkeren t.b.v. de bestaande bebouwing langs het westelijke deel van de Groningerstraat en t.b.v. de flats aan het Kanaal zal zoveel mogelijk moeten plaatshebben op de parkeerplaatsen langs en aan het einde van de geprojecteerde bedieningsstraat en op de achtererven. Voor het bedieningsverkeer en ten behoeve van het parkeren voor de nabijgelegen winkels en bedrijven is ter hoogte van de firma Hommes in de Groningerdwarsstraat een cirkelvormig openbaar parkeerplein gedacht. Tezamen met de ontworpen parkeerhavens aan de verlegde Groningerdwarsstraat kan hier openbare parkeergelegenheid voor ca. 30 auto's komen.

e. Woonmilieu.

Zoals blijkt uit de voorgaande punten van deze paragraaf ligt het in de bedoeling in het plangebied een typisch stedelijk woonmilieu te creëren.

Dit houdt o.a. in: hoge bebouwingsdichtheid, gestapelde bouw, parkeren onder de woningen etc. Een en ander betekent dat er hoge eisen aan het woonmilieu moeten worden gesteld, vooral ook gezien de te verwachten hinder t.g.v. het motorisch verkeer.

Het realiseren van bebouwing op woondekken, zoals dat in een gedeelte van het plan de bedoeling is, vergt een aantal bijzondere voorzieningen zoals stallingen voor brommers en fietsers (tijdens b.v. de middagpauze), centrale aanbiedplaatsen voor huisvuilzakken, hellingbanen, liften, verhuisplatforms etc.



Het stedelijke karakter dient o.a. tot uitdrukking te komen in kleinschaligheid die bereikt kan worden door hoge bebouwingsdichtheden, verspringingen in bouwblokken en gevels, door het gebruik van bepaalde materialen, door afwisseling van horizontale, vertikale en schuine elementen etc. Ook het straatmeubilair in de vorm van zitmuurtjes, banken etc. zullen mede het aparte karakter van dit woonbuurtje bepalen. Speciale aandacht zal worden geschonken aan speelgelegenheden voor kinderen, vooral op de woondekken.

Vooraf bij een zo'n dichte bebouwing als in dit plan, moeten hoge eisen worden gesteld aan de privacy-aspekten. Het is duidelijk dat bij stedelijk wonen het uitzicht vanuit de woningen beperkter is dan in woongebieden met een lage bebouwingsdichtheid. Toch zal bij verdere detaillering gewaakt moeten worden voor ongewenste inkijk in de woningen en belemmeringen in de privacy.

Ook zal b.v. de afstand tussen een langsgevel en een "blinde" kopgevel (haaks erop) zodanig moeten zijn, dat een onaangenaam uitzicht zoveel mogelijk wordt voorkomen.

In het westelijke deel zullen de overgangen tussen privé en openbaar terrein veelal abrupt zijn doordat de woningen direkt aan het voetgangersgebied op de dekken grenzen. In het oostelijke deel zal bij het grootste deel van de woningen, door de situering op de begane grond, tuinaanleg mogelijk zijn.

Gezien het stedelijke karakter van het gebied zullen deze tuinen veelal achter de woningen zijn gelegen omdat de woningen zelf gesitueerd dienen te worden langs meer stenige, kleinschalige woonstraten, waarin voor de auto geen plaats is.

Zoals vermeld zal het gebied gekenmerkt worden door niveauverschillen, voornamelijk t.g.v. het parkeren onder de woningen. Deze niveauverschillen zullen op een aanvaardbare en aantrekkelijke wijze overbrugd moeten kunnen worden, ook door gehandicapten.

Een apart aspect is de hinder die verwacht wordt van het motorisch verkeer op de parkeerplaatsen en op de omringende wegen.

Uitgaande van te verwachten verkeersintensiteiten in de toekomst hebben enkele eerste berekeningen uitgewezen dat op sommige plekken langs de rand van het plangebied de geluidshinder tot ca. 75 dB(A) kan oplopen. Volgens de ontwerp-Wet Geluidhinder mag in het onderhavige gebied de geluidsbelasting ter plaatse van de gevels voor de onderste 5 meter niet meer dan 60 dB(A) bedragen en daarboven niet meer dan 65 dB(A). Het is nu reeds duidelijk dat niet overal deze normen kunnen worden gehaald. Het streven is er dan ook op gericht om zoveel mogelijk maatregelen te treffen om de norm zo dicht mogelijk te benaderen.

Mogelijkheden daartoe zijn o.a. het verdiept aanleggen van de Molenstraat, de vertikale afstand tussen de wegen en de woondekken zo groot mogelijk maken, ophoging van de tuinen langs de randen (grenzend aan de wegen), het voorzover mogelijk situeren van kopgevels haaks op de weg, het situeren van bedrijfjes of winkels langs de omringende wegen, bouwtechnische maatregelen etc.

Kortom, alles zal in het werk worden gesteld om de geluidsoverlast zo veel mogelijk te reduceren. Bij de verdere uitwerking van het plan zullen hiertoe de gegevens van een gedetailleerd onderzoek worden overgelegd ook t.a.v. de maatregelen die genomen zullen worden om eventuele stankhinder te voorkomen.

4. Inspraak.

In maart 1976 verschenen 2 nota's m.b.t. het onderhavige plan n.l.:

- a. "Inspraakplan Molenstraat" van de gemeente Assen.
- b. "Molenstraat Assen" van het architecten- en ingenieursbureau Sterenberg n.v. te Ter Apel en de Stichting Woningbeheer Assen.

In eerstgenoemde nota werden enkele onderwerpen, die bij de voorbereiding van een nieuw bestemmingsplan voor het desbetreffende gedeelte Molenstraat en omgeving (aangevuld met het gebied rondom de geplande parkeerdekken aan de Poststraat) van belang zijn, ter discussie gesteld. In de onder b. genoemde nota werd een aantal alternatieve mogelijkheden gepresenteerd voor de uitwerking van "woonvlekken" in het plangebied.

Op 16 maart 1976 werd over dit projekt in het gemeentehuis een perskonferentie gehouden.

Vervolgens werd op 18 maart 1976 door middel van een bekendmaking in de pers de aandacht gevestigd op enkele belangrijke data voor de inspraak, te weten:

1. 29 maart 1976 informatieavond in het voorlichtingscentrum van het gemeentehuis
2. 20 april 1976 hoorzitting
3. 26 april 1976 laatste dag om schriftelijke reacties bij het gemeentebestuur in te dienen.

De tijdens de inspraak gemaakte opmerkingen, zowel mondeling als schriftelijk hadden vooral betrekking op de verkeersaspecten (situatie rondom de Miro, één- of tweerichtingsverkeer in diverse straten) en op de vormgeving etc. van de alternatieve plannen uit de onder b. genoemde nota.

De inspraakgegevens werden uitvoerig besproken in de Projektgroep Molenstraat. Het daarna gevoerde beraad in het kollege van burgemeester en wethouders resulteerde in een raadsvoorstel d.d. 10 juni 1976.

De gemeenteraad besloot daarop in zijn vergadering van 17 juni 1976 (Agendanr. 4) geheel overeenkomstig dit voorstel.

Dat betekent o.m., dat de gemeenteraad ermee heeft ingestemd:

- a. dat op basis van de in de "inspraaknota Molenstraat" aangezette hoofdlijnen een ontwerp voor een globaal bestemmingsplan wordt uitgewerkt en in procedure gebracht;
- b. dat het door ons aanbevolen uitwerkingsmodel voor een woningprojekt (kombinatie van de alternatieven II en V uit de nota "Molenstraat Assen"), verder wordt uitgewerkt met dien verstande, dat bij die verdere uitwerking:
 1. marges worden opgenomen ten behoeve van toekomstige mogelijkheden voor het inrichten van bepaalde ruimten met een bijzondere bestemming;
 2. aan de woonruimten onder schuine dakvlakken nog bijzondere aandacht moet worden besteed.

De uitwerking zal plaatsvinden overeenkomstig het gestelde in par. 3.1.

De insprekers ontvingen vóór de raadsvergadering van 17 juni 1976 een exemplaar van het verslag van de hoorzitting en van het bovengenoemde raadsvoorstel.

5. Uitvoerbaarheid van het plan.

In het grootste deel van het plan is het de bedoeling in de naaste toekomst woningbouw te realiseren en een nieuwe infrastructuur aan te leggen.

Zoals in par. 3.2. onder a. reeds is aangegeven is er sprake van een toenemende belangstelling voor het wonen in de binnenstad. De ervaring met andere woningprojecten in de binnenstad maken het aannemelijk dat ook hiervoor grote belangstelling zal bestaan.

Voor het gebied ten westen van de Groningerstraat is het "Besluit bijdragen reconstructie- en saneringsplannen" van toepassing. Op grond van dit besluit kan aan de gemeente een rijksbijdrage van 80% worden gegeven in de noodzakelijke verwervingskosten. Bij beschikking van de minister van volkshuisvesting en ruimtelijke ordening d.d. 24 juni 1970 no. 0427319 (saneringsgedeelte 4e fase) is reeds een gedeeltelijke bijdrage beschikbaar gesteld. Op dit moment loopt er nog een aanvullende aanvraag bij het eerder genoemde ministerie.

Voor de extra voorbereidingskosten van dit plan wordt ook een beroep gedaan op een bijdrage uit rijkskas.

Om voor de nieuwe woningen een economische uitvoerbaarheid mogelijk te maken wordt bij de realisering daarvan uitgegaan van een extra rijksbijdrage per woning, o.a. de zgn. lokatie-subsidie. De lokatie-subsidie is bedoeld om althans de belemmering die is gelegen in hoge grondkosten zoveel mogelijk weg te nemen.

Voor verdere financieel-economische gegevens wordt verwezen naar de bijlage.

6. Overleg.

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is het ontwerpplan met toelichting en voorschriften bij brief van 1 september 1976 toegezonden aan de bij dit overleg betrokken diensten en instellingen met het verzoek eventuele op- of aanmerkingen voor 2 oktober 1976 schriftelijk kenbaar te maken.

Van de volgende overleg-partners is tijdig bericht ontvangen, dat het ontwerp hen geen aanleiding geeft tot het maken van op- of aanmerkingen:

1. De Eerstaanwezend-Ingenieur der Genie;
2. De N.V. Nederlandse Gasunie;
3. De gewestelijke Raad voor Drenthe van het Landbouwschap;
4. Het dagelijks bestuur van het waterschap "Drentse Aa".
5. De directeur-generaal van de energievoorziening;
6. De hoofdingenieur-direkteur voor de Landinrichting;
7. De wnd. hoofdingenieur-direkteur van de Rijkswaterstaat;
8. De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek.

De volgende schriftelijke opmerkingen zijn tijdig binnengekomen:

1. N.V. G.A.D.O.
 - a. vindt het teleurstellend, dat nergens over het openbaar vervoer wordt gesproken;
 - b. een vergaand stelsel van eenrichtingswegen kan ernstige belemmeringen veroorzaken voor een goede bereikbaarheid van het stadscentrum per bus (zowel lokaal als interlokaal);
 - c. verzoekt de verkeerscirculatie nog niet definitief vast te leggen of daarin een mogelijkheid van uitzondering voor het openbaar vervoer te maken.
2. De Rijkskonsulent voor Handel, Ambacht en Diensten in de provincie Drenthe adviseert om op korte termijn een onderzoek te laten verrichten of de niet onaanzienlijke uitbreiding van de verkoop-vloeroppervlakte wel overeen komt met de taak die Assen als koopcentrum tot bijvoorbeeld 1985 voorstaat.
3. De N.V. Nederlandse Spoorwegen is van mening dat het aantal parkeerplaatsen in 1985 (2450) veel te hoog is, en verzoekt daarom dit aantal nog eens kritisch te bezien.
4. De Provinciale Waterstaat van Drenthe merkt op dat
 - a. de plankkaart ter plaatse van de aansluiting van de Molenstraat op de weg langs de zuidzijde van het kanaal niet overeen komt met het uitvoeringsplan;
 - b. het fiets-/voetpad (met onderbroken streeplijnen aangegeven) bij de z.o.-grens van bebouwingsvlak A klem loopt tegen de grenslijn van die bebouwing;
 - c. het niet juist voorkomt dat tussen het in twee richtingen te berijden fietspad en de rijweg van de Molenstraat geen duidelijke berm aanwezig is.
5. De Provinciale Planologische Dienst van Drenthe maakt de volgende opmerkingen:
 - a. Het betrekkelijk kleine woongebied wordt omsloten door wegen, waarop onder meer ook de aan- en afvoer ten dienste van het winkelbedrijf plaatsvindt. Het is van belang in de toelichting aan een en ander aandacht te besteden i.v.m. verkeerslawaaï en eventueel andere hinder.
De bestemming woondoeleinden is een van de voornaamste onderdelen van het plan. Het verdient aanbeveling in de toelichting een zo duidelijk mogelijk beeld te scheppen van de te stichten woonwijk.
 - b. De uitvoering van het totale plan in de woningwetsektor past niet in doelstelling 7.3.a van de gemeentelijke doelstellingennota.
 - c. De vraag rijst of in de vorm van beplanting niet een afscheiding tot stand moet worden gebracht tussen de bedrijfsbebouwing achter

- de panden aan de Groningerstraat en woongebied B.
- d. De ontsluiting van de flats via een bedieningsweg vindt op minder aantrekkelijke wijze plaats.
 - e. Wellicht is in de toekomst voor het gedeelte Groningerstraat tussen Molendwarsstraat en het Kanaal een betere verkeersoplossing denkbaar.
 - f. Onder het begrip "bestaand bouwwerk" in art. 1 behoren ook te vallen de bouwwerken waarvoor de vergunningsaanvraag voor de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan is ontvangen, doch waarvoor de bouwvergunning eerst na dat tijdstip is verleend. Voor een kap is een ruime omschrijving gegeven.
 - g. Het toestaan van winkels en showrooms in (het westelijk deel van) de bestemming "Bedrijfsbebouwing" kan van invloed zijn op het karakter/gebruik van de bedieningsweg. (art. 7).
 - h. Een voorbehoud, dat het woonmilieu niet nadelig mag worden beïnvloed ware alsnog op te nemen.
 - i. Het gestelde in art. 13, lid 5, zou aangevuld moeten worden in die zin, dat bezwaren mondeling kunnen worden toegelicht.

Op 12 oktober 1976 is gelegenheid gegeven terzake van de ontwerpplannen Molenstraat en Poststraat mondeling overleg te plegen. Aan dit overleg is deelgenomen door de Provinciale Direktie van de Volkshuisvesting en Bouwnijverheid, de Provinciale Planologische Dienst, Inspektie Ruimtelijke Ordening en de Rijkskonsulent voor Handel, Ambacht en Diensten in de provincie Drenthe. Tijdens dit overleg zijn de schriftelijke reacties besproken en zijn t.a.v. het ontwerp bestemmingsplan Molenstraat de volgende opmerkingen gemaakt:

ad. 1. De gemeente heeft een overleggroep in het leven geroepen, die mogelijkheden bestudeert om tot een verbetering van het openbaar vervoer in de gemeente Assen te komen. Er kan van worden uitgegaan dat de wegen nabij het plan Molenstraat voldoende mogelijkheden voor het openbaar vervoer bieden.

ad. 2. De Rijkskonsulent voor Handel, Ambacht en Diensten zou het een goede zaak vinden indien een onderzoek wordt ingesteld naar het totale winkelgebeuren in de binnenstad van Assen. Ten aanzien van de parkeerplaatsen wordt ingespeeld op de ontwikkelingen van de laatste jaren, die een bijstelling van de prognoses noodzakelijk maken. Hetzelfde zou moeten gebeuren voor de winkels. De Rijkskonsulent voor Handel, Ambacht en Diensten adviseert om op korte termijn een onderzoek te laten verrichten of de totale uitbreiding wel overeen komt met de taak die Assen als koopcentrum voorstaat tot bijvoorbeeld 1985. Het gemeentebestuur zal de ontwikkelingen nauwlettend in de gaten houden. Op het ogenblik wordt een inventarisatie opgemaakt van het totale winkelareaal in Assen. In het verleden zijn ook reeds onderzoeken verricht.

Het winkeloppervlak wordt als gevolg van het bestemmingsplan Molenstraat t.o.v. het oorspronkelijk geplande aantal vierkante meters in het Komplan-Noord niet vergroot. In het Komplan-Noord zou het aantal vierkante meters voor wat thans het ontwerp-bestemmingsplan Molenstraat betreft + 7000 bedragen.

Als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen wordt dit aantal teruggebracht tot 6300 m².

ad. 3. In het schrijven van de N.V. Nederlandse Spoorwegen wordt niet aangegeven hoe het beleid dan wel zou moeten zijn.

Van de zijde van de Provinciale Planologische Dienst wordt nog in overweging gegeven bij de plannen rekening te houden met het feit dat in de toekomst het autoverkeer zou kunnen afnemen.

Het gemeentebestuur is van mening dat het praktisch niet mogelijk is nu al van situaties uit te gaan die over 10 jaar mogelijk zouden kunnen ontstaan.

ad. 4. De onder a genoemde situaties dienen zich vaker voor en zijn niet te vermijden.

Als het bouwplan bekend geweest was zou de onder b genoemde opmerking niet gemaakt zijn. Uit het bouwplan blijkt n.l. dat het fietspad gedeeltelijk onder de bebouwing doorloopt. De onder c vermelde konklusie is niet juist. Bij de uitvoering is het heel goed mogelijk dat tussen de rijweg en het fietspad een berm wordt aangelegd.

ad. 5. Van de zijde van de Provinciale Planologische Dienst worden de gemaakte opmerkingen toegelicht. Het probleem is dat het kleine woongebied wordt omsloten door wegen, hetgeen nogal hinderlijk is. Daar komt nog bij het parkeerdek. Man kan zich afvragen of het i.v.m. het lawaai wel zo aantrekkelijk is juist daar een woongebied te realiseren. De motivering van het plan had in de toelichting iets sterker tot uitdrukking moeten worden gebracht. Ook blijkt niet op welke wijze de hinder gekompenseerd kan worden. In het raadsbesluit inzake de uitgangspunten van het bestemmingsplan Molenstraat wordt gesteld dat de hinder kan worden teruggedrongen. Gezien het feit dat de randvoorwaarden van ongunstige invloed kunnen zijn op het woongebied is het wenselijk dat in de toelichting duidelijk wordt aangegeven wat de maatregelen inhouden ter bestrijding van de geluidsoverlast (een en ander is inmiddels in de toelichting opgenomen). Met de versteviging van de woonfunctie in de binnenstad als uitgangspunt heeft de P.P.D. op zich geen enkele moeite. Vorenstaande opmerkingen worden ondersteund door de Inspektie van de Ruimtelijke Ordening. Het gemeentebestuur zal trachten een en ander in de toelichting te verwerken. Ten aanzien van het gestelde onder b. kan worden opgemerkt dat doelstelling 7.3.a van de gemeentelijke doelstellingsnota de mogelijkheid niet uitsluit dat een bepaald woongebied toch in de woningwetsektor wordt gerealiseerd. Eventuele verkoop behoort nog tot de mogelijkheden. Overigens staat het woongebiedje niet op zich zelf, maar maakt het deel uit van een groter binnenstad gebied. Het is zeer de vraag of met een beplanting een betere oplossing kan worden gevonden in het tot stand brengen van een afscheiding tussen de bedrijfsbebouwing achter de panden aan de Groningerstraat en woongebied B. De expeditie kan moeilijk plaatsvinden aan de kant van de Groningerstraat.

De ontsluiting van de flats via een bedieningsweg is hoofdzakelijk bedoeld voor auto's.

Voor het overige verkeer zijn de flats ook bereikbaar via het woongebied. Aangezien hier sprake is van een bestaande toestand is praktisch geen andere oplossing denkbaar.

Wat het gestelde onder e. betreft kan worden opgemerkt dat t.z.t. een plan zal worden uitgewerkt, dat mogelijk voorziet in een betere verkeersoplossing. De door de P.P.D. gemaakte opmerking over artikel 1 van de voorschriften zal worden overgenomen in zoverre dat het gestelde t.a.v. de kap zal worden gehandhaafd. Een zekere mate van flexibel handelen is hier zeker op zijn plaats. De bestemming "bedrijfsbebouwing" achter de panden aan de Groningerstraat is ingevoerd omdat er sprake is van een bestaande situatie.

In de artikelen 12 en 13, lid 5, zullen de opmerkingen worden verwerkt. Van de zijde van de Provinciale Directie van de Volkshuisvesting en Bouwnijverheid wordt er op gewezen dat het van groot belang is bij de uitwerking van het plan ruime aandacht te besteden aan de toegankelijkheid van de woningen voor gehandicapten. Het gemeentebestuur zal deze zaak nauwlettend in de gaten houden.