

6 A

GEMEENTE ASSEN

BESTEMMINGSPLAN
DE BRINK E.O.

raadgevend ingenieursburo
ir.r.hajema en partners b.v.

G E M E E N T E A S S E N

BESTEMMINGSPLAN DE BRINK E.O.

Inhoud:

Toelichting
Voorschriften
Plankaart

Assen, 22 april 1993

hpart, raadgevend ingenieursburo ir.r.hajema en partners b.v.
assen

G E M E E N T E A S S E N

TOELICHTING OP HET BESTEMMINGSPLAN
DE BRINK E.O.

INHOUD:

Blz.:

1. INLEIDING	
1.1. De aanleiding tot het plan en de randvoorwaarden	6
1.2. Planbegrenzing	6
1.3. Plangebied en vigerende bestemmingsplannen	7
1.4. Huidige omvang "Beschermd Stadsgezicht Assen"	8
1.5. Relatie met andere plannen en beleidsvoornemens	8
2. ONTWIKKELINGEN IN HET VERLEDEN	
2.1. Inleiding	10
2.2. Ontwikkelingen tot circa 1830 in hoofdlijnen	10
2.3. Ontwikkelingen van circa 1830 tot circa 1960	10
2.4. Ontwikkelingen van circa 1960 tot heden	12
2.5. Konklusies	13
	14
3. BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE EN KNELPUNTEN	
3.1. Functies	15
3.2. Architectonische en cultuurhistorische waardering van de gebouwen	15
3.3. Ruimtelijke karakteristiek	16
3.4. Groenstructuur	18
3.5. Verkeer en vervoer	20
3.6. Milieu-aspekten	20
3.7. Konklusies	24
	25
4. TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN, UITGANGSPUNTEN EN PLANVORMING	
4.1. Inleiding	26
4.2. Belevingswaarde	26
4.3. Bebouwingsmogelijkheden	26
4.4. Bereikbaarheid	28
4.5. Parkeren	33
4.6. Toekomstige situatie geluidhinder en luchtverontreiniging	36
4.7. Sociale veiligheid	38
	39
5. PLANTOELICHTING	
5.1. Algemeen	41
5.2. Maatschappelijke doeleinden	41
5.3. Gemengde doeleinden en Erven	41
5.4. Brink	48
5.5. Groenvoorzieningen	49
5.6. Verkeers- en verblijfsdoeleinden	50
5.7. Verkeersdoeleinden	50
5.8. Parkeren en expeditie	52
	53
6. TOELICHTING OP DE VOORSCHRIFTEN	
	54
7. UITVOERBAARHEID	
7.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	56
7.2. Economische uitvoerbaarheid	56
	56

	Blz.:
8. OVERLEG	
8.1. Reakties van instanties via het sekretariaat van de P.P.C.	57
8.2. Eindadvies van de Commissie voor Gemeentelijke Bestemmingsregelingen	57
8.3. Reakties van de overige overlegpartners (2 t/m 13)	63
	65

Bijlagen

- Bijlage 1: Akoestisch onderzoek.
Bijlage 2: Eindadvies Commissie voor Gemeentelijke Bestemmingsregelen van de P.P.C.

1. INLEIDING.

1.1. De aanleiding tot het plan, de randvoorwaarden en de uitgangspunten.

Raadsbesluit 25-4-1991.

De direkte aanleiding tot het bestemmingsplan De Brink e.o. vormt het raadsbesluit van 25-4-1991. In die vergadering nam de raad het besluit om de nodige procedures en processen op gang te brengen die moeten leiden tot een herinrichting van het gebied aan de Brink en aan de Noordersingel/Doevenkamp, ten einde nieuwbouw voor Justitie respektievelijk nieuwbouw van een stadhuis mogelijk te maken. Als bouwlokatie voor Justitie is in het raadsbesluit de Brink aangewezen en als lokatie voor het nieuwe stadhuis de Noordersingel/Doevenkamp.

De raad heeft op 25-4-1991 tevens ingestemd met de uitgangspunten en de overwegingen die in de toelichting op het raadsvoorstel waren opgenomen. Belangrijke elementen daarin vormden de stedenbouwkundige visie op de ontwikkeling van het plangebied en de uitkomst van een massastudie (verricht door architect Quist).

Wat betreft de bouwprogramma's is in deze massastudie zowel voor het stadhuis als voor Justitie uitgegaan van een totale vloeroppervlakte van -afgerond- 10.000 à 11.000 m² (1). Daarenboven is in de massastudie een uitbreiding van het rijksarchief aangegeven (aan de Oostersingel) met circa 1.600 m².

Bij de overwegingen en uitgangspunten is voorts veel aandacht geschonken aan cultuurhistorische aspecten. De noodzaak tot het behoud van cultuurhistorische waarden is vooral uitgesproken voor het gebied Brinkstraat, Brink en Kloosterstraat.

Randvoorwaarden.

Uit het voorgaande blijkt, dat op grond van het raadsbesluit van 25-4-1991 de volgende twee randvoorwaarden gelden voor het bestemmingsplan De Brink e.o.:

1. Het bestemmingsplan moet enerzijds nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken, waaronder de nieuwbouw/uitbreiding van het stadhuis (met als bouwlokatie de Noordersingel/Doevenkamp), van Justitie (met als bouwlokatie de Brinkstraat en Noordersingel) en een uitbreiding van het rijksarchief (aan de Oostersingel).
2. Anderzijds dienen cultuurhistorische waarden beschermd en waar mogelijk versterkt te worden, met name in het gebied Brinkstraat, Brink en Kloosterstraat.

(1) Dit betreft de totaal benodigde vloeroppervlakte. Zowel bij het stadhuis als bij de rechtbank kan deels gebruik worden gemaakt van te handhaven gebouwen, zodat de omvang van de feitelijke nieuwbouw lager is, zie ook paragraaf 4.3.

Uitgangspunten.

Op 26-4-1992 werd door het college van burgemeester en wethouders de "Uitgangspuntennota Bestemmingsplan De Brink e.o." vrijgegeven voor inspraak. Deze nota bevat 24 uitgangspunten voor het onderhavige bestemmingsplan, alsmede een toelichting daarop. Verder bevat deze Uitgangspuntennota een "Proeve van uitwerking", waarin is aangegeven hoe de uitgangspunten uitgewerkt zullen worden.

Voor de Uitgangspuntennota is een inspraakprocedure gevolgd, waarbij eenieder in de gelegenheid werd gesteld om mondeling en/of schriftelijk te reageren.

Van de inspraak/informatie-avond op 19 mei 1992 over de Uitgangspuntennota is een verslag gemaakt. De schriftelijk binnengekomen reacties zijn weergegeven en van kommentaar voorzien in de notitie "Inspraakreacties op de uitgangspuntennota bestemmingsplan De Brink e.o." dd 1 juli 1992.

Op 17-9-1992 heeft de gemeenteraad op basis hiervan de uitgangspunten voor dit bestemmingsplan vastgesteld. Zowel het verslag van de inspraakavond als de inspraaknotitie maakten deel uit van de raadsstukken. Deze door de gemeenteraad vastgestelde uitgangspunten komen aan de orde in hoofdstuk 4.

1.2. Planbegrenzing.**Vorbereidingsbesluit.**

Uitgangspunt voor de planbegrenzing is het gebied waarvoor de gemeenteraad op 21-5-1992 een voorbereidingsbesluit heeft genomen. De grens van dat voorbereidingsbesluit is zodanig, dat hierin in ieder geval die gedeelten vallen waar een planwijziging zonder meer nodig is in verband met de nieuwbouwplannen en de daaraan ten grondslag liggende uitgangspunten. Maar ook zijn daar aangrenzende gedeelten in betrokken, waarbinnen een zeker uitstralingseffekt mag worden verwacht.

Plangrens en voorbereidingsbesluit.

Ten opzichte van de grens van het voorbereidingsbesluit verschilt de plangrens op slechts één punt: In het onderhavige plan is het "blok" met twee woningen aan de Noordersingel 45 en de Javastraat 1 meegenomen, hoewel het voorbereidingsbesluit hier niet op van toepassing is. Anders zou dit blok echter op een onlogische manier deel blijven uitmaken van het vigerende bestemmingsplan "Beschermd Stadsgezicht Assen c.a.". Voor het blok met de beide woningen is evenwel de regeling volgens het vigerende plan overgenomen.

1.3. Plangebied en vigerende bestemmingsplannen.

In het navolgende schema is een overzicht gegeven van de vigerende bestemmingsplannen voor het plangebied. In dit verband is met name het bestemmingsplan "Beschermd Stadsgezicht Assen c.a." van belang. Dit bestemmingsplan is in hoge mate de leidraad voor het onderhavige bestemmingsplan. Waar nodig zijn echter nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt en ook kent het bestemmingsplan De Brink e.o. een meer flexibele benadering.

bestemmingsplan	vastgesteld	goedgekeurd	K.B.
Beschermd Stadsgezicht Assen c.a.	16-03-1989	10-10-1989	07-02-1991
Javastraat	15-05-1975	16-03-1976	
Uitwerkingsplan Bibliotheek	27-02-1984 B&W	03-04-1984	
Komplan Noord	20-01-1972	10-04-1973	11-08-1976
Partieel Komplan I	21-04-1960	26-05-1961	
Kern	19-11-1970	18-01-1972	30-11-1973

1.4. Huidige omvang "Beschermd Stadsgezicht Assen".

Het grootste gedeelte van het plangebied heeft een beschermde status, omdat het op grond van artikel 35 van de Monumentenwet is aangewezen als "Beschermd Stadsgezicht" (niet te verwarren met het bestemmingsplan "Beschermd Stadsgezicht Assen c.a.", dat een groter gebied omvat).

Bij besluit van 4-10-1991 hebben de ministers van WVC en van VROM de op de plankaart en kaart 1 aangegeven grens vastgesteld. De motivering voor de aanwijzing, met een omschrijving van de te beschermen waarden, is opgenomen in de "Toelichting bij het besluit tot uitbreiding van het beschermde stadsgezicht Assen" van de ministers van VROM en WVC d.d. 4-10-1991. Voor het plangebied gaat het met name om de centrale brinkruimte met singelstructuur, als overblijfsel van de oorspronkelijke middeleeuwse kloosterne-derzetting. Aansluitend hierop is in het plangebied de as Hoofdlaan/Nassaulaan/Torenlaan van belang.

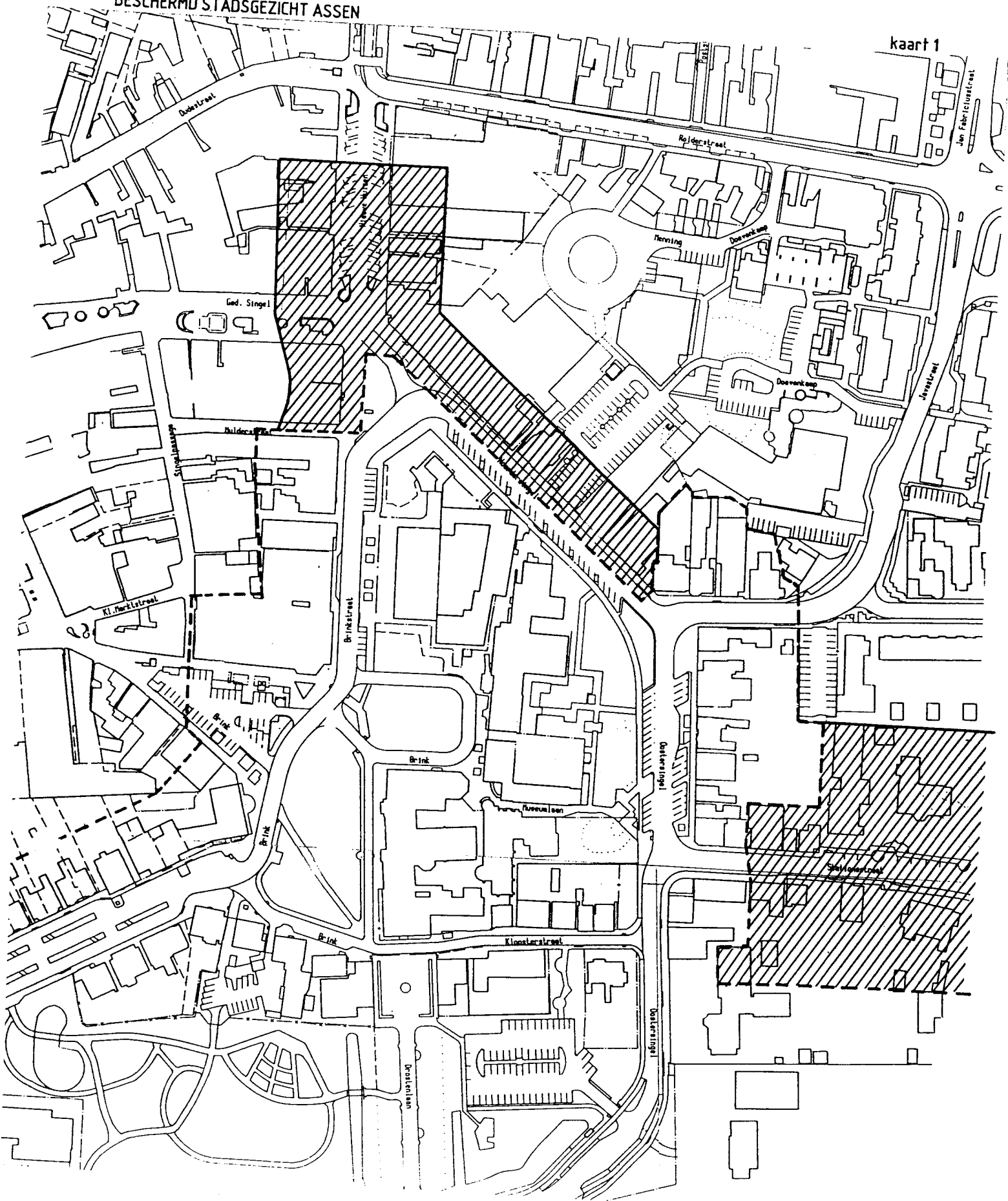
Op grond van artikel 36 van de Monumentenwet 1988 moet er een bestemmingsplan zijn dat gericht is op de bescherming van die waarden, op grond waarvan het gebied is aangegeven als Beschermd Stadsgezicht. In het besluit van 4-10-1991 is, voor wat betreft het plangebied, het bestemmingsplan "Beschermd Stadsgezicht Assen c.a." als zodanig aangemerkt.

1.5. Relatie met andere plannen en beleidsvoornemens.

Met betrekking tot de binnenstad en omgeving is een aantal plannen en beleidsvoornemens relevant.

Uitgangspuntennota kernwinkelgebied Assen.

Het westelijk deel van het gebied valt binnen het studiegebied van de "Uitgangspuntennota kernwinkelgebied Assen". Deze uitgangspuntennota is, op onderdelen gewijzigd, op 21-11-1991 vastgesteld in de gemeenteraad.



 huidige begrenzing
 voorgestelde uitbreiding

De uitgangspunten in deze nota hebben primair betrekking op het commerciële centrum van Assen. Voor het plangebied is met name het uitgangspunt belangrijk, dat een stadscentrum ook rustpunten moet kennen. De nota noemt, dat het gebied Brink/Gouverneurstuin zich daar uitstekend voor leent. Volgens de Nota moet het gebied Torenlaan-Brink-Brinkstraat worden heringericht, zodat het kan functioneren als een belangrijk "groen bronpunt" aan de zuidzijde van het centrum. Voorwaarde om een parkachtig rustgebied in een monumentale omgeving te krijgen is dat de huidige verkeersfunctie voor het motorisch verkeer wordt teruggedrongen. Ook staat in de Uitgangspuntennota kernwinkelgebied Assen het voornemen om de kulturele functie van de monumentale bebouwing rondom de Brink aanzienlijk op te waarderen.

Goederenmarkt en parkeergarage Torenlaan.

Twee belangrijke onderwerpen die in de uitgangspuntennota kernwinkelgebied aan de orde zijn gesteld, hebben betrekking op de plaats van de goederenmarkt en het al dan niet realiseren van een parkeergarage aan de Torenlaan. Op 21-5-1992 heeft de gemeenteraad zich uitgesproken over de goederenmarkt, waarbij is vastgesteld dat hiervoor een definitieve lokatie gevonden moet worden in het zuidelijk deel van de binnenstad. Een eventuele lokatie voor de goederenmarkt binnen het plangebied wordt hiermee niet uitgesloten. In planologisch opzicht biedt het onderhavige bestemmingsplan in een aantal gebieden mogelijkheden voor de lokatie van een goederenmarkt.

De gemeenteraad heeft op 18-6-1992 besloten om door te gaan met de plannen voor de realisering van een parkeergarage aan de Torenlaan. Bij de planontwikkeling is er dan ook van uitgegaan dat een dergelijke parkeergarage tot stand komt.

Nota Monumentenzorg.

Op 19-11-1992 is de Nota Monumentenzorg vastgesteld door de gemeenteraad. Belangrijke voorstellen in deze Nota met betrekking tot het plangebied zijn:

- Het Beschermd Stadsgezicht wordt vergroot en zal ook de noordelijke gevelwand van de Noordersingel en een gedeelte van de Nieuwe Huizen omvatten (zie kaart 1).
- Het gebied ten westen van het Beschermd Stadsgezicht, met onder meer een gedeelte van de Brinktrechter, wordt aangewezen als Waardevol Gebied.
- Het aantal rijksmonumenten wordt uitgebreid.
- Een aantal bovenlokale monumenten zal een beschermde status krijgen.

De nieuw voorgestelde beschermde monumenten komen aan de orde in paragraaf 3.2.

2. ONTWIKKELINGEN IN HET VERLEDEN.

2.1. Inleiding.

De ontwikkelingsgeschiedenis van Assen is in tal van publikaties reeds uitgebreid beschreven. Ook in de toelichting op het bestemmingsplan "Beschermd Stadsgezicht Assen c.a." en in de toelichting op de aanwijzing van het beschermd stadsgezicht is hier uitvoerig op ingegaan. Om die reden wordt thans volstaan met een beknopte schets van de ontwikkeling in hoofdlijnen, toegespitst op het plangebied.

2.2. Ontwikkelingen tot circa 1830 in hoofdlijnen.

Kloosternederzetting.

De ontwikkeling van Assen vangt aan met de bouw (in circa 1260) van het klooster "Maria in Campis". Dit klooster werd gebouwd in het plangebied, op de plaats van het huidige museum. Het klooster werd gesitueerd op een zandplateau ten oosten van het (inmiddels gedeeltelijk verdwenen) stroompje "Weiersloop". Het gebouw bestond uit kloostergangen, die een binnenruimte omsloten, met een Abdijkerk aan de noordzijde. De bouwrichtingen liepen ongeveer noord-zuid en oost-west.

Ten noorden, ten oosten en ten zuiden van het klooster werden "cingels" gegraven (1), die aansloten op de Weiersloop. Binnen dit aldus door water omgeven gebied verrezen drie boerderijen, waarvan twee overigens pas na circa 1600.

Ten westen van het klooster ontstond een voorhof, die later is uitgegroeid tot de huidige Brink. Ten zuiden van het klooster werd een tuin, de "Keukenhof" aangelegd. Het gebied binnen de singels was toegankelijk via de "Peelerpoorte", een poort die vermoedelijk heeft gestaan op de plaats waar de huidige Kruisstraat uitkomt op de Gedempte Singel. Vanaf die poort voerde een rechte weg met een lengte van ruim 100 meter (de huidige Kruisstraat) naar de voorhof.

Bestuurscentrum.

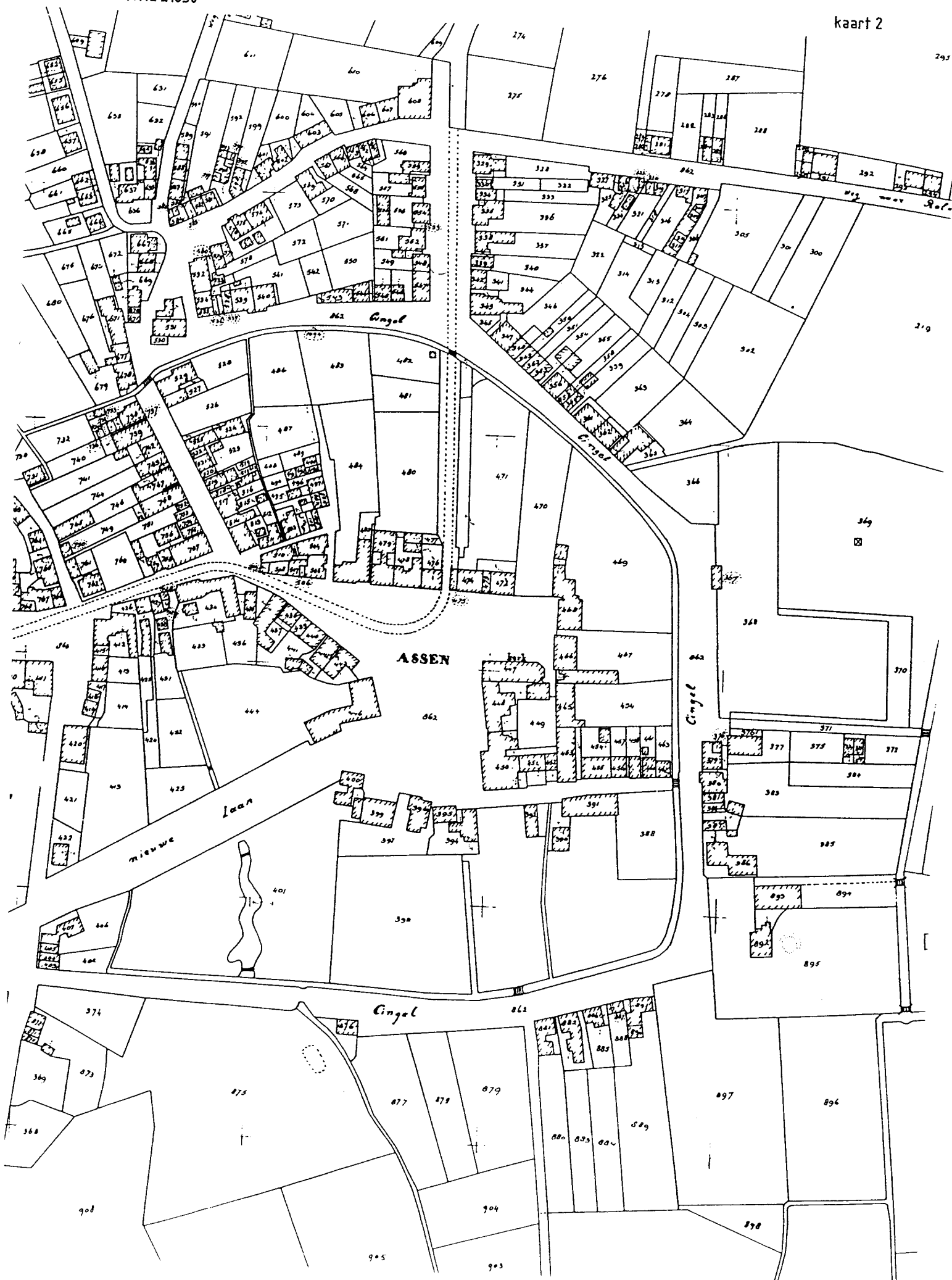
In 1602 kwamen de kloosterbezittingen in het bezit van de toenmalige "provincie", het Landschap Drenthe. Het kloostergebouw werd vervolgens omgebouwd tot vergaderruimte en tot woonruimte voor ambtenaren van het Landschap Drenthe. Hiermee ving de ontwikkeling aan van Assen als bestuurscentrum.

Als gevolg van de ontwikkeling als bestuurscentrum ontstond na 1600 ook enige woonbebouwing, die zich in 1700 nog nagenoeg geheel concentreerde langs de huidige Kruisstraat, langs de Brinktrechter en langs de Kloosterstraat.

(1) Ongeveer ter plaatse van de huidige Gedempte Singel, Noordersingel, Oostersingel en Zuidersingel.

SITUATIE ±1830

kaart 2



In 1698 is het huidige "Ontvangershuis" herbouwd. Dit is het oudste nog als zodanig aanwezige woonhuis van Assen. Hier logeerden onder meer de stadhouders van Oranje en ook Lodewijk Napoleon heeft hier (in 1809) overnacht.

De Abdijkerk werd in 1661/1662 vrijwel geheel herbouwd en werd ingericht voor diensten van de Hervormde Kerk. In 1817 werd de kerk in oostelijke richting uitgebreid. Van de oorspronkelijke kerk resteert nog de zuidelijke muur.

Rond 1760 werden de singels uitgediept en werd een gracht gegraven (ter hoogte van de huidige Brinkstraat) om de gebouwen aan de Brink van bluswater te kunnen voorzien.

In de periode 1770-1774 werd de zuidwestelijke hoek van het klooster afgebroken, om plaats te maken voor een woning voor de Drost, het huidige Drostenhuis. De hierbij behorende tuin (met de Drostenaan) vormt thans een onderdeel van de Gouverneurstuin. Bij het Drostenhuis behoorden ook een koetshuis en een schathuis (de huidige panden Brink 42, thans in gebruik bij het VVV, en Kloosterstraat 2).

In de periode 1763-1784 werd het Asserbos aangelegd, waarbij de Hoofdlaan werd gericht op de toren van de Abdijkerk. Hiermee is een belangrijke zichtlijn ontstaan.

Zelfstandige gemeente.

In 1807 werd Assen een zelfstandige gemeente (1). Belangrijk voor de ontwikkeling van Assen en het plangebied is het bezoek geweest van Lodewijk Napoleon, waarbij aan Assen stadsrechten zijn verleend en waarbij financiële middelen werden verleend voor een verdere stadsuitleg. Als gevolg hiervan ontstond de Nieuwe Huizen. Tevens werd de Hoofdlaan doorgetrokken en ontstond de Torenlaan (1809).

In de periode na 1809 was er sprake van een relatief snelle groei: in 1807 telde de stad nog slechts 620 inwoners, in 1830 waren dat er 2.267. Ook aan de Brink vond een verdichting van de bebouwing plaats, onder meer werd (in 1822) het pand gebouwd dat thans bekend staat als "Huize Tetrode".

Kaart 2 geeft een beeld van de situatie rond 1830. Uit de kaart blijkt, dat in die tijd de bebouwingsdichtheid van Assen nog zeer laag was. In feite bestond het grootste gedeelte van Assen uit tuinen (siertuinen en moestuinen) met verspreide bebouwing. De bebouwing rond de Brink was met de voorgevels georiënteerd op de Brink zelf, met de achterzijde (diepe tuinen) op de singels.

(1) In de periode 1807-1851 is het gemeentehuis op vier plaatsen in het plangebied gevestigd geweest, achtereenvolgens: in het kloostercomplex, op de Brink, aan de Nieuwe Huizen (thans nr. 10) en aan de Nieuwe Huizen/hoek Oudestraat.

2.3. Ontwikkelingen van circa 1830 tot circa 1960.

Ingrepen rond de Brink.

Een zeer belangrijke ingreep betrof de bouw (in 1840) van het gebouw van Justitie. Spoedig daarna (in 1842) werd het Huis van Bewaring gebouwd. Het is duidelijk dat deze gebouwen wat betreft afmetingen en bouwhoogte volstrekt afweken van de toenmalige situatie en niet voor niets wordt veelal gesproken over het "Paleis van Justitie".

De Brink zelf werd in 1844 ingericht als wandelgebied.

In 1848 kwam de Jozefkerk gereed, de Abdijkerk werd toen aangekocht door de gemeente Assen, die de kerk vervolgens 100 jaar (van 1851-1951) in gebruik had als gemeentehuis (1).

Aan de zuidzijde van de Brink verrees in 1874 een postkantoor. Dit relatief hoge gebouw (thans: Brink 41) heeft sindsdien meerdere functies vervuld.

Een andere, zeer beeldbepalende ingreep in deze periode betrof de sloop van het kloostergebouw in 1880 en de bouw van een nieuw provinciehuis (gereed in 1887). Van het oude klooster bleef alleen de oostelijk gelegen kloostergang bewaard.

In 1902 kwam de nieuwbouw van het rijksarchief gereed, de oostelijke kloostergang is in dit gebouw opgenomen. Ook het Museum van Oudheden vond in dit gebouw onderdak.

In 1930 kocht de gemeente Huize Tetrode met de bijbehorende tuin aan en betrok dit bij het gemeentehuis. Vanwege de ruimtenood werd het koetshuis van Huize Tetrode afgebroken en werd (in 1951) ten noorden van Huize Tetrode een sekretariegebouw gebouwd (2). De functie van de Abdijkerk als gemeentehuis verviel hiermee.

Overige ingrepen.

In of nabij het plangebied werden nieuwe wegen aangelegd, namelijk de Mulderstraat (1850), de Javastraat (1870) en de Stationsstraat (1870).

In de periode tussen -globaal- 1850 en 1910 zijn ook de diverse singels gedempt, met uitzondering van een gedeelte van de Zuider-singel. Langs de singels was zeer waardevolle boombeplanting aanwezig.

Vooraf in de periode tot circa 1900 vond woonbebouwing plaats aan de Brinkstraat, aan de Noordersingel en de Oostersingel en aan gedeelten van de Torenlaan en Javastraat. Gedeeltelijk zijn de Torenlaan en Javastraat na 1900 bebouwd.

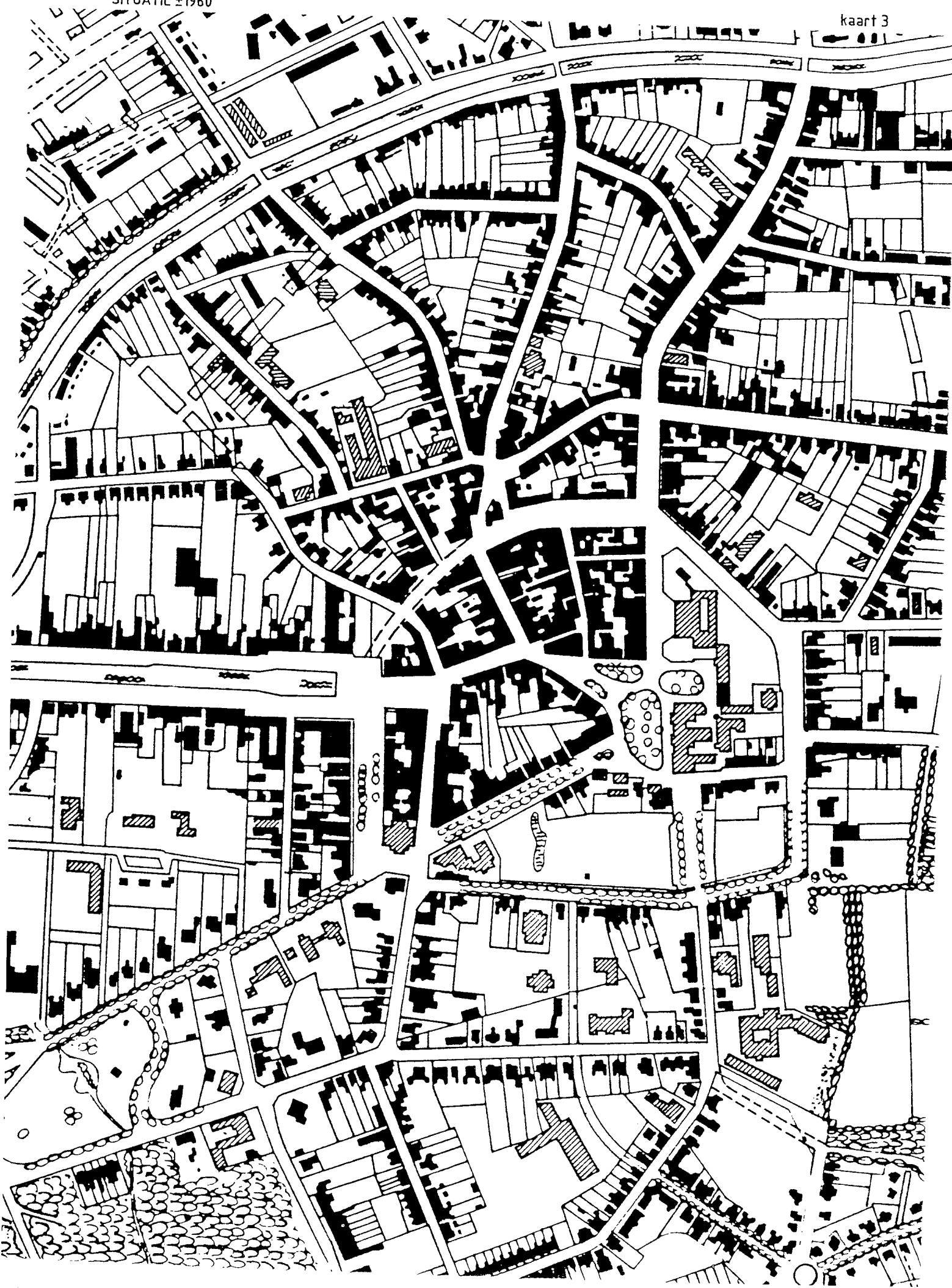
De huidige Doevenkamp, het gedeelte van het plangebied dat wordt omsloten door de Nieuwe Huizen, de Rolderstraat, de Javastraat en de Noordersingel, bleef lange tijd nagenoeg onbebouwd.

(1) Dit was derhalve de vijfde lokatie van het gemeentehuis.

(2) De zesde lokatie van het gemeentehuis.

SITUATIE ±1960

kaart 3



Zowel aan de Oostersingel als aan de Noordersingel werd een school gebouwd, de school aan de Oostersingel (gebouwd in 1886) stond in de voormalige tuin van het Ontvangershuis (zie ook kaart 3).

2.4. Ontwikkelingen van circa 1960 tot heden.

Ingrepen aan de Brink.

Tot de belangrijkste, beeldbepalende ingrepen na circa 1960 behoren de bouw van de Amrobank en de Brinkflat (beide 1968), de rekonstruktie van de Brinktrechter (gereed in 1968, hierbij verdween bij de aanleg van parkeerplaatsen veel waardevolle beplanting) en de bouw van een nieuw stadhuis (waarvan de hoogbouw gereed kwam in 1969 en de laagbouw in 1971).

Nadat een nieuw provinciehuis gereed was gekomen werd het oude provinciehuis in 1976 in gebruik genomen als provinciaal museum. Ook het Ontvangershuis, dat in de loop der jaren diverse functies had vervuld, werd bij het museum betrokken. In de zestiger jaren is het Ontvangershuis gerestaureerd en is de huidige tentoonstellingsvleugel aangebouwd, ongeveer volgens de situatie en in de stijl van 1830. Ook is toen de huidige "Franse" tuin aangelegd. Het hekwerk van deze tuin is deels uit Meppel, deels uit Zuidlaren (Laarwoud) afkomstig; ook de attributen in de tuin zijn van origine niet uit Assen afkomstig.

Overige veranderingen.

De school aan de Oostersingel werd in 1963 afgebroken, de school aan de Noordersingel in het begin van de tachtiger jaren.

In deze periode vond een verdichting plaats van de bebouwing in het gebied de Doevenkamp. Hier verrezen onder meer de bibliotheek, het stadskantoor en het vergadercentrum, alsmede woonbebouwing.

In deze periode vonden diverse ingrepen ten behoeve van het autoverkeer plaats. Zo werd een forse uitbreiding gegeven aan het aantal parkeerplaatsen (onder meer langs de Torenlaan, bij de Brinktrechter, langs de Noorder- en Oostersingel en ter plaatse van de voormalige school aan de Noordersingel).

In deze periode is veel waardevolle boombeplanting in het gebied verdwenen, al is er gelukkig ook nog veel bewaard gebleven.

2.5. Konklusies.

Uit de beschrijving van de historische ontwikkeling zijn onder meer de volgende konklusies te trekken.

1. De Brink verkreeg al in een zeer vroeg stadium zijn karakteristieke vorm en behoort tot de oudste stedenbouwkundige ruimten van Assen.
2. Andere vanouds aanwezige kenmerkende stedenbouwkundige elementen zijn de loop van de singels, de zichtlijn vanaf de Torenlaan en het gegeven van de "groene" ruimten achter de achtergevels van de binnen de singels gelegen gebouwen.
3. Kenmerkend voor de singels is dat de bebouwing plaatsvond aan de "buitenzijde" en dat de "binnenzijde" een groen karakter had.
4. Gekonstateerd moet worden dat, vooral in de afgelopen 150 jaren, er voortdurend sprake is geweest van grote, beeldbepalende ingrepen rond de Brink. Deze hebben echter veelal verrijkend gewerkt op de visuele beleving en bepalen thans in hoge mate de cultuurhistorische waarde van het gebied.
5. Vooral in de periode na 1960 is er ook sprake geweest van een aantal ingrepen die een negatieve invloed hebben gehad op de belevingswaarde van de Brink en omgeving.

3. BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE EN KNELPUNTEN.

3.1. Funkties.

In het navolgende komen de belangrijkste functies in het plangebied aan de orde, met daarbij het aksent op de functies waarvoor knelpunten zijn te signaleren.

Stadhuis.

Aan de Brink 8 funktioneerde tot half juni 1992 het stadhuis, bestaande uit laagbouw (met onder meer de publieksgedeelten en de raadszaal), uit hoogbouw en uit Huize Tetrode (met onder andere de ruimten voor burgemeester en wethouders en de trouwzaal) (1). Een gedeelte van de gemeentelijke diensten is gehuisvest in het stadskantoor aan de Doevenkamp 1. Aan de Doevenkamp bevindt zich voorts, in laagbouw, het vergadercentrum.

In totaliteit is de toenmalige huisvesting van het gemeentelijk apparaat als onvoldoende gekenmerkt: ondoelmatig en te weinig ruimte. Er is daarom behoefte aan nieuwbouw en uitbreiding.

Justitie.

Justitie was van oorsprong gevestigd aan de Brinkstraat 4 (het Paleis van Justitie) en aan de Brink 9 (het Huis van Bewaring). De huisvesting van Justitie is momenteel echter verspreid over meerdere panden in Assen en kan als ondoelmatig worden gekenmerkt.

Er is een duidelijke behoefte aan concentratie van de diverse justitiële diensten in één gebouw met voldoende ruimte.

Museum.

Het voormalige Provinciehuis, alsmede het Ontvangershuis funktionseren als onderkomen voor het provinciaal museum (Brink 1). Zowel de expositiemogelijkheden als de publieks- en dienstruimten zijn volstrekt onvoldoende. Onder meer ontbreken in het museum goede loopcircuits.

Als oplossing wordt er door het museum naar gestreefd om Huize Tetrode, alsmede een deel van het huidige rijksarchief bij het museum te voegen. In verband hiermee is inmiddels Huize Tetrode door het museum aangekocht. Tevens dienen er voldoende verbindingen te komen tussen het voormalige Provinciehuis, het Ontvangershuis en het gedeelte van het rijksarchief dat bij het museum zal worden gevoegd.

(1) Vanaf half juni 1992 is er sprake van tijdelijke huisvesting elders.

Rijksarchief.

Met name indien een gedeelte van het huidige rijksarchief wordt afgestoten naar het museum ontstaat bij het rijksarchief (Brink 4) behoefte aan (vervangende) uitbreiding. Vanwege reeds gedane omvangrijke investeringen in ondergrondse archiefruimten is verplaatsing van het archief niet mogelijk (kapitaalvernietiging).

Bibliotheek.

De beschikbare ruimte van de huidige bibliotheek aan de Doevenkamp 9 is te gering voor een optimaal functioneren. Als gevolg van de nieuwbouwplannen voor het stadhuis zal de bibliotheek worden gesloopt. De nieuwe huisvesting van de bibliotheek zal plaatsvinden aan het Koopmansplein.

Overige functies in het plangebied.

In de panden Kloosterstraat 3 t/m 11 komen kantoor- en woonfuncties voor. Het pand Kloosterstraat 2 funktioneert als berging en werkruimte ten dienste van het museum.

Aan de Noordersingel zijn in het plangebied kantoren en diensten gevestigd, namelijk het Vrouwenburo (nr. 29/31), het voormalige Kantongerecht (nr. 43) en een notariskantoor (nr. 45).

In het pand Javastraat 1 is een huisartsenpraktijk aanwezig, het pand Javastraat 3 funktioneert als winkel. Deze panden en de overige panden aan de Javastraat in het plangebied (nrs. 5 t/m 11) hebben ook een woonfunctie.

Ter hoogte van het punt waar Noordersingel, Brinkstraat en de Nieuwe Huizen elkaar ontmoeten bevinden zich enige veel gebruikte terrassen. Hier overheerst duidelijk een "verblijfsfunctie", hoewel de ruimte ter plaatse tamelijk onbegrensd is. Ook langs de noordzijde van de Brinktrechter komen terrassen voor.

Functies van panden grenzend aan het plangebied.

Hoewel gelegen buiten de grenzen van het plangebied, wordt uiteraard bij de planvorming wel rekening gehouden met de functies van de gebouwen die direkt aan het plangebied grenzen.

In dit verband wordt genoemd dat aan de Torenlaan met name kantoor- en woonfuncties voorkomen, langs de zuidzijde van de Brink overheersen kantoorfuncties.

Aan de Brinktrechter, langs de Brinkstraat en langs de Noordersingel komt veel detailhandel voor, maar ook bevinden zich hier twee banken en diverse horecafuncties. Detailhandel overheerst eveneens bij de gebouwen langs de Nieuwe Huizen.

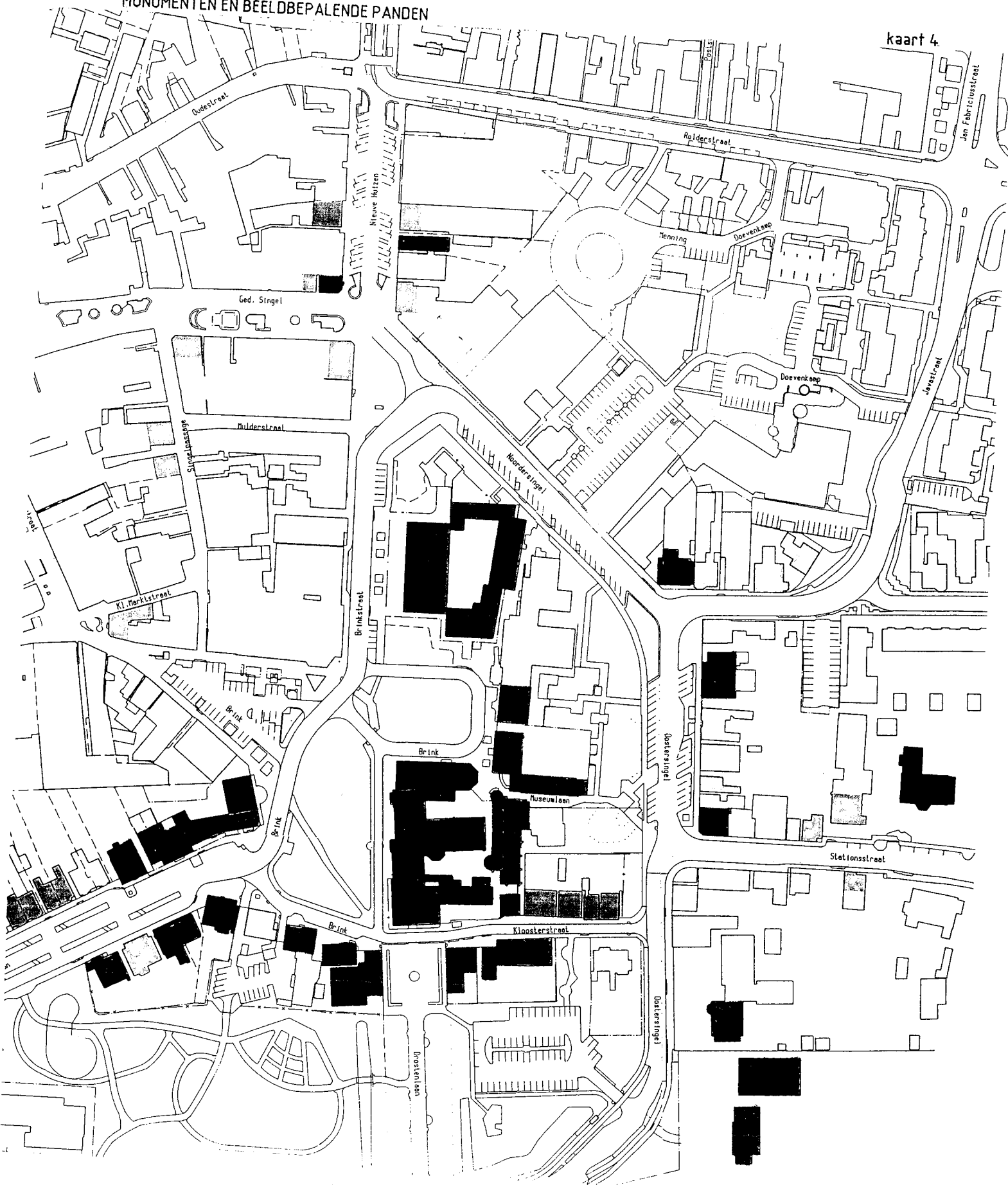
Langs de Oostersingel komen vooral kantoorfuncties voor.

3.2. Architectonische en cultuurhistorische waardering van de gebouwen.

Op kaart 4 is een beeld gegeven van de architectonische en cultuurhistorische waardering van de gebouwen in het plangebied en van gebouwen direkt grenzend aan het plangebied.

MONUMENTEN EN BEELDBEPALENDE PANDEN

kaart 4



 rijksmonument (bestaand)
 rijksmonument (aanwijzingsadvies M.S.P.)

 bovenlokaal monument (indicatief)
 beeldbepalend pand

Op deze kaart wordt, onder verwijzing naar hoofdstuk 2, de volgende toelichting gegeven.

Rijksmonumenten.

De architectonische en cultuurhistorische waardering van de huidige rijksmonumenten is erg hoog.

Het gaat in het plangebied om de volgende gebouwen:

- het Paleis van Justitie en het Huis van Bewaring;
- Huize Tetrode;
- het Ontvangershuis;
- de Abdijkerk;
- de voormalige Kloostergang;
- het Drostenhuis en het voormalige Koetshuis van het Drostenhuis.

Het huidige cellencomplex is, als onderdeel van het Huis van Bewaring, eveneens rijksmonument.

Ten behoeve van de nieuwbouw van Justitie is evenwel een verzoek om sloop van het cellencomplex gehonoreerd. Daarbij is aan het bestuurlijke belang prioriteit gegeven boven het belang van het behoud van de historische waarde.

Bij de vergunning tot sloop van het cellencomplex is voorts overwogen dat het in historisch opzicht van belang is, dat Justitie aan de Brink gevestigd kan blijven, waardoor ook het huidige Paleis van Justitie zinvol kan blijven functioneren. Bij weigering van de sloopvergunning zou men naar een geheel andere lokatie in Assen hebben moeten uitwijken, terwijl dan anderzijds voor het cellencomplex en de overige gebouwen van Justitie niet of moeilijk een passende functie gevonden had kunnen worden.

Nieuwe rijksmonumenten (MSP).

De huidige rijksmonumenten dateren van vóór 1850. Inmiddels is ook de bouwkunst uit de periode 1850-1940 in de belangstelling gekomen.

In verband hiermee heeft een inventarisatie plaatsgevonden van gebouwen uit die periode die elk voor zich een bepaalde waarde vertegenwoordigen.

Slechts een deel van de in eerste instantie geïnterpreteerde monumenten komt voor daadwerkelijke bescherming in aanmerking. In het kader van het MSP (monumenten selectie projekt) wordt vastgesteld welke panden in aanmerking komen als beschermd rijksmonument. Aan de aanwijzing van deze nieuwe rijksmonumenten is uitgebreid aandacht besteed in de gemeentelijke "Nota Monumentenzorg". Definitieve beslissingen zijn wat dit betreft nog niet door de minister van WVC genomen. Wel bevat de Nota Monumentenzorg voorstellen om de volgende panden in het plangebied de status van rijksmonument te geven:

- het museum;
- het rijksarchief;
- het pand Noordersingel 45;
- het pand Kloosterstraat 3;
- het pand Kloosterstraat 6-8.

Ook een aantal panden direkt grenzend aan het plangebied komen in aanmerking voor deze status, zie kaart 4.

Bovenlokale monumenten.

De Nota Monumentenzorg kondigt ook de aanwijzing aan van bovenlokale monumenten. Deze monumenten zullen, zo is de bedoeling, te zijner tijd worden beschermd door inschrijving in een gemeentelijk register van beschermde monumenten. Volgens een indicatieve lijst in de Nota Monumentenzorg zouden binnen het plangebied de volgende panden in de Kloosterstraat in aanmerking kunnen komen voor deze status: de nummers 5-5A, 7, 9 en 11 (zie kaart 4).

Mogelijke bovenlokale monumenten direkt grenzend aan het plangebied zijn eveneens op kaart 4 weergegeven.

Lokale monumenten en beeldbepalende panden.

Door de gemeente is een aantal jaren geleden een lijst opgesteld met "beeldbepalende panden". Volgens de Nota Monumentenzorg zal een deel hiervan een beschermde status krijgen door inschrijving als lokaal monument in het gemeentelijk monumentenregister. Aangezien de hiervoor benodigde selectieprocedure nog niet heeft plaatsgevonden, zijn op kaart 4 de beeldbepalende panden in en rond het plangebied weergegeven volgens de huidige lijst (voor zover zij inmiddels niet als potentieel rijksmonument of potentieel bovenlokaal monument zijn aangegeven).

3.3. Ruimtelijke karakteristiek.**Belevingswaarde.**

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is de belevingswaarde van het gebied erg belangrijk. Bij een hoge belevingswaarde ervaart de bezoeker de omgeving als prettig, men voelt er zich als het ware thuis, de omgeving heeft een zekere uitstraling. Menselijke maatvoering, afwisseling en herkenbaarheid zijn in dit opzicht belangrijk.

De belevingswaarde van de openbare ruimte hangt dan ook sterk samen met de inrichting daarvan. Onder meer de wegbreedte en het soort verharding, de omvang en de snelheid van het autoverkeer, het aantal geparkeerde auto's en de beplanting zijn wat dit betreft van grote invloed op de belevingswaarde. Maar ook hangt de belevingswaarde samen met de omringende bebouwing en met de vraag hoe de ruimte is begrensd.

De belevingswaarde van de oostzijde van de Brink, begrensd door de gebouwen van Justitie, door Huize Tetrode en het museumcomplex, is erg hoog. Het feit, dat in de huidige situatie de vierde bouwlaag van het stadhuis zichtbaar is vanaf de Brink(trechter) doet hier weinig aan af.

Ook de belevingswaarde van de heringerichte, "stenige" Kloosterstraat is erg hoog.

In tegenstelling hiermee is de visuele belevingswaarde van de huidige Brinktrechter, hoewel verbeterd na de vorige herinrichting, lager dan mogelijk is.

Een aantal wegen in het plangebied (Noordersingel, Brinkstraat, Torenlaan) is nog geheel ingericht op een verkeersfunctie ten behoeve van autoverkeer. Deze wegen zijn voorzien van een asfalt-

verharding en zijn tamelijk breed. Deze breedte leidt tot relatief hoge snelheden van het autoverkeer en tot een relatief grote barrière voor de voetganger. Mede door het visuele effect van de parkeerplaatsen langs deze wegen is in totaliteit de belevingswaarde vrij gering en kan er niet worden gesproken van een openbare ruimte die aantrekkelijk is voor voetgangers. Daar komt bij dat in veel gevallen de breedte van trottoirs vrij gering is.

Een te geringe ruimte voor de voetganger, de aanblik van geparkeerde auto's en een zeer ruim profiel tussen de bebouwing maken dat ook de belevingswaarde van de Nieuwe Huizen niet zeer hoog is.

De belevingswaarde van de huidige openbare ruimte aan de Doevenkamp (met onder meer de parkeerplaats Noordersingel, het vergadercentrum en de bibliotheek) is laag. Dit gebied bezit ook geen bijzondere cultuurhistorische waarden.

Zichtlijnen.

Voor de ruimtelijke karakteristiek zijn zichtlijnen van grote betekenis.

Een zeer belangrijke zichtlijn wordt gevormd door de Torenlaan, waarvan de as is gericht op de toren van de Abdijkerk (1).

De huidige visuele beëindiging van de Oostersingel, gezien vanuit zuidelijke richting, is eveneens waardevol. Deze beëindiging wordt visueel gevormd door de panden Noordersingel 45 en Javastraat 1. Op dezelfde wijze vervult het pand Oostersingel 21A een zeer waardevolle visuele beëindiging van de sfeervolle Kloosterstraat, gezien vanuit de richting van de Brink.

Een potentiële zichtlijn is er vanaf de trechter van de Brink in de richting van Huize Tetrode. Onder meer de huidige kiosken en de driehoekige luifel aan de noordzijde van de Brinktrechter belemmeren echter deze zichtlijn.

Bouwhoogtes.

Waar in het navolgende wordt gesproken over "bouwlagen", wordt daar in het algemeen de kapkonstructie of opbouw niet inbegrepen.

De meeste woningen in het plangebied tellen twee bouwlagen, met uitzondering van een aantal woningen in de Kloosterstraat waarvan de bouwhoogte uit één bouwlaag bestaat. Van de panden met twee bouwlagen varieert de goothoogte veelal van circa 8 meter tot circa 9 meter, terwijl de nokhoogte veelal 11 à 12 meter bedraagt.

Het Paleis van Justitie telt eveneens twee bouwlagen, maar is toch vrij hoog: de goothoogte bedraagt circa 11,5 meter, de nokhoogte circa 15,5 meter.

(1) Ook de as van de Vaart is op deze toren gericht. Beide assen snijden elkaar onder een hoek van precies 30°.

Het Huis van Bewaring is aanzienlijk lager, met een goothoogte en nokhoogte van respectievelijk circa 7 en 9,5 meter.

Het stadskantoor aan de Doevenkamp, dat 5 bouwlagen telt, heeft een bouwhoogte van circa 18,5 meter (1).

De hoogbouw van het stadhuis aan de Brink telt vier bouwlagen, de hoogte bedraagt ruim 16 meter (inclusief dakopbouw circa 19 meter).

3.4. Groenstructuur.

Ten aanzien van de huidige groenvoorzieningen in het plangebied is vooral een groot deel van de Brink van betekenis. Voorts is langs de Brinkstraat, de Noordersingel en de Oostersingel een groene zone aanwezig, die deels als openbaar groen funktioneert.

In het plangebied bevindt zich veel waardevolle boombeplanting, onder meer op de Brink.

Bij de vraag of boombeplanting gehandhaafd moet worden in relatie tot nieuwbouwplannen dient niet alleen te worden gelet op de waarde van de boom, maar ook op de levensverwachting, de mogelijkheid een boom te verplanten en de relatie met de totale groenstructuur.

Kaart 5 geeft nadere informatie met betrekking tot de visuele waarde en de herplantbaarheid van bomen op de nieuwbouwlocaties.

Het streven is gericht op handhaving of verplaatsing van de waardevol te achten boombeplanting, zonder dat in dit opzicht het voortbestaan van afzonderlijke bomen kan worden gegarandeerd.

Uit cultuurhistorisch oogpunt en uit een oogpunt van beleevingswaarde verdienen met name de volgende zaken aandacht: herstel van de laanbeplanting langs de singels en de Torenlaan, herstel van het groene karakter van de Brinktrechter, handhaving van een groene zone langs de binnenkant van de singels.

3.5. Verkeer en vervoer.

Langzaam verkeer.

In het verleden is bij de afweging van de diverse keuzemogelijkheden in de verkeersproblematiek veel aandacht besteed aan de (brom)-fietsers en de voetgangers.

Het centrum van de binnenstad is voor een groot deel als voetgangersgebied aangelegd. Er is in het verleden in verband hiermee voor gekozen dat het doorgaande autoverkeer zich moet afwickelen via een binnenring rond het centrum. Deze binnenring is overigens ook van belang voor de afwikkeling van fietsverkeer. Er zijn daarom langs de binnenring fietsstroken aanwezig.

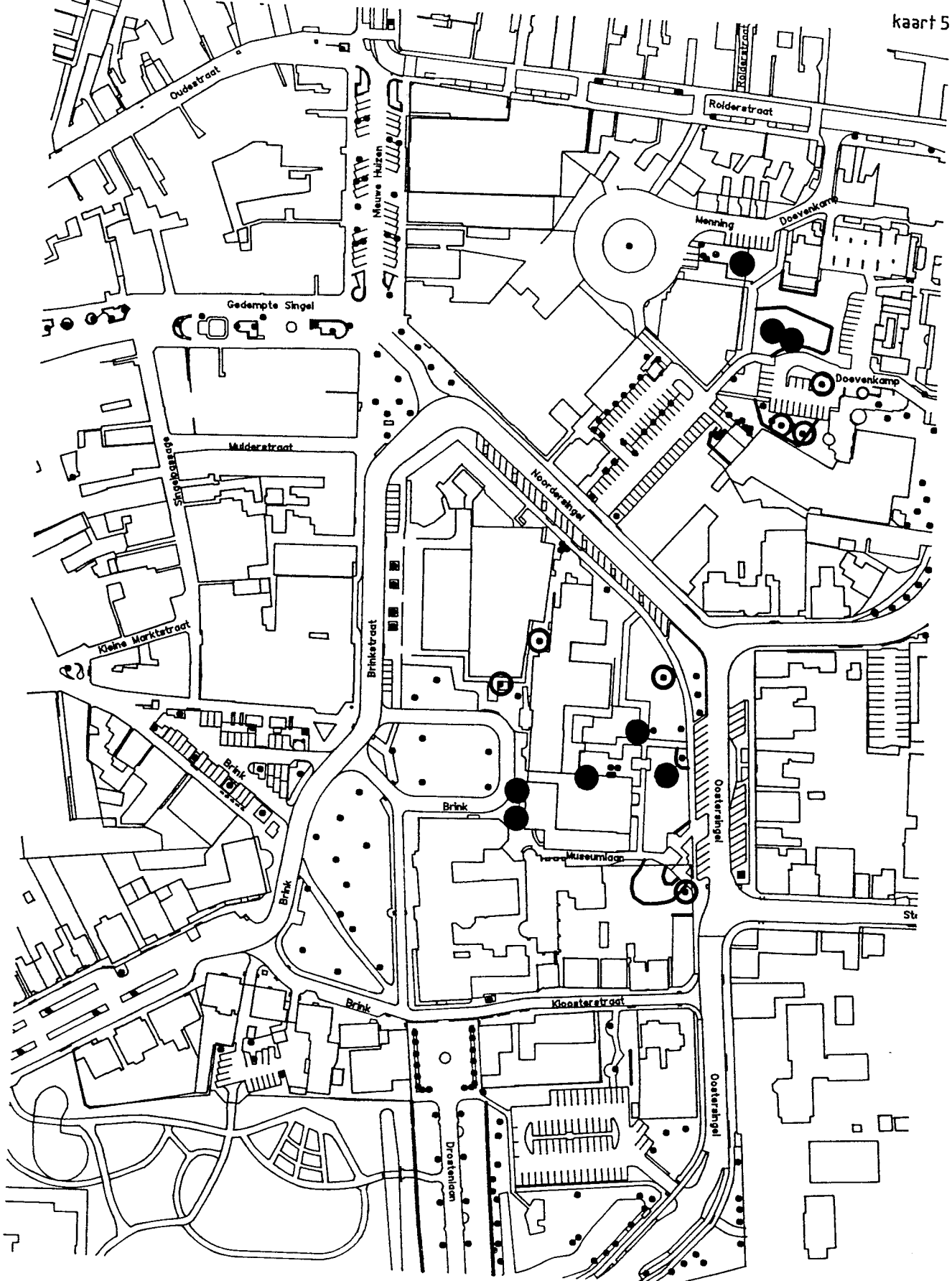
Het gebied binnen de binnenring is in totaliteit te beschouwen als een "verblijfsgebied".

De meeste wegen in het plangebied kennen een intensief gebruik door fietsers, zoals de Nieuwe Huizen, Brinkstraat, Torenlaan, Noordersingel en Kloosterstraat.

(1) Exclusief opbouw; inclusief opbouw is de hoogte 22,5 meter.

BOMENINVENTARISATIE BOUWLOKATIES

kaart 5



- bestaande bomen
 - visueel waardevol, handhaven nastreven
 - ⊙ visueel waardevol en verplaatsbaar
- } alleen aangegeven voor bouwlocaties

Een specifieke en veel gebruikte voetgangersverbinding in het plangebied is de Museumlaan.

Uit een oogpunt van verkeersveiligheid vragen vooral die punten om aandacht, waar routes voor langzaam verkeer de binnenring kruisen.

Wegenstructuur.

In het Verkeersplan Binnenstad Assen (VBA) wordt ten aanzien van de wegenstructuur onderscheid gemaakt tussen lokale hoofdwegen en ontsluitingswegen. Verder zijn er nog enkele straten die ingericht zijn als voetgangersgebied.

De **hoofdwegen** in en rond het plangebied vervullen een functie voor het doorgaande verkeer, maar ook funktioneren zij als aan- en afvoerwegen voor verkeer naar en van het centrumgebied. Dat betekent dat op hoofdwegen relatief grote hoeveelheden verkeer met een redelijke snelheid moeten worden verwerkt. Voorbeelden van hoofdwegen in en nabij het plangebied zijn de binnenring, met de Zuidersingel, Oostersingel en Javastraat, alsmede de Stationsstraat.

De **ontsluitingswegen** vervullen uitsluitend een functie voor het bestemmingsverkeer, gericht op het centrum. Deze wegen hoeven de verkeershoeveelheden slechts met lage rijsnelheden te verwerken. Voorbeelden van ontsluitingswegen in en nabij het plangebied zijn de Torenlaan, Brink, Brinkstraat, Noordersingel, Groningerstraat en Rolderstraat (ontsluitingswegen van de 1e orde) en de Nieuwe Huizen en Kloosterstraat (ontsluitingswegen 2e orde). Een aantal van deze wegen is wat betreft de inrichting nog afgestemd op een verkeersfunctie (breed, geasfalteerd) en niet op een verblijfsfunctie.

Verkeersintensiteiten.

In tabel 1 zijn van een aantal wegen in en nabij het plangebied de huidige verkeersintensiteiten weergegeven.

Tabel 1. Intensiteiten 1991 (motorvoertuigen per etmaal).

straat/wegvak	intensiteit
Noordersingel	4.450
Nieuwe Huizen	3.150
Brinkstraat	5.400
Torenlaan	6.000
Zuidersingel I (Beilerstraat-Oosterhoutstraat)	7.150
Zuidersingel II (Oosterhoutstraat-Stationsstraat)	6.850
Oostersingel	7.200
Javastraat I (Oostersingel-Doevenkamp)	8.800
Javastraat II (Doevenkamp-Rolderstraat)	7.600

Bron: Gemeente.

Parkeren.

De Asser binnenstad telt momenteel in totaliteit ± 2.350 "betaalde" parkeerplaatsen. Daarvan liggen er ± 340, oftewel bijna 15%, binnen de grenzen van het plangebied (zie tabel 2).

Deze parkeerplaatsen zijn momenteel tamelijk verspreid gelegen, zoals tabel 2 laat zien. Een groot deel hiervan ligt langs de openbare weg.

Er is ten aanzien van het parkeren een differentiatie doorgevoerd, zowel wat betreft de toegestane parkeerduur, als wat betreft het te betalen tarief. De maximum parkeerduur is in het algemeen 2 uur.

Tabel 2. Overzicht parkeerkapaciteit (openbare parkeerplaatsen).

parkeerterrein/weggedeelte	huidige capaciteit
Oostersingel	30
Noordersingel (weg)	24
Noordersingel (terrein)	62
Doevenkamp	24
Menning	37
Nieuwe Huizen	28
Brinkstraat	14
Brinktrechter	29
Torenlaan (gehele lengte)	94
Totaal	342

Bron: Gemeente.

Naast de 340 openbare parkeerplaatsen zijn er 25 "eigen" parkeerplaatsen van de gemeente op het terrein Doevenkamp.

Er zijn thans voor bestuurders en ambtenaren van de gemeente ongeveer 30 parkeeronthefingen verleend. Op een en hetzelfde moment maken hiervan als regel niet meer dan 15 personen gebruik.

Uit een in 1987 gehouden parkeeronderzoek blijkt, dat op maandag tot en met vrijdag 's morgens gemiddeld 35% en 's middags 55% van de openbare parkeerplaatsen in de binnenstad bezet zijn. Op vrijdagavond (koopavond) en zaterdagmiddag is er echter sprake van overbezetting. Het gevolg is dat er dan honderden auto's "wild" geparkeerd worden, onder meer op parkeerplaatsen in de periferie.

Met name in het zuidelijk deel van deze periferie is de parkeerdruk erg hoog.

Uit het parkeeronderzoek van 1991 blijkt dat de parkeerdruk op vrijdag en zaterdag voor het gehele centrumgebied met gemiddeld circa 10% is gestegen. Ook de parkeerdruk in het zuidelijk deel bleek onveranderd hoog te zijn.

Openbaar vervoer.

Het plangebied ligt in de directe invloedssfeer van het NS-station en van het busstation. De belangrijkste looproute tussen het kernwinkelgebied en de beide stations voert door het gebied. Het plangebied vormt in dit opzicht een duidelijke "openbaarvervoerlokatie" en is als zodanig geschikt voor de vestiging van arbeidsintensieve en/of bezoekersintensieve bedrijven en kantoren.

Het openbaar busvervoer nabij het plangebied is gekoncentreerd op twee routes, te weten de route Stationsstraat-Oostersingel-Zuidersingel (DVM-lijn 20, 22, 51 en 52, Fram 16, 83 en 84, Gado 72 en de stadsdienst 4, 5 en 6) en de route Stationsstraat-Oostersingel-Javastraat (Gado-DVM 10, 12, 21, 24 en 28). Daarnaast rijdt lijn 7 van de stadsdienst een route via Torenlaan-Brinkstraat-Noordersingel-Oostersingel.

Het aantal bussen dat gebruik maakt van de route via de Zuidersingel is erg groot, namelijk ongeveer 500 per werkdag. Daarom is het uit een oogpunt van hinder en veiligheid niet mogelijk deze busroute te verleggen naar de route Noordersingel-Torenlaan. Voor de bereikbaarheid van het plangebied zijn en blijven de bushaltes op de Javastraat, Oostersingel en Zuidersingel daarom van belang.

3.6. Milieu-aspekten.

Geluidhinder en luchtverontreiniging ten gevolge van het wegverkeer.

Een belangrijk gedeelte van het plangebied is gelegen binnen zones langs wegen met een intensiteit van meer dan 2.450 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Op grond van Hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder moet een akoestisch onderzoek worden ingesteld naar zogenaamde geluidgevoelige bestemmingen. Dit onderzoek komt aan de orde in hoofdstuk 5 bij de beschrijving van de toekomstige situatie.

In dat hoofdstuk komt ook de toekomstige situatie ten aanzien van luchtverontreiniging in en rond het plangebied aan de orde.

Bodemverontreiniging.

In de afgelopen tijd zijn er diverse oriënterende bodemonderzoeken ingesteld en wel:

- a. 17/04/91 ten behoeve van riolering Noordersingel;
- b. 05/05/91 Noordersingel 45, voormalige bioscoop;
- c. 28/06/91 Brinkstraat e.o., nabij de rechtbank;
- d. 03/07/91 Doevenkamp e.o., deels voorgenomen lokatie nieuw gemeentehuis.

Uit deze onderzoeken blijkt dat er geen verontreinigingen zijn te verwachten, waardoor de voorgenomen bestemmingen niet zouden zijn te verwezenlijken.

Vóórdat met name het nieuwe gemeentehuis wordt gerealiseerd, is nog wel aanvullend onderzoek nodig om te bezien of, bij een niet gesloten grondbalans situatie, de overtollige grond kan worden hergebruikt óf als afvalstof moet worden afgevoerd.

Overige aspecten.

Er zijn geen andere gegevens bekend op grond waarvan, milieuhygiënisch gezien, belemmeringen zouden bestaan tegen de voorgenomen plannen.

3.7. Konklusies.

Uit de beschrijving van de huidige situatie blijkt, dat zich in het plangebied enige knelpunten voordoen en dat de volgende konklusies zijn te trekken:

1. Zowel Justitie, de Gemeente als het museum/rijksarchief kampen met een ruimtetekort, c.q. met niet goed funktionerende gebouwen.
2. De belevingswaarde van de openbare ruimte schiet plaatselijk, onder meer bij de Brinktrechter, bij de Nieuwe Huizen en langs de route Noordersingel-Brinkstraat-Torenlaan, tekort. Het ruimtelijk beeld en de inrichting van de route Noordersingel-Brinkstraat-Torenlaan is daar nog te veel ingericht op een verkeersfunctie voor het doorgaande autoverkeer en niet op een verblijfsfunctie.
Ook de belevingswaardde van een gedeelte van de Doevenkamp is laag.
3. De belevingswaarde van het oostelijk gedeelte van de Brink en van de Kloosterstraat is erg hoog.
4. Zeer veel gebouwen in het plangebied kenmerken zich door hoge architektonische en cultuurhistorische waarden.
5. De kiosken en de driehoekige vitrine aan de noordzijde van de Brinktrechter belemmeren een zichtlijn in de richting van de Brink.
6. Ten aanzien van de groenstructuur vragen het herstel van laanbeplanting langs de singels en de Torenlaan, herstel van het groene karakter van de Brinktrechter en de handhaving van een groene zone langs de binnenkant van de singels om aandacht.
7. De parkeerplaatsen zijn zeer verspreid gelegen en zijn van negatieve invloed op de belevingswaarde. Er is een tekort aan parkeerplaatsen in het zuidelijk deel van het kernwinkelgebied.
8. Ten aanzien van het openbaar vervoer dient te worden uitgegaan van handhaving van de huidige lijnvoering door het streekvervoer.
9. In totaliteit is het gebied op te vatten als een "openbaarvervoerlokatie".
10. Er zijn in milieuhygiënisch opzicht geen belemmeringen ten aanzien van voorgenomen ontwikkelingen.

4. TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN, UITGANGSPUNTEN EN PLANVORMING.

4.1. Inleiding.

De belangrijkste te verwachten ontwikkelingen en de uitgangspunten voor het bestemmingsplan waren opgenomen in de "Uitgangspuntennota bestemmingsplan De Brink e.o.". Op basis hiervan zijn door de gemeenteraad 24 uitgangspunten vastgesteld, die in het navolgende integraal worden weergegeven.

De Uitgangspuntennota bevatte tevens een motivering van en toelichting op die uitgangspunten. Ook dat komt in het navolgende aan de orde. Waar nodig is de toelichting en onderbouwing uitgebreid. De feitelijke juridische vertaling van de uitgangspunten in de vorm van een plankaart met voorschriften komt in het volgende hoofdstuk aan de orde.

In overeenstemming met de Uitgangspuntennota zijn de 24 uitgangspunten gegroepeerd rond vier thema's, namelijk belevingswaarde, bebouwingsmogelijkheden, bereikbaarheid en parkeren.

4.2. Belevingswaarde.

De sfeer in de binnenstad.

In paragraaf 3.3 is uitvoerig ingegaan op het begrip belevingswaarde. Ook is aangegeven in welke delen van het plangebied de belevingswaarde hoog is en waar de belevingswaarde laag is.

Het is erg belangrijk dat het **hele** plangebied blijvend een hoge belevingswaarde zal hebben. Het gebied vormt namelijk een heel belangrijk deel van de binnenstad van Assen. Om de binnenstad goed te laten functioneren is het essentieel dat de mensen er graag naar toe gaan. Behoud van de **identiteit** is dan bijvoorbeeld belangrijk. Het gaat daarbij om datgene waarin de binnenstad van Assen uniek is en om het behoud van cultuurhistorische waarden. In het verlengde daarvan is het ook belangrijk dat er in de binnenstad voldoende **afwisseling** is. In Assen is bijvoorbeeld het Koopmansplein en omgeving "stenig en druk", maar de Gouverneurstuin is "groen en rustig" (zie kaart 6). In de nota Kernwinkelgebied is uitgesproken dat dat zo moet blijven.

De Brink en omgeving moeten wat dit betreft een **overgangsgebied** gaan vormen: zowel "steen" als "groen" en zowel "druk" als "rustig".

Uitgangspunten belevingswaarde en toelichting.

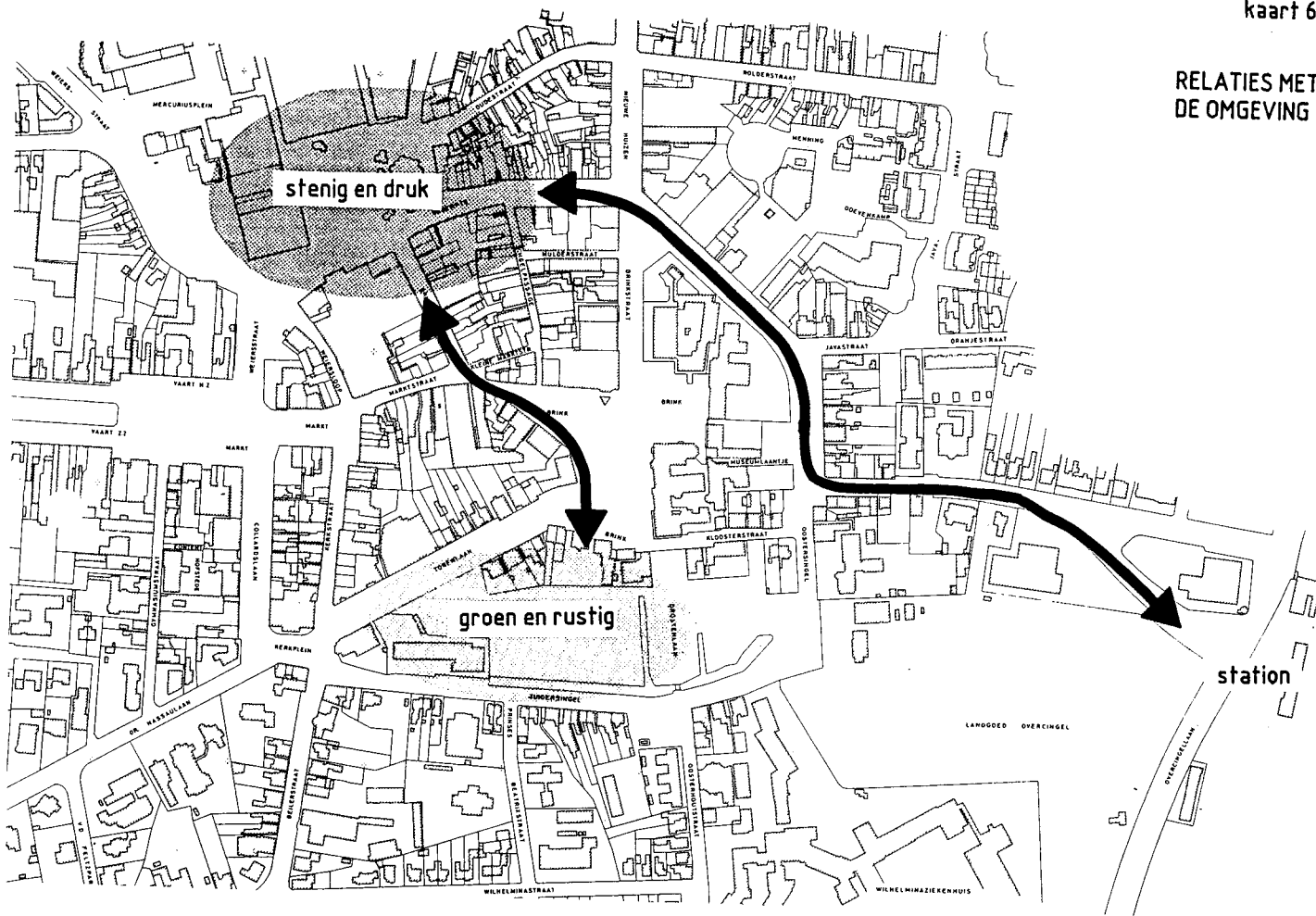
1. Het gehele gebied zal een hoge belevingswaarde moeten hebben, met voldoende afwisseling.

Daar waar de belevingswaarde nu al hoog is, moet dat zo blijven. In paragraaf 3.3 is aangegeven, dat in de huidige situatie vooral de oostzijde van de Brink en de Kloosterstraat een hoge belevingswaarde kennen.

Er zal op een aantal plaatsen nieuwbouw komen. Het is belangrijk, dat er ook op die plaatsen van een hoge belevingswaarde sprake zal

kaart 6

RELATIES MET DE OMGEVING



zijn. Hoe de omgeving wordt beleefd hangt namelijk niet af van de vraag of de bebouwing oud of nieuw is. Ook een nieuw gebouw kan bijdragen aan een hoge belevingswaarde, als het maar in de omgeving is ingepast en als er maar sprake is van een hoogwaardige architectuur. Heel belangrijk daarbij is, dat voor de maatvoering de menselijke maat als uitgangspunt wordt genomen.

Ten slotte zijn er ook gebieden waar de belevingswaarde nu niet zo hoog is. In die gebieden moet de belevingswaarde worden versterkt. Hierbij gaat het met name om de Brinktrechter en om een aantal wegen die nu nog te veel op een verkeersfunctie zijn afgestemd en/of waar de aanblik van geparkeerde auto's overheerst.

De genoemde afwisseling heeft niet alleen betrekking op de beleving van ruimten, maar ook op een afwisseling van functies. Voor de levendigheid is het belangrijk dat in de binnenstad een gevarieerd aanbod van functies aanwezig is, waarbij overigens per deelgebied bepaalde functies kunnen domineren. Voor het plangebied zullen cultuurfuncties (in de meest brede zin des woords) overheersen, maar worden kantoren, horeca- en ondergeschikte detailhandelsfuncties niet uitgesloten. Hiermee zal het

gebied zich onderscheiden van het kernwinkelgebied (met een nadruk op detailhandel en horeca) en van het stationsgebied (met primair kantoorfuncties).

Ten slotte zal het plangebied in zekere mate een woonfunctie moeten hebben, net als overigens het kernwinkelgebied en het stationsgebied.

2. De oorspronkelijke structuur van Assen dient te worden gerespecteerd en waar mogelijk hersteld.

Het is belangrijk dat de oorspronkelijke, geheel eigen structuur van Assen zoveel mogelijk wordt gehandhaafd of zelfs weer wordt hersteld. Het gaat hier om zaken als de singelstructuur, de groene Brinkruimte en de zichtlijn vanaf de Torenlaan op de Abdijkerk. Bij de singelstructuur wordt zowel de ligging van de singels als de inrichting daarvan met laanbeplanting bedoeld.

4.3. Bebouwingsmogelijkheden.

In verband met de nieuwbouw zullen de volgende gebouwen worden afgebroken:

- het cellencomplex van het Huis van Bewaring en de dienstwoning;
- het stadhuis (niet Huize Tetrode);
- het kantongerecht aan de Noordersingel;
- het vergadercentrum aan de Doevenkamp;
- de bibliotheek aan de Doevenkamp.

Op de plankaart is middels bebouwingsgrenzen aangegeven, waar vervolgens nieuwbouw zal kunnen plaatsvinden.

Bij het aangeven van de bebouwingsmogelijkheden zijn de volgende uitgangspunten van toepassing.

Uitgangspunten bebouwingsmogelijkheden en toelichting.

3. Er dient binnen het gebied sprake te zijn van bouwmassa's in het groen.

In het plangebied zullen straks drie grote bouwmassa's zijn, namelijk het stadhuiscomplex, de nieuwbouw van Justitie en het complex van het museum/rijksarchief. In overeenstemming met het overgangskarakter van het gebied moeten deze bouwmassa's in een groene omgeving komen te staan. Belangrijk is ook, dat de "binnenkant" van de singels zoveel mogelijk groen blijft.

De afzonderlijke bouwmassa's zullen in principe niet worden doorsneden door openbare looproutes.

4. Het bestemmingsplan moet de nieuwbouw van een stadhuis mogelijk maken aan de Noordersingel/Doevenkamp. Het stadhuis moet op termijn uitbreidbaar zijn.

In de raadsvergadering van 20-2-1992 is het volgende programma van eisen vastgesteld voor het stadhuis, uitgedrukt in m2 bruto vloeroppervlakte:

nieuwbouw:	6.730 m2
gebouw Doevenkamp:	5.055 m2
totaal	11.785 m2

Hierbij is ervan uitgegaan dat in het stadhuis eveneens de Gemeenschappelijke Kredietbank en de Dienst voor Sport en Sportieve Recreatie (DSSR) gehuisvest zullen worden.

Bij de berekening van het bruto vloeroppervlak is er voorts vanuit gegaan dat de niet-publieksgebonden afdelingen gehuisvest zullen worden op functionele kantoorverdiepingen met een stramienmaat van 5.40/1.80 zoals deze veelal worden toegepast in de standaard kantoren.

Ten aanzien van het stadskantoor Doevenkamp heeft de raad op 20-2-1992 besloten dat dit gebouw een grondige opknapbeurt zal ondergaan.

Mede in verband met mogelijke ontwikkelingen inzake decentralisatie dient het stadhuis op termijn uitbreidbaar te zijn met 20%, ofwel met circa 2.350 m².

5. Het nieuwe stadhuis dient zich op harmonische wijze te voegen in de bestaande bebouwing.

De schaal en de maatvoering van de bestaande bebouwing kan richtinggevend zijn voor deze harmonie. De schaal en maatvoering van de woonbebouwing aan de Doevenkamp is een andere dan die van de bebouwing aan de Noordersingel. Om tot een harmonische invulling van het stadhuis te komen zal op dit gegeven worden ingespeeld. In paragraaf 3.3 is genoemd dat van de te handhaven panden aan de Noordersingel het aantal bouwlagen twee bedraagt, waarbij de goothoogte varieert van 8 meter tot circa 9 meter. De woonbebouwing aan de Doevenkamp telt 4 bouwlagen, met een goothoogte van ruim 11 meter. Het stadskantoor Doevenkamp telt vijf bouwlagen, met een bouwhoogte van circa 18,5 meter (22,5 meter inclusief dakopbouw).

6. Rond het stadhuis dient een hoogwaardig ingerichte ruimte te komen, met parkeerplaatsen in een groene sfeer. De afstand tussen het stadhuis en de omringende bestaande woonbebouwing moet daarbij voldoende groot zijn.

Op de plankaart staan de uiterste bouwgrenzen aangegeven, dat wil zeggen dat buiten die grenzen niet mag worden gebouwd ten behoeve van het stadhuis. Van het gebied binnen deze grenzen heeft overigens slechts een deel te worden bebouwd (zie ook hoofdstuk 5).

Het uitgangspunt om de ruimte rond het stadhuis goed in te richten, in een groene sfeer, is niet alleen van belang voor de omwonenden, maar ook voor de mensen die in het stadhuis zullen werken. Het parkeren komt naderhand in deze nota nog aan de orde. Gezien de beschikbare ruimte is het overigens niet eenvoudig om voldoende parkeerplaatsen te maken en bovendien de groene sfeer te behouden.

7. Aan de voorkant van het stadhuis dient een goed ingerichte voorruimte te ontstaan.

Belangrijk is dat er een "voorruimte" bij het stadhuis ontstaat, die een aantrekkelijke inrichting kan krijgen. Een representatief gebouw als een stadhuis vraagt zelf al om een voorruimte om tot zijn recht te komen. Maar ook zal deze voorruimte moeten dienen als ontmoetingsruimte en mogelijkserwijs zal deze ruimte een functie kunnen hebben in verband met het voorrijden van trouwstoeten.

De definitieve vorm van de voorruimte wordt later nog bepaald. Daarbij kan rekening worden gehouden met onder meer de volgende factoren. Zoals uit het volgende uitgangspunt blijkt, dient het singelkarakter van de Noordersingel (een lineaire ruimte) gehandhaafd en versterkt te worden. De vorming van een voorruimte zal in zekere zin een onderbreking van het lineaire karakter betekenen. Er moet daarbij worden voorkomen dat deze voorruimte visueel teveel bij de ruimte van de Oostersingel wordt betrokken, waardoor er in totaliteit teveel openheid en geen beslotenheid zou ontstaan.

Er worden aan de zijde van de Noordersingel géén parkeerplaatsen voor bezoekers van het stadhuis geschapen. Wel zullen hier eventueel stallingsplaatsen voor fietsen kunnen komen. Middels een goede ruimtelijke inrichting en detaillering moet "illegaal" parkeren worden voorkomen.

8. Bij de nieuwbouw van het stadhuis en de nieuwbouw van Justitie dient het singelkarakter van de Noordersingel gehandhaafd en versterkt te worden.

Door de nieuwbouw van het stadhuis kan het lelijke "gat" aan de Noordersingel worden opgevuld.

Ook de nieuwbouw van Justitie langs de Noordersingel zal zoveel mogelijk het singelkarakter moeten benadrukken. Dat betekent dat er visueel sprake zal moeten zijn van een doorgaande "wandwerking". Dat kan met behulp van bebouwing, maar dat zou ook op een andere manier ingevuld kunnen worden. Omdat er bij het stadhuis een voorruimte moet ontstaan, kan deze "wandwerking" hier niet worden voortgezet. Op die plek moet de nieuwbouw van Justitie dus wat naar achteren wijken.

9. De nieuwbouw van het stadhuis en de nieuwbouw van Justitie dienen bij te dragen aan de vorming van een hoogwaardige route tussen het station en de binnenstad.

De route tussen station en winkelgebied wordt gevormd door de Stationsstraat, de Oostersingel en de Noordersingel (zie kaart 6). De nieuwe bebouwing kan een heel belangrijke bijdrage leveren om deze verbinding levendiger en aantrekkelijker te maken. De hoofdingang van het stadhuis zal daarom aan de Noordersingel komen. Het gaat hier om de ingang voor het publieksgedeelte (trouwzaal, loketfuncties en dergelijke) en de ingang van het bestuursgedeelte (met onder meer de raadszaal, vergaderzalen, kamers voor burgemeester en wethouders).

10. Het bestemmingsplan moet de nieuwbouw voor Justitie mogelijk maken aan de Brink/Noordersingel.

Het programma van eisen voor het gehele complex bedraagt ongeveer 9.200 m² bruto vloeroppervlakte. Voor een deel kan deze behoefte worden opgevangen in het te handhaven Paleis van Justitie en in het Huis van Bewaring. Daarnaast wordt rekening gehouden met een uitbreidingsbehoefte van deze oppervlakte met circa 20%, ofwel met circa 1.850 m².

De nieuwbouw zal aansluiten bij het huidige Paleis van Justitie en bij het huidige Huis van Bewaring. Het Paleis van Justitie wordt heringericht, waardoor op de begane grond ruimte zal ontstaan voor een centrale hal met entreegebied voor bezoekers van buiten. Ook het Huis van Bewaring zal worden heringericht.

Het gerechtsgebouw dient volgens het programma van eisen over gescheiden toegangen te beschikken. Zoals genoemd komt de ingang voor het publiek aan de Brinkstraat te liggen. Daarnaast zal er sprake zijn van een toegang voor de rechterlijke macht/werknemers en voor gedetineerden. Voor de situering hiervan geldt dat er geen konflikt mag ontstaan met de uitgangspunten 7 en 8 (voorruimte bij het stadhuis en handhaving singelkarakter).

De nieuwbouw van Justitie moet volgens het programma van eisen opdeelbaar zijn en moet in de toekomst (gedeeltelijk) andere functies kunnen krijgen.

Reeds is genoemd dat deze lokatie, gezien de ligging ten opzichte van het station, vooral geschikt is voor bedrijven of instellingen met een hoge arbeidsintensiteit en een hoge bezoekersintensiteit, waarbij de afhankelijkheid van autoverkeer gering is. Een en ander betekent dat bij een funktiewijziging bijvoorbeeld kantoren zonder of met een ondergeschikte baliefunctie minder in aanmerking komen.

11. De nieuwbouw van Justitie mag niet storend zichtbaar zijn vanaf de Brink, moet het beeldbepalende karakter van het Paleis van Justitie intact laten en mag het groene karakter langs de binnenkant van de Oostersingel niet aantasten.

Gezien de ligging zal de rechtbank aan alle kanten grenzen aan de openbare ruimte. Anders gezegd: er zijn alleen voorgevels en geen achtergevels. Dit stelt hoge eisen aan de architectuur.

In de huidige situatie is vanaf de Brink de vierde bouwlaag van het stadhuis zichtbaar. Door de keuze van het bouw materiaal (baksteen) en de kleur daarvan (donkerbruin), alsmede door de gevelindeling (geen ramen) is het beeld hiervan vanaf de Brink overigens niet storend, althans niet dominant. Dit geldt niet voor het carillongedeelte, dat wel storend zichtbaar is.

Om aan dit uitgangspunt te voldoen, mag het aantal bouwlagen niet meer dan 3 zijn en naast Huize Tetrode niet meer dan 2.

Vanaf de hoek Brinkstraat/Noordersingel zal het Paleis van Justitie voldoende zichtbaar moeten blijven. De bebouwing mag hier dus niet te ver "naar voren" worden gebouwd en dient op deze plek bij voorkeur niet meer dan 2 à 3 bouwlagen te tellen.

De waardevolle beplanting langs de Oostersingel zal gehandhaafd moeten blijven. Bij het aangeven van bebouwingsgrenzen is hier rekening mee gehouden.

12. Ter plaatse van de aansluiting Brinkstraat/Noordersingel dient de ontmoetings- en verblijfsfunctie gestimuleerd te worden.

Op deze plek zijn nu terrassen, waar veel gebruik van wordt gemaakt. Het is wenselijk dit gebied in dit opzicht nog aantrekkelijker te maken. Er wordt daarom aan gedacht om tegenover de bestaande terrassen en aansluitend aan de bebouwing van Justitie, bebouwing mogelijk te maken voor in de sfeer passende voorzieningen, zoals een grand café of kleine winkels. Met bebouwing ter plaatse kan worden bereikt, dat de ruimte hier beter wordt begrensdd. Het spreekt voor zich dat dergelijke bebouwing over een eigen toegang dient te beschikken, los van de toegangen tot de Justitiegebouwen.

13. Het bestemmingsplan moet een uitbreiding van het museum en het rijksarchief mogelijk maken. De bouwhoogte dient te harmoniëren met de omgeving.

De uitbreiding van het museum zal vooral plaatsvinden doordat een deel van het rijksarchief bij het museum zal worden gevoegd. Er zijn dan wel verbindingen nodig tussen het museum en het rijksarchief. Het bestemmingsplan "Beschermd Stadsgezicht Assen c.a." maakt al een zekere mate van bebouwing tussen het museum en het rijksarchief mogelijk. In het onderhavige bestemmingsplan is hierop voortgeborduurd en is een geringe vergroting van de bouwmogelijkheden aangegeven.

Vanzelfsprekend wordt bij de plannen rekening gehouden met de waarden als beschermd monument van de Abdijkerk en de kloostergang van het rijksarchief. Een en ander betekent ook, dat de bouwhoogte bij voorkeur beperkt dient te zijn tot één bouwlaag.

Er is eveneens behoefte aan een overdekte verbinding vanuit het museum met het Ontvangershuis. Daarbij zal de functie van de Museumlaan als openbare looproute blijven gehandhaafd. Door de aanleg van een nieuwe, iets noordelijker gelegen voetgangersverbinding kan de functie van de Museumlaan als looproute wel enigszins worden afgezwakt.

De mogelijkheden voor uitbreiding van het rijksarchief zijn beperkt en eigenlijk kan uitbreiding alleen langs de Oostersingel plaatsvinden.

Markante bebouwing op deze plek zal een functie hebben voor personen vanaf de Stationsstraat om aan te duiden dat men hier de binnenstad nadert. Om deze reden zal de voorgevel van de nieuwbouw georiënteerd moeten zijn op de as van de Stationsstraat. Nieuwbouw zal voorts de levendigheid, de aantrekkelijkheid en de duidelijkheid van de route station-binnenstad versterken. Voorwaarde hiervoor is wel, dat de ingang van het nieuwe gedeelte aan de Oostersingel zal liggen.

Bij het aangeven van bouwmogelijkheden dient rekening te worden gehouden met de huidige woonfunctie van de panden Kloosterstraat 7, 9 en 11.

Ter plaatse van de geprojecteerde uitbreiding bevindt zich thans een ondergrondse archiefruimte. Het is mogelijk dat uit konstruktieve overwegingen de ligging hiervan in hoge mate bepalend zal zijn voor de situering van de uitbreiding. Ook hiermee zal rekening worden gehouden. Een programma van eisen voor de uitbreiding van het archief is nog niet bekend.

14. De huidige bouwmogelijkheid aan de Kloosterstraat blijft gehandhaafd.

Ten aanzien van de Kloosterstraat staat het behoud van het cultuurhistorisch karakter voorop. De uiterlijke verschijningsvorm van de panden en de inrichting van de openbare ruimte dient gehandhaafd te blijven.

Op één plaats in de Kloosterstraat is er ruimte voor nieuwbouw, namelijk in het open gedeelte tussen de nummers 8 en 14. Het huidige bestemmingsplan biedt deze bebouwingsmogelijkheid al. Met bebouwing kan het stedelijk karakter van de Kloosterstraat worden versterkt.

4.4. Bereikbaarheid.

Verkeerscirculatie en herinrichting.

Ook wat betreft het autoverkeer vormt het plangebied een overgangssituatie. Het ligt namelijk tussen het voetgangersgebied en de binnenring, de ring van wegen rond de binnenstad (zie kaart 7).

Zoals genoemd is er in het verleden al voor gekozen, dat het doorgaande autoverkeer zich moet afwikkelen via deze binnenring, die hier wordt gevormd door de route Zuidersingel-Oostersingel-Javastraat. Op de wegen tussen deze binnenring en het voetgangersgebied mag de snelheid van het autoverkeer laag zijn en ook de hoeveelheid autoverkeer zal niet erg hoog hoeven te zijn. De wegen mogen dus **verkeerssluw** zijn.

Voor de belevingswaarde is het gewenst, dat dan bovendien de wegen zelf tamelijk smal zijn en een verharding met klinkers hebben. Om een hoge belevingswaarde te krijgen moeten ook hier en daar parkeerplaatsen door groen worden vervangen. In totaliteit ontstaat zodoende het beeld van een groen deel van de binnenstad, waar de positie van de auto is aangepast aan de omgeving.

Uitgangspunten bereikbaarheid en toelichting.

15. De positie van de voetganger en de fietser moet worden versterkt.

Het is uit het voorgaande duidelijk, dat aan de positie van de voetganger veel waarde wordt gehecht. Op dit moment zijn veel trottoirs eigenlijk te smal. Door rijwegen te versmallen, kan er meer ruimte voor de voetganger ontstaan.

Voor de voetgangers wordt verder gedacht aan een nieuwe verbinding tussen de Oostersingel en de Brink, langs Huize Tetrode en langs

de nieuwbouw van Justitie. De functie van de Museumlaan als looproute kan dan worden afgezwakt. Ook komt er een looproute tussen de Noordersingel en de parkeerplaatsen bij het stadhuis. Bij de inrichting van looproutes zal het aspect sociale veiligheid bijzondere aandacht krijgen.

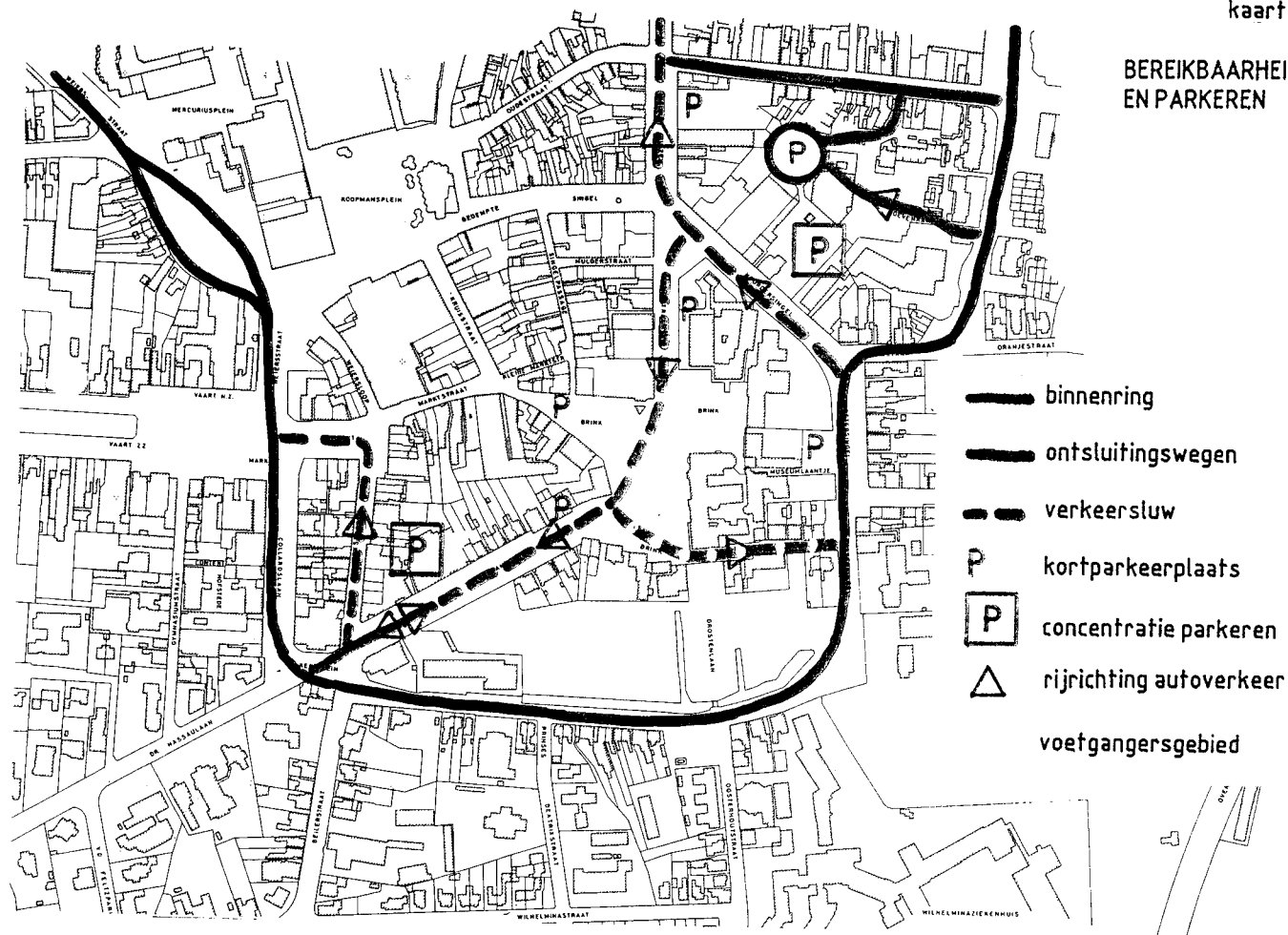
Door het gebied lopen een paar veel gebruikte fietsroutes. Het is voor fietsers belangrijk dat zij hier veilig gebruik van kunnen maken. Er wordt daarom gedacht aan aparte fietsstroken langs de nieuw ingerichte wegen.

Vooral op de plaatsen waar de binnenring en de route stationwinkelgebied elkaar kruisen, zal veel zorg worden besteed aan de veiligheid.

Ten slotte wordt genoemd dat bij de herinrichtingsplannen rekening gehouden zal worden met voldoende stallingsplaatsen voor fietsen. Met name is dit van belang op die punten waar, gezien vanuit het plangebied, het voetgangersgebied begint (zoals bij de Brinktrechter).

kaart 7

BEREIKBAARHEID EN PARKEREN



16. Op de Noordersingel, Brinkstraat en Torenlaan wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd, waarbij de toegang zal plaatsvinden vanaf de Oostersingel. Het eenrichtingsverkeer op de Nieuwe Huizen wordt omgedraaid.

Instelling van eenrichtingsverkeer is nodig om de versmalling uit te kunnen voeren. Eenrichtingsverkeer is overigens ook nodig om doorgaand verkeer te voorkomen. Nu wordt bijvoorbeeld de route Torenlaan-Brinkstraat-Noordersingel nog veel door doorgaand verkeer gebruikt.

Overigens zal het eenrichtingsverkeer niet gelden voor het gedeelte van de Torenlaan tussen een parkeergarage en het Kerkplein.

17. De Torenlaan, Brinkstraat, Nieuwe Huizen en Noordersingel worden heringericht. Zij zullen onder meer worden versmald en krijgen een klinkerbestrating. Ook het groene karakter wordt versterkt.

Door het groene karakter van de Torenlaan te versterken, zal deze weg meer één geheel gaan vormen met de Gouverneurstuin. Bij de Brinkstraat zal het aanbrengen van beplanting ertoe bijdragen dat deze ruimte meer wordt begrensd en een groenere sfeer zal gaan ademen.

Om de Nieuwe Huizen gezelliger te maken en meer bij het voetgangersgebied te betrekken is een andere inrichting gewenst. De Nieuwe Huizen maakt namelijk een belangrijk onderdeel uit van een loopcircuit in het winkelgebied. Het is de bedoeling dat de voetganger tussen de Gedempte Singel en de Oudestraat meer ruimte krijgt.

18. Het parkeerterrein aan de Brink (de Brinktrechter) zal worden heringericht, waarbij het groene karakter gedeeltelijk wordt hersteld.

Voor het noordelijk gedeelte van de Brinktrechter gaat de gedachte uit naar een rekonstruktie, waardoor hier het oorspronkelijke groene karakter van de Brink weer meer tot zijn recht zal komen. Dit gebied biedt dan goede mogelijkheden voor een gezellige inrichting met terrassen. Om voldoende zicht op Huize Tetrode en het Ontvangershuis te hebben, is het bovendien nodig dat onder meer de kiosk van de Brinkflat zal verdwijnen. In het bestemmingsplan Beschermd Stadsgezicht Assen c.a. is hier ook al vanuit gegaan.

Bij de inrichtingsplannen zal rekening worden gehouden met het woongenot van omwonenden.

19. De functie van de Oostersingel voor het doorgaande verkeer als onderdeel van de binnenring dient te worden versterkt, terwijl tegelijkertijd het oorspronkelijke singelkarakter zo veel mogelijk moet worden hersteld.

Voor de Oostersingel wordt eveneens een rekonstruktie voorgesteld, maar hier is het de gedachte om deze weg beter geschikt te maken voor het doorgaande verkeer. Daarvoor moeten bijvoorbeeld parkeerplaatsen verdwijnen. Deze visie is ook neergelegd in het Bestemmingsplan Beschermd Stadsgezicht Assen c.a.. In dat plan werd er van uitgegaan, dat er 9 parkeerplaatsen blijven. Deze zienswijze blijft van kracht. Er zijn dan goede mogelijkheden om het oude

singelkarakter, met laanbeplanting, weer meer naar voren te laten komen als meest fraaie oplossing.

Verder is het de bedoeling om de bushaltes langs de Oostersingel vrijliggend te maken.

Ter plaatse van de Oostersingel vallen de "binnenring" en de hoogwaardige looproute tussen het station en de binnenstad samen. Bij de inrichtingsplannen wordt hier rekening mee gehouden, met speciale aandacht voor de twee punten waar de looproute de binnenring kruist.

20. Ten aanzien van geluidhinder moet ook rekening worden gehouden met de gevolgen hiervan buiten het plangebied.

Na uitvoering van de plannen zullen de verkeersstromen anders gaan lopen dan nu. Aan de gevolgen hiervan voor de geluidhinder door wegverkeer wordt aandacht besteed in paragraaf 4.6.

4.5. Parkeren.

De situatie volgens bestaande bestemmingsplannen.

In tabel 3 is in de middelste kolom aangegeven hoe de situatie zou zijn volgens vigerende bestemmingsplannen. Voor alle duidelijkheid is ook de huidige capaciteit weergegeven. Per saldo zou de parkeer capaciteit ten opzichte van de huidige situatie dan met zo'n 200 parkeerplaatsen toenemen.

Tabel 3. Overzicht toekomstige parkeer capaciteit.

parkeerterrein/weggedeelte	huidige capaciteit	capaciteit volgens bestaande bestemmingsplannen	voorstel toekomstige capaciteit
Oostersingel	30	9	9
Noordersingel (weg)	24	24)	-
Noordersingel (terrein)	62*	62*) 110	-
Doevenkamp	24	24)	-
Menning	37	37	37
Nieuwe Huizen	28	28	14**
Brinkstraat	14	18	7**
Brinktrechter	29	30	25**
Torenlaan (gehele lengte)	94	46	20**
Eigen parkeerplaatsen Doevenkamp	25	25	-
Nieuw parkeerterrein stadhuis	-	-	191
Parkeergarage Torenlaan	-	272	272
Totaal	367	575	575

* Zijn altijd als tijdelijk bedoeld.

** Per lokatie dient nog nadere afweging en besluitvorming plaats te vinden.

Zoals genoemd is in het verleden herhaalde malen uit onderzoek gebleken dat er een tekort aan parkeerplaatsen is in het zuidelijk gedeelte van de binnenstad. Mede daarom zijn plannen ontwikkeld voor een parkeergarage aan de Torenlaan. Van de 272 geprojecteerde parkeerplaatsen dienden er overigens, volgens het bestemmingsplan Beschermd Stadsgezicht Assen c.a., 65 ter compensatie van andere parkeerplaatsen.

Uitgangspunten parkeren.

21. Er moet een grotere concentratie van parkeerplaatsen komen, echter met behoud van minimaal het aantal dat was voorzien in bestaande plannen en met behoud van een aantal kortparkeerplaatsen.

Om een aantal redenen is het gewenst om tot een zekere concentratie van parkeerplaatsen te komen.

- De belevingswaarde wordt sterk verhoogd als het "blik" uit het straatbeeld verdwijnt. Waar de parkeerplaatsen verdwijnen, komt groen terug.
- Het verminderen van parkeerplaatsen langs de Oostersingel is gewenst om deze weg beter af te stemmen op de functie voor het doorgaande verkeer en het openbaar vervoer.
- Daarentegen is het verminderen van parkeerplaatsen juist gewenst langs de Torenlaan, de Brinkstraat, de Nieuwe Huizen en de Noordersingel om het verkeersluwe karakter van deze wegen te benadrukken.
- Het is voor de gebruiker prettiger, omdat het zoeken naar een parkeerplaats sterk kan worden verminderd. Voorwaarde is wel, dat het parkeerterrein voldoende dicht bij de bestemming ligt.

22. Langs de Torenlaan worden 20 openbare parkeerplaatsen gehandhaafd, bij de Brinktrechter 25, langs de Brinkstraat 7 en in de Nieuwe Huizen 14.

Omdat er behoefte is aan kortparkeerplaatsen dicht bij het voetgangersgebied, zullen er wel enige parkeerplaatsen langs de openbare weg blijven. Hier zal men heel kort kunnen parkeren, hooguit een halfuur. Ook ten behoeve van invaliden dienen er dicht bij het voetgangersgebied parkeerplaatsen te zijn. Voorstellen voor de toekomstige parkeer Capaciteiten staan in de rechter kolom van tabel 3. Per lokatie zal, bijvoorbeeld in het kader van inrichtingsplannen, nog nadere afweging en besluitvorming plaatsvinden.

23. Rond het nieuwe stadhuis dienen, als gevolg van de uitgangspunten 21) en 22) in totaal 191 hoogwaardige parkeerplaatsen te worden gerealiseerd.

Voor het parkeren door werknemers van het stadhuis wordt een voortzetting van de huidige situatie nagestreefd.

Voor het parkeren van werknemers van het stadhuis zijn thans op eigen terrein 25 parkeerplaatsen beschikbaar. Voor de toekomst wordt uitgegaan van voortzetting van deze situatie. Zoals uit de toelichting op het raadsvoorstel van februari 1992 valt af te leiden, is het verder de bedoeling dat rond het stadhuis openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor ongeveer 30 houders van parkeeronthefingen. Ook dat betekent een voortzetting van de huidige situatie.

Een en ander betekent dat in totaal $25+30=55$ parkeerplaatsen voor eigen gebruik beschikbaar zullen zijn. In het Mobiliteitsplan Drenthe is uitgesproken dat het gewenst is de groei van de automobiliteit in het woon-werkverkeer terug te dringen. In dit verband zal het aantal parkeerplaatsen per 100 werknemers niet meer dan 40 mogen zijn. Het aantal werknemers van het stadhuis bedraagt

ongeveer 285, zodat met een aantal van 55 "eigen" parkeerplaatsen de norm van 40 parkeerplaatsen per 100 werknemers niet wordt overschreden. Een en ander is een uitvloeisel van het al jaren door de gemeente gevoerde beleid, waarbij verplaatsingen te voet, per fiets of per openbaar vervoer worden gestimuleerd. Voor de behoefte aan lang parkeren kan in de omgeving van het stadhuis worden tegemoetgekomen in de parkeergarage Poststraat (betaald) of op het Veemarktterrein (onbetaald).

In totaliteit zijn derhalve de volgende aantallen parkeerplaatsen rond het stadhuis nodig:

- Als gevolg van de nieuwbouw verdwijnen de openbare parkeerplaatsen langs de Noordersingel en de Doevenkamp: 110 parkeerpl.
- Inbreng "eigen" parkeerplaatsen: 25 parkeerpl.
- Als gevolg van rekonstrukties verdwijnen, ten opzichte van bestaande plannen, langs de Torenlaan, de Brink-Brinktrechter, de Brinkstraat en de Nieuwe Huizen: 56 parkeerpl.

Totaal

191 parkeerpl.

Op zichzelf bezien is het niet nodig, dat de 56 parkeerplaatsen die verplaatst moeten worden als gevolg van de herinrichting, nabij het stadhuis worden gesitueerd. Er is echter in de nabijheid van het voetgangersgebied geen andere ruimte beschikbaar.

Uit een onderzoek is gebleken dat er rond het stadhuis ruimte beschikbaar is voor maximaal 215 parkeerplaatsen.

Om dan ook nog te voldoen aan het uitgangspunt dat deze ruimte een groene sfeer zal hebben, zullen in het kader van inrichtingsplannen oplossingen gevonden moeten worden.

24. Bij Justitie dienen in pandige parkeerplaatsen te komen ten behoeve van de eigen werknemers.

Onder de rechtbank zal een parkeerkelder komen met ongeveer 55 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zullen niet openbaar toegankelijk zijn.

De nieuwbouw van Justitie zal aan ongeveer 240 werknemers onderdak bieden. Met het genoemde aantal van 55 parkeerplaatsen wordt derhalve de norm van maximaal 40 parkeerplaatsen per 100 werknemers niet overschreden.

4.6. Toekomstige situatie geluidhinder en luchtverontreiniging.

Geluidhinder.

Een belangrijk gedeelte van het plangebied is gelegen binnen zones langs wegen met een intensiteit van meer dan 2.450 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Bij de berekening van de te verwachten geluidhindersituatie is uitgegaan van toekomstige intensiteiten zoals vermeld in tabel 4.

Tabel 4. Overzicht verkeersintensiteiten in motorvoertuigbewegingen per etmaal per weg(vak).

straat/weg	verkeersmilieu- kaarten 1991	prognose bestemmings- plan De Brink e.o.
Noordersingel	4.450	3.500
Nieuwe Huizen	3.150 <	500 >*
Brinkstraat (1)	5.400	3.000
Torenlaan (2)	6.000	6.000
Zuidersingel I	7.150	9.850
Zuidersingel II	6.850	9.250
Oostersingel	7.219	8.970
Javastraat I	8.800	11.200
Javastraat II	7.600	10.100
Jan Fabriciusstraat	10.900	12.610
Kloekhorststraat	6.100	6.000
Groningerstraat	4.900 <	2.500 <
Rolderstraat	1.750 <	3.000 <

>* = omkering rijrichting éénrichtingsverkeer.

(1) Inclusief Brink en Torenlaan tot parkeergarage.

(2) Tussen Kerkplein en parkeergarage.

De berekeningen zelf zijn opgenomen in bijlage 1. Onder verwijzing naar deze bijlage zijn de volgende konklusies te trekken.

- Ten gevolge van het bestemmingsplan De Brink e.o. zal de akoestische situatie niet of nauwelijks verslechteren en in een aantal gevallen zelfs aanzienlijk verbeteren;
- Nergens zullen onaanvaardbare situaties ontstaan, dat wil zeggen situaties met meer dan 65 dB(A) op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen;
- Wel moet voor geluidgevoelige (woon)bestemmingen aan de westzijde van de Oostersingel een zogenaamde hogere waarde worden gevraagd bij Gedeputeerde Staten van Drenthe.

Luchtverontreiniging ten gevolge van het wegverkeer.

Aan de Verkeers Milieukaarten (vastgesteld in mei 1991) kan worden ontleend dat de:

- te verwachten concentratie koolstofmonoxide minder dan 6.000 μg per m³ zal bedragen;
- te verwachten concentratie stikstofdioxide meer dan 106 maar minder dan 135 μg per m³ zal bedragen.

Voor beide parameters wordt daarmee voldaan aan de kwaliteitsdoelstellingen, c.q. grenswaarden.

4.7. Sociale veiligheid.

Gebleken is dat de inrichting van de (openbare) ruimte mede van invloed kan zijn op de sociale veiligheid. Hoewel het probleem van de sociale veiligheid zeer complex is en niet alleen met ruimtelijke maatregelen is op te lossen, kunnen goede ruimtelijke maatregelen wel preventief werken en kunnen zij onveiligheidsgevoelens verminderen. Om die redenen heeft de gemeenteraad in mei 1989 een aantal uitgangspunten met betrekking tot de sociale veiligheid vastgesteld. Ieder plan, dat op de ruimtelijke inrich-

ting betrekking heeft, dient aan deze uitgangspunten getoetst te worden.

Bij de opstelling van dit plan is hiermee rekening gehouden voor zover dat in dit stadium mogelijk is. Vooral bij een nadere uitwerking en konkrete invulling verdient dit aspekt echter de nodige aandacht.

5. PLANTOELICHTING.

5.1. Algemeen.

De diverse uitgangspunten, genoemd in het vorige hoofdstuk, zijn vertaald in een plankaart met voorschriften. Op de plankaart zijn in totaal acht verschillende bestemmingen weergegeven.

Per bestemming volgt in dit hoofdstuk een nadere toelichting, waarbij deels een overlapping plaatsvindt met hoofdstuk 4. Voorafgaand daaraan volgt een omschrijving van enige begrippen.

Bestemmingsgrens.

De grens tussen verschillende bestemmingen wordt aangegeven door een bestemmingsgrens, het gebied dat daar door wordt omsloten is een bestemmingsvlak.

Bouwgrens.

Het gebied waarbinnen gebouwd mag worden (het bouwvlak) is aangegeven door bouwgrenzen.

Bebouwingspercentage.

Met het bebouwingspercentage wordt aangegeven welk gedeelte van een bouwvlak maximaal bebouwd mag worden. In het algemeen zijn in dit opzicht geen beperkingen opgelegd, zodat het maximum bebouwingspercentage als regel 100% bedraagt.

Differentiatievlak.

In het algemeen is een bestemmingsvlak of bouwvlak nog weer onderverdeeld in differentiatievlakken, om een meer genuanceerde regeling mogelijk te maken. Deze differentiatievlakken hebben per bestemming een nummer gekregen.

Bouwlagen.

Waar in het navolgende wordt gesproken over "bouwlagen" wordt daar de kapconstructie of een eventuele opbouw **niet** inbegrepen. De realisering daarvan is wel mogelijk. Ter toelichting: een maximum van drie bouwlagen betekent, dat er drie bouwlagen gerealiseerd mogen worden, alsmede een kapconstructie en/of een opbouw voor bijvoorbeeld liften.

Als gevolg van ontwikkelingen in de bouw is een tendens zichtbaar, waarbij de hoogte van bouwlagen toeneemt tot 4 à 4,5 meter.

Bij het bepalen van de relatie tussen maximum bouwhoogte en het maximum aantal bouwlagen is hiermee rekening gehouden.

5.2. Maatschappelijke doeleinden.

Algemeen.

Deze bestemming maakt allerlei "kultuurdragers" mogelijk en kent een zeer ruime omschrijving (ongeveer conform het Bestemmingsplan "Beschermd Stadsgezicht Assen c.a."). Binnen deze bestemmingsomschrijving passen zonder meer de nieuwbouw van het stadhuis, de nieuwbouw ten behoeve van Justitie en de uitbreidingen van het museum en het rijksarchief.

Kantoorfuncties passen als zodanig eveneens binnen de omschrijving. Daarentegen vallen bijvoorbeeld detailhandels- of horecafuncties, praktijkruimten en ambachtelijke bedrijven niet onder deze bestemming.

Binnen deze bestemming is in de voorschriften ook een woonfunctie mogelijk gemaakt, onder meer in verband met dienstwoningen.

De exacte plaats van nieuwe bebouwing is niet vastgelegd, wel zijn de uiterste bouw mogelijkheden aangegeven (bouw grens, bebouwingspercentage, aantal bouwlagen). In principe dient in de naar de weg gekeerde bouw grens te worden gebouwd. Middels een vrijstellingsbepaling is het mogelijk gemaakt om achter deze grens te bouwen. Van deze vrijstellingsbepaling kan onder meer gebruik worden gemaakt bij bebouwing aan de binnenzijde van de Oostersingel en de Noordersingel, ten einde het van oorsprong "rafelige" karakter te behouden.

5.2.1. Het stadhuis.

Bouw grens.

De ligging van de bouw grens is in overeenstemming met de Proeve van uitwerking van de Uitgangspuntennota. In afwijking van het beeld dat werd opgeroepen in de Proeve van Uitwerking van de Uitgangspuntennota, is echter in differentiatievlak M III het oprichten van een overdekte parkeerruimte mogelijk gemaakt. In het algemeen is de bouw grens langs de bestemmingsgrens gelegd en langs het huidige stadskantoor Doevenkamp. Maar ook is deze bouw grens op een aantal plaatsen "naar binnen" gelegd, enerzijds om voldoende afstand tot bestaande bebouwing te houden en anderzijds om aan te geven dat er in bepaalde gebieden een groen, althans onbebouwd karakter moet zijn.

Langs de Noordersingel wordt als uiterste bouw mogelijkheid aangesloten bij de gevelwand ter plaatse, ten einde het mogelijk te maken dat het singelkarakter gehandhaafd en versterkt kan worden. Indien de beoogde "wandwerking" van de Noordersingel niet middels bebouwing tot stand komt, dient naar andere visuele middelen gezocht te worden om het singelkarakter te handhaven en te versterken.

Het bestaande pand Noordersingel 29/31 zal in ieder geval worden gehandhaafd, maar kan eventueel worden opgenomen in de nieuwe bebouwing.

Op de plankaart is aangegeven dat er een voetgangersverbinding moet komen tussen de parkeerplaatsen nabij het stadhuis en de Noordersingel, maar de ligging daarvan wordt niet dwingend voorgeschreven. De inrichting van de voetgangersverbinding dient te voldoen aan de eisen die daaraan vanuit een oogpunt van sociale veiligheid worden gesteld.

Aan de noordzijde is de bebouwingsgrens langs de bestemmingsgrens gelegd. De bedoeling hiervan is onder meer om eventueel de realisering van parkeerdekken mogelijk te maken, in aansluiting op het terrein Menning.

De bebouwingsgrens ten noorden van de percelen Noordersingel 45 en Javastraat 1 is zodanig gelegd, dat enerzijds een ruime afstand tot deze woningen in acht wordt genomen (minimaal 35 meter tot de achterzijde van de gevels) en anderzijds een deel van de westelijke gevel van het huidige stadskantoor vrij blijft van bebouwing.

Tussen de nieuwbouw van het stadhuis en het pand Noordersingel 45 is een strook van 2.00 meter bebouwingsvrij gehouden.

Ontsluiting, parkeren en groen.

De bestemmingsomschrijving maakt onder meer de handhaving en realisering mogelijk van ontsluitingswegen, van parkeerplaatsen en van groenvoorzieningen. Een en ander wordt niet nader en detail vastgelegd.

De parkeerplaatsen rond het stadhuiscomplex zullen met name bereikbaar zijn vanaf de Javastraat, waarbij gebruik wordt gemaakt van de huidige toegangsweg Doevenkamp. De afvoer van auto's zal uit veiligheidsoverwegingen niet via de Javastraat, maar via de Rolderstraat plaatsvinden.

Trafostation.

De voorschriften maken onder meer de aanwezigheid van een trafostation mogelijk, zonder de plaats daarvan vast te leggen. Dit opent de mogelijkheid het bestaande trafostation te verplaatsen.

Wijzigingsbevoegdheid.

Uit een oogpunt van flexibiliteit en in verband met eventuele uitbreidingsmogelijkheden is langs het bestaande stadskantoor Doevenkamp een gebied aangegeven waarop een wijzigingsbevoegdheid van toepassing is. Na planwijziging zal ook in dit gebied gebouwd kunnen worden.

Toelichting per differentiatievlak.

Vlak M I: Om rond het stadhuis een groene ruimte te kunnen realiseren met voldoende inrichtingsmogelijkheden en voldoende parkeermogelijkheden moet een gedeelte van dit gebied onbebouwd blijven. Om die reden is voor dit differentiatievlak een maximum bebouwingspercentage aangegeven van 65%.

De maximum bouwhoogte bedraagt drie bouwlagen. Bij die bouwhoogte zal namelijk het nieuwe stadhuis vanaf de omgeving, bijvoorbeeld vanaf de Oostersingel, niet of althans niet storend zichtbaar zijn.

Uit een oogpunt van flexibiliteit is in de voorschriften evenwel middels een vrijstellingsbepaling een maximale bouwhoogte van 4 bouwlagen mogelijk gemaakt. Bovendien is het middels deze vrijstellingsbepaling mogelijk gemaakt dat maximaal 25% van de te bebouwen oppervlakte 5 bouwlagen mag tellen.

Met name in dit differentiatievlak is de aanleg van parkeerplaatsen mogelijk.

Vlak M II: Dit differentiatievlak wordt gevormd door het bestaande stadskantoor. De regeling is in overeenstemming met de huidige bebouwing.

Vlak M III: In dit differentiatievlak dient het huidige, groene karakter gehandhaafd te blijven als overheersend beeld. Overigens is parkeren met behoud van bovenstaande niet uitgesloten. In dit verband is het middels een vrijstellingsbepaling mogelijk gemaakt dat in dit differentiatievlak bouwkundige voorzieningen worden getroffen om parkeren mogelijk te maken, mits het groene karakter als overheersend beeld blijft gehandhaafd. Het gaat hierbij om de eventuele realisering van een parkeerkelder, om een parkeerdek dat ongeveer op maaiveldhoogte ligt en om een dak waarmee het geheel wordt afgedekt. Dit dak zal nadrukkelijk een groen karakter moeten krijgen, zodat expliciet de mogelijkheid van parkeren op dit dak is uitgesloten.

Vlak M IV: De architectuur van het nieuwe stadhuis zal hoogwaardig zijn. Tevens zal het bestaande stadskantoor Doevenkamp onderdeel uitmaken van het complex. Uit een oogpunt van flexibiliteit is daarom langs het stadskantoor in differentiatievlak IV een bouwmogelijkheid geschapen, waardoor er ruimere mogelijkheden ontstaan voor een architektonisch en esthetisch verantwoord ontwerp. Om in dit vlak te kunnen bouwen is een toepassing van de wijzigingsbevoegdheid nodig. Daarin is opgenomen dat de bouwhoogte in dit vlak maximaal 4 bouwlagen mag omvatten.

Om in het geheel geen gevolgen te hebben voor de woonbebouwing van de Doevenkamp wat betreft schaduwwerking mag deze uitbreiding aan de noordzijde niet meer bedragen dan 3 bouwlagen.

Bouwmogelijkheden.

Het programma voor nieuwbouw omvat 6.730 m² bruto vloeroppervlakte en een uitbreidingsbehoefte van 2.350 m², ofwel totaal 9.080 m².

De oppervlakte van differentiatievlak I bedraagt circa 6.800 m². In dit differentiatievlak is in planologische zin ruimte voor maximaal $3 \times 6.800 \times 65\% = 13.260$ m² bruto vloeroppervlakte.

De oppervlakte van vlak IV, waarop de wijzigingsbevoegdheid van toepassing is, bedraagt circa 500 m². Hier kan derhalve maximaal $4 \times 500 \times 100\% = 2.000$ m² worden gerealiseerd.

5.2.2. Justitie.

Bouwgrenzen.

Voor de richting van de bouwgrenzen is enerzijds aansluiting gezocht bij de bouwrichtingen van het Paleis van Justitie (en niet bij de bouwrichting van Huize Tetrode of van de gevels aan de oostzijde van de Oostersingel), anderzijds bij de richting van de Noordersingel.

Tevens is bij het aangeven van bouwgrenzen en bebouwingshoogtes rekening gehouden met het schetsontwerp voor de nieuwbouw van Justitie.

De grenslijnen zijn zodanig gelegd, dat de gevels van het Paleis van Justitie en van het Huis van Bewaring grotendeels vrij en zichtbaar blijven en dat er sprake kan zijn van de gewenste pleinvorming voor het stadhuis. In verband met de pleinvorming en in verband met de wandwerking van de Noordersingel dient bij voorkeur gebouwd te worden langs de aangegeven bouwgrens.

De zuidgrens van de nieuwbouw is zodanig gelegd, dat waardevolle boombeplanting langs de Oostersingel gehandhaafd kan blijven. Diverse bomen langs de Noordersingel moeten eventueel worden verplaatst (of moeten verdwijnen indien verplaatsing niet mogelijk is).

De zuidgrens van de bebouwing ligt tevens zodanig, dat er een voetpad mogelijk is tussen de nieuwbouw van Justitie en Huize Tetrode.

De uitwendige vorm van het Paleis van Justitie en het Huis van Bewaring, beide rijksmonumenten, dient te worden gehandhaafd.

Bouwhoogte.

Op basis van het thans bekende ontwerp wordt ervan uitgegaan, dat de nieuwbouw gedeeltelijk ondergronds wordt gerealiseerd, middels een souterrain.

De bebouwing boven dit souterrain mag in het algemeen maximaal drie bouwlagen tellen.

Toelichting per differentiatievlak.

Vlak M V: Om aansluiting te krijgen bij de bouwhoogte van Huize Tetrode mag het aantal bouwlagen niet meer bedragen dan twee. Hiervoor geldt geen vrijstellingsbepaling.

Vlak M VI: Nieuwbouw met vier bouwlagen zal boven het Huis van Bewaring uitsteken en zal vanaf de Brink storend zichtbaar zijn. Om die reden is uitgegaan van maximaal 3 bouwlagen. Middels een vrijstellingsbepaling is het mogelijk gemaakt dat de bouwhoogte verhoogd kan worden tot 4 bouwlagen.

Vlak M VII: In vlak M VII mag slechts een souterrain worden gerealiseerd.

Vlak M VIII: In dit differentiatievlak kan de bebouwing een afwijkende vorm krijgen, ten einde vorm te geven aan de overgang Brinkstraat-Noordersingel. Ook de functie kan afwijkend zijn van de rest van het complex, waarbij gedacht kan worden aan bijvoorbeeld een horecafunctie, kleinschalige winkels of wonen. Een en ander is geregeld door aan dit differentiatievlak een dubbelbestemming toe te kennen, namelijk maatschappelijke doeleinden en bovendien centrumvoorzieningen.

Bebouwingsmogelijkheden.

Het thans bekende schetsontwerp voor de nieuwbouw van Justitie, waarbinnen het huidige programma van eisen is te realiseren, valt geheel binnen de differentiatievlakken M V, M VI en M VII.

Uitbreidbaarheid.

In verband met een eventuele verdere uitbreiding zijn er de volgende mogelijkheden (in willekeurige volgorde):

1. Er kan een verdere benutting plaatsvinden van de ruimte die planologisch is geschapen binnen de vlakken M V, M VI en M VII en met inachtneming van de op de plankaart aangegeven maximale bouwhoogtes. Het is op architectonische gronden evenwel niet waarschijnlijk, dat deze theoretische ruimte volledig kan worden benut (onder meer in verband met lichttoetreding, functionele eisen en dergelijke). Benutting van deze mogelijkheid past echter volledig in het bestemmingsplan.
2. Een uitbreiding vindt plaats door bebouwing in vlak M VIII. Deze optie is uiteraard niet meer mogelijk, indien hier inmiddels andere bebouwing is verrezen. De oppervlakte van vlak M VIII bedraagt circa 525 m², zodat in dit vlak een uitbreiding met 1.050 m² tot stand kan komen (en met circa 1.575 m² na vrijstelling).
3. Met handhaving van het bouwvlak wordt in differentiatievlak M VI een vergroting van het aantal bouwlagen toegestaan tot maximaal vier. De theoretisch beschikbare ruimte wordt daarmee vergroot met maximaal circa 2.700 m². Er kan dan evenwel niet meer worden voldaan aan alle geformuleerde uitgangspunten, met name zal de zichtbaarheid vanaf de Brink een aandachtspunt worden. Voor het benutten van deze mogelijkheid is een vrijstelling van burgemeester en wethouders nodig.

Ontsluiting, parkeren en groen.

De publieksingang komt aan de Brinkstraat.

Er komt een inpassende parkeermogelijkheid met circa 55 parkeerplaatsen voor de eigen medewerkers.

Op basis van de huidige inzichten zal er voor werknemers en gedetineerden een gekombineerde toegang tot deze parkeerkelder worden gerealiseerd. De parkeerkelder zal bereikbaar zijn vanaf de Noordersingel, waarbij er in differentiatievlak GII een hellingbaan wordt gerealiseerd, voorzien van de nodige bouwkundige voorzieningen om een en ander visueel in te passen en het groene karakter van dit differentiatievlak zoveel mogelijk in stand te houden.

De bestemmingen Verkeersdoeleinden, Verkeer en Verblijf, Brink en Groenvoorzieningen maken overigens ook het realiseren van een toegang mogelijk.

Ten westen, ten noorden en ten zuiden van de bebouwingsgrenzen blijft een smalle strook onbebouwd. Deze gebieden kunnen een inrichting in een groene sfeer krijgen.

5.2.3. Museum/rijksarchief.

Bouwgrenzen.

De bouwgrenzen volgen deels de bestaande bebouwing. Evenwel zijn tussen het museum en het rijksarchief en ten oosten van het rijksarchief mogelijkheden voor nieuwbouw geschapen.

Zoals genoemd in paragraaf 1.1 is voor de uitbreiding van het rijksarchief in het kader van de massastudie uitgegaan van een uitbreiding met 1.600 m². Een gedetailleerder programma van eisen is op dit moment niet bekend. Om die reden is uitgegaan van een flexibele regeling.

Bij het aangeven van bouwmogelijkheden is tevens overwogen, dat het de voorkeur verdient de beoogde uitbreiding zodanig te situeren, dat de huidige woonfuncties van de panden Kloosterstraat 7, 9 en 11 gerespekteerd worden.

Om deze redenen is van het bouwvlak zoals dat is aangegeven in de Proeve van uitwerking het noordelijk deel in het bestemmingsplan opgenomen als bouwvlak waarin een directe bouwmogelijkheid wordt geboden. Voor het zuidelijk deel geldt dat bebouwing slechts mogelijk is na toepassing van een wijzigingsbevoegdheid.

Differentiatievlakken.

Vlak M IX: In dit vlak mogen verbindingen tussen het museum en het huidige rijksarchief in planologisch opzicht worden gerealiseerd. Vanzelfsprekend is voor een bouwvergunning tevens de Monumentenwet van toepassing, gezien de huidige of toekomstige status als rijksmonument van de betrokken gebouwen. In verband met de monumentale waarden is uitgegaan van 1 bouwlaag, met een vrijstelling naar 2 bouwlagen.

Het vlak M X is komen te vervallen; de woonfunctie van de panden Kloosterstraat 7, 9 en 11 is gehandhaafd en aan deze panden is de bestemming Gemengde doeleinden gegeven (artikel 7 van de voorschriften).

Vlak M XI: Ten einde te voldoen aan het uitgangspunt dat de bouwhoogte moet harmoniëren met de omgeving is uitgegaan van 3 bouwlagen. Middels een vrijstellingsbepaling is een verhoging met maximaal 1 bouwlaag mogelijk gemaakt.

De ingang van de uitbreiding van het rijksarchief dient aan de Oostersingel te liggen, tegenover de Stationsstraat. Tevens dient de bebouwing op de as van de Stationsstraat te worden georiënteerd.

Vlak M XII: In dit vlak mag een overdekte verbinding worden gerealiseerd tussen het museum en het Ontvangershuis. De functie van de Museumlaan als looproute mag evenwel niet worden geblokkeerd.

Vlak M XIII:

De ligging van de ondergrondse archiefkelder valt nagenoeg geheel binnen differentiatievlak M XI. Echter ligt een klein gedeelte hiervan onder het Museumlaantje. Om die reden is in differentiatievlak M XIII middels een wijzigingsbevoegdheid een bouwmogelijkheid geschapen. Van deze wijzigingsbevoegdheid kan gebruik worden gemaakt indien in verband met de kelderruimte uit konstruktieve overwegingen de noodzaak aanwezig is om ter plaatse te bouwen.

Bovendien geldt dan als voorwaarde, dat de functie van het Museum-laantje als looproute niet mag worden geblokkeerd.

Bebouwingsmogelijkheden.

De oppervlakte van vlak M XI bedraagt 675 m². Dat betekent een bouwmogelijkheid tot maximaal 2.025 m² (en na vrijstelling tot 2.700 m²).

5.2.4. Kloosterstraat 3, 5, 7, 9 en 11.

Het vigerende plan heeft aan de panden in de Kloosterstraat de bestemming Gemengde doeleinden gegeven, met de aanduiding kantoor- en praktijkruimten (nrs. 3 en 5) respectievelijk wonen (nrs. 7, 9 en 11).

In het huidige plan is aan deze panden de bestemming Maatschappelijke doeleinden en Gemengde doeleinden gegeven.

Bouwgrenzen en bouwhoogte.

Voor de bebouwing van deze panden aan de Kloosterstraat zijn de bouwgrenzen overgenomen volgens het vigerende plan. Ook de regeling ten aanzien van de bouwhoogte verschilt niet van het vigerende plan.

5.3. Gemengde doeleinden en Erven.

5.3.1. Woningen Noordersingel 45/Javastraat 1.

In het vigerende bestemmingsplan "Beschermd Stadsgezicht Assen c.a." hebben deze twee woningen de bestemming Gemengde doeleinden, met als aanduiding wonen. De gebieden ten noorden van de bebouwing zijn in dat bestemmingsplan bestemd tot erven, waarop aanbouwen en/of bijgebouwen zijn toegestaan. De grens van de bestemming valt samen met de huidige eigendomsgrens.

Het onderhavige plan.

In het onderhavige plan is aan de twee woningen eveneens de bestemming Gemengde doeleinden gegeven, met dezelfde mogelijkheden en minder beperkingen als in het vigerende bestemmingsplan. Ook de bouwgrens is ongewijzigd overgenomen. De uitwendige verschijningsvorm van deze panden dient te worden gehandhaafd.

Van het gebied dat in het vigerende plan, in overeenstemming met de eigendomssituatie, de bestemming Erven heeft gekregen, is in dit plan het gedeelte opgenomen dat buiten het voorbereidingsbesluit viel, alsmede een kleine strook ten noorden hiervan. Het meest noordelijk gelegen deel van deze beide percelen wordt bestemd tot Maatschappelijke doeleinden en zal worden aangekocht. De reden hiervan is dat het gewenst wordt geacht dat het stadhuis over een buitenruimte van voldoende afmetingen en kwaliteit kan beschikken.

5.3.2. Panden Javastraat 3 t/m 11.

In het vigerende plan heeft het pand Javastraat 3 de bestemming Detailhandel. De panden Javastraat 5 t/m 11 zijn in het vigerende

plan bestemd tot Gemengde doeleinden, met als nadere aanduiding "wonen".

Uit een oogpunt van flexibiliteit is aan deze percelen in het onderhavige plan de bestemming Gemengde doeleinden en Erven gegeven, zonder een nadere aanduiding. Dat betekent onder meer dat het huidige gebruik kan worden voortgezet.

De bouwgrenzen en bouwmogelijkheden zijn in overeenstemming met het vigerende plan.

Net als bij de panden Noordersingel 45 en Javastraat 1 is bij het pand Javastraat 3 aan het noordelijk gedeelte van de bestemming Erven nu een bestemming Maatschappelijke doeleinden gegeven. Ook dat gebied kan bij het terrein van het stadhuis worden betrokken.

5.3.3. Panden Kloosterstaat 2, 6/8 en 10/12.

Evenals in het vigerende plan hebben deze percelen de bestemming Gemengde doeleinden en Erven gekregen, evenwel zonder een nadere aanduiding.

De bouwgrenzen zijn overgenomen van het vigerende plan.

Voor het perceel Kloosterstraat 10/12 geldt ingeval van bebouwing dat gebouwd mag worden in twee bouwlagen met een kapkonstructie.

5.4. Brink.

Algemeen.

Gezien het bijzondere karakter van de Brink is aan dit gebied een eigen bestemming gegeven en is het niet opgenomen in bijvoorbeeld de bestemming "Groenvoorzieningen" of "Verkeers- en verblijfsdoeleinden".

Het beleid wordt gericht op handhaving en herstel van de cultuur-historische aspecten en van het oorspronkelijke, groene en beeldbepalende karakter. Er zal een zeer terughoudend beleid worden gevoerd ten aanzien van de plaatsing van straatmeubilair, kiosken, reclamezuilen, telefooncellen en dergelijke.

Binnen deze bestemming is ook het houden van een markt, van evenementen en van manifestaties mogelijk gemaakt.

Differentiatievlakken.

Vlak B I: In dit vlak ligt het aksent op een herinrichting. Daarbij wordt het groene karakter gedeeltelijk hersteld, met behoud van een aantal kortparkeermogelijkheden en met behoud van de nodige verharding voor de bereikbaarheid en bevoorrading van de aanliggende percelen en het achterliggende voetgangersgebied. Verder moet er binnen dit vlak een wegverbinding blijven tussen de Torenlaan en de Brinkstraat. Het tracé van deze wegverbinding wordt niet vastgelegd. Handhaving van het huidige tracé is derhalve mogelijk, maar een ander verloop hiervan binnen dit vlak wordt niet uitgesloten.

Er zal een versterking plaatsvinden van de zichtlijn vanuit de "punt" van de Trechter naar Huize Tetrode, dit impliceert een actief beleid voor verwijdering van de driehoekige luifel annex

etalage en kiosken. Om die reden zijn deze bouwwerken "wegbestemd".

Vlak B II: Het aksent ligt hier op een konsolidatie van de huidige situatie. De bereikbaarheid van de aanliggende panden blijft mogelijk.

5.5. Groenvoorzieningen.

Algemeen.

De gebieden met de bestemming "Groenvoorzieningen" hebben niet alleen een functie als plantsoen, maar hieronder vallen bijvoorbeeld ook tuinen, opgaand geboomte, voetpaden, eventuele waterpartijen, voorzieningen voor passieve recreatie, verharding (ondergeschikt).

Differentiatievlakken.

Vlak G I: In differentiatievlak G I ligt het aksent op het herstel, c.q. het behoud van het karakter van de van oorsprong aanwezige tuinen. Ingrepen als het plaatsen van hekwerken en dergelijke zijn mogelijk.

In dit vlak komt een looproute tussen de Oostersingel en de Brink.

Vlak G II: In dit vlak dient een voetgangersverbinding te komen langs de Oostersingel, alsmede een voetgangersverbinding tussen de Oostersingel en de Brink.

In het noordelijk deel van dit differentiatievlak is het voorts mogelijk de nodige voorzieningen te treffen om een ondergrondse parkeerkelder van de nieuwbouw van Justitie bereikbaar te maken vanaf de Noordersingel, waarbij tevens de nodige voorzieningen kunnen worden getroffen om het groene karakter zoveel mogelijk in stand te houden.

In dit vlak geldt eveneens een wijzigingsbevoegdheid in combinatie met vlak M XIII.

5.6. Verkeers- en verblijfsdoeleinden.

Algemeen.

In de gebieden met deze bestemming ligt het aksent op het verblijf, met een ondergeschikte positie voor de auto ("verkeersluw", dus relatief lage intensiteiten en lage rijsnelheden).

De thans aanwezige rijbanen van de Torenlaan, Brinkstraat en Noordersingel zullen worden versmald tot maximaal 6 meter en zullen worden uitgevoerd in een klinkerverharding. Tevens zal voor gemotoriseerd verkeer eenrichtingverkeer worden ingevoerd, waarbij de toevoer zal plaatsvinden vanaf de hoek Oostersingel/Noordersingel en de afvoer via de Nieuwe Huizen, de Torenlaan en de Kloosterstraat.

Het aantal parkeerplaatsen zal worden verminderd nadat eerst voor vervangende parkeergelegenheid is gezorgd. Ten behoeve van de direkt aanliggende percelen zal een beperkt aantal hoogwaardige parkeerplaatsen (korte parkeertijd, hoog tarief) beschikbaar blijven. De inrichting zal voorts zodanig moeten zijn, dat "ille-

gaal" parkeren niet mogelijk is en dat laden en lossen mogelijk is zonder het overige verkeer te hinderen.

Voor fietsers komen er binnen dit gebied specifieke voorzieningen in de vorm van fietsstroken. Voor fietsers geldt het eenrichtingsverkeer niet.

In het algemeen wordt gestreefd naar een voldoende breed voetpad (breedte bij voorkeur minimaal 3,0 meter), dat in het algemeen, bijvoorbeeld middels een nivoverschil, gescheiden is van de rijbaan.

Het gebied zal in totaliteit een "groene" sfeer moeten uitstralen, in verband waarmee veel aandacht wordt gegeven aan herstel van de laanstructuur (Torenlaan) en de singelstructuur (Noordersingel).

Binnen deze bestemming is ook het houden van een markt, van evenementen en van manifestaties mogelijk gemaakt.

Differentiatievlakken.

Vlak VV I (Torenlaan): In dit deelgebied ligt het aksent op een herinrichting, waarbij het oorspronkelijke laankarakter wordt hersteld.

Het voetpad langs de noordzijde van de Torenlaan zal worden verbreed tot minimaal 3 meter, mede in verband met de realisering van de parkeergarage.

Bij de herinrichting en bij de situering van straatmeubilair zal rekening worden gehouden met handhaving of versterking van de zichtlijn op de Abdijkerk.

Vlak VV II (Brink/Kloosterstraat): Het aksent ligt in dit gebied op handhaving van het huidige karakter.

Vlak VV III (Brinkstraat): Het voetpad aan de westzijde zal voldoende breed worden gemaakt, waarbij wordt gestreefd naar een breedte van 3 meter.

Aan de oostzijde dient het groene karakter te worden gehandhaafd en versterkt. Zo mogelijk dient het zicht op het gebouw van Justitie te worden versterkt.

Vlak VV IV (Brinkstraat/Noordersingel/Nieuwe Huizen): Een belangrijk aksent in dit differentiatievlak ligt op de functie verblijf, c.q. horeca en terras. In dit gebied komen geen parkeerplaatsen.

Vlak VV V (Nieuwe Huizen): Deze straat zal een herinrichting krijgen, waardoor het gebied qua sfeer meer dan nu bij het voetgangersgebied zal behoren. Het is de bedoeling dat de voetganger tussen de Gedempte Singel en de Oudestraat meer ruimte krijgt.

Vlak VV VI (Noordersingel): De breedte van het voetpad aan de noordzijde dient minimaal 3,5 meter te worden (in verband met de

funktie als onderdeel van de hoogwaardige looproute station-binnenstad).

De zone langs de zuidzijde van de Noordersingel kan een functie krijgen als openbaar groen en voetpad. Ook wordt er aan gedacht in deze zone het oorspronkelijke singelkarakter in de herinnering te roepen door het aanbrengen van een waterpartij.

Langs de Noordersingel zullen er geen parkeermogelijkheden zijn. Wel zal bij het stadhuis het voorrijden van trouwstoeten tot de mogelijkheden behoren.

5.7. Verkeersdoeleinden.

Algemeen.

In het gebied met de bestemming Verkeersdoeleinden ligt het aksent op een stroomfunctie voor het (doorgaande) autoverkeer. Daarenboven is de afwikkeling van langzaam verkeer aan de orde, terwijl tevens in beperkte mate parkeren mogelijk kan zijn.

De bestemming omvat tevens diverse groenvoorzieningen en voorzieningen voor het openbaar vervoer en voor voetgangers.

Differentiatievlakken.

Vlak V I: In dit gebied wordt een herinrichting nagestreefd. De rijweg blijft uitgevoerd in asfalt en zal een breedte van circa 8 meter houden, met suggestiestroken voor fietsers.

Parkeren zal, gezien de stroomfunctie van deze weg, alleen mogelijk zijn in de vorm van langsparkeren, waarbij wordt uitgegaan van een benodigde breedte van circa 2,5 meter.

Vrijliggende halteplaatsen voor bussen zijn mogelijk.

Het voetpad aan de gevelzijde dient een breedte van minimaal 3 meter te krijgen. Dit voetpad is mede onderdeel van de hoogwaardige voetgangersverbinding tussen het station en de binnenstad.

Ter plaatse van de aansluiting met de Stationsstraat en de aansluiting met de Noordersingel/Javastraat dient speciale aandacht te worden gegeven aan een veilige verkeersafwikkeling voor voetgangers en fietsers.

Door het aanbrengen van laanbeplanting (bomen) zal het oorspronkelijke groene karakter weer zo goed mogelijk worden hersteld.

Vlak V II: In dit gebied ligt het aksent op het handhaven van de huidige situatie. Eventueel zal de toegang tot het terrein van het nieuwe stadhuis gerekonstrueerd moeten worden.

5.8. Parkeren en expeditie.

Algemeen.

Het gebied met de bestemming "Parkeren en expeditie" funktioneert vooral als openbare parkeergelegenheid en als expeditiehof.

De bestemming voor dit gebied is in hoofdlijnen in overeenstemming met de vigerende regeling.

In dit vlak is echter bovendien de mogelijkheid geschapen om parkeerdekken te realiseren. De route vanaf en naar de Rolderstraat blijft gehandhaafd.

6. TOELICHTING OP DE VOORSCHRIFTEN.

In het onderhavige bestemmingsplan is volop gebruik gemaakt van de nieuwe mogelijkheden van het Besluit op de ruimtelijke ordening, daterend uit 1985.

Alleen het hoog noodzakelijke is in normering vastgelegd en het aksent is in dit plan volledig komen te liggen op het nieuwe instrument: de beschrijving in hoofdlijnen.

Uitgangspunt voor het plan is dat belanghebbenden in voldoende mate rechtszekerheid wordt geboden.

Daarnaast bezit het bestemmingsplan de nodige flexibiliteit en globaliteit om op toekomstige ontwikkelingen te kunnen inspelen.

In algemene zin en specifiek per bestemming zijn de uitgangspunten voor het ruimtelijke beleid voor het kerncentrum van Assen in de beschrijving in hoofdlijnen verwoord. Daarbij is zo goed mogelijk een mixture van elementen van konserverende en van dynamische aard in de voorschriften aangegeven. Soms is zelfs per bestemming een nadere differentiatie van regeling aangegeven indien dit noodzakelijk werd geacht (regeling per differentiatievlak).

In het plan speelt vanwege de flexibiliteitsbepalingen en de globale regeling een reeds bestaande begeleidingscommissie een belangrijke rol als adviesinstantie aan burgemeester en wethouders.

Adviescommissie.

Bij een bestemmingsplan voor een gebied waarbinnen een beschermd stadsgezicht is gelegen, dient altijd het behoud, het herstel en de opbouw van cultuurhistorische waarden van het gebied voorop te staan. Immers met de aanwijzing van een gedeelte van de binnenstad tot beschermd stadsgezicht, is tot uitdrukking gebracht dat dit gedeelte van landelijke betekenis is.

Het gemeentebestuur is belast met de zorg voor de ruimtelijke ordening van dit cultuurhistorisch waardevolle gebied.

De esthetische en cultuurhistorische aspecten van zowel de bebouwing als de openbare ruimte laten zich moeilijk via kwantitatieve gegevens normeren in de voorschriften. Objektieve begrenzingen zoals de Kroon die vereist, zijn dan ook moeilijk aan te geven. Wel is uit "Kroonuitspraken" gebleken dat uit het horen van een deskundige adviescommissie een objectiverende werking uitgaat. In verband met het grote belang van het behoud van dit gebied voor de toekomst funktioneert thans een "Begeleidingscommissie Binnenstad Assen" die burgemeester en wethouders adviseert inzake voorgenomen veranderingen.

Deze commissie neemt voor het plangebied de plaats in van de "Welstandscommissie".

De samenstelling, taak en bevoegdheid van de commissie is geregeld in een door de gemeenteraad vastgestelde verordening.

Naast leden die gewoonlijk zitting hebben in de "Welstandscommissie", bestaat de commissie uit:

- een stedenbouwkundige, deskundig op het gebied van monumenten;
- een persoon, deskundig op het gebied van de plaatselijke cultuur en historie.

Gezien de samenhang van het overige gedeelte van het plangebied met het beschermd stadsgezicht, is het noodzakelijk de commissie te laten functioneren voor het gehele onderhavige plangebied.

7. UITVOERBAARHEID.

7.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid.

De gevolgde inspraakprocedure is beschreven in paragraaf 1.1. Voorts is uit de voorgaande toelichting in voldoende mate de maatschappelijke noodzaak naar voren gekomen. Het bestemmingsplan wordt dan ook maatschappelijk uitvoerbaar geacht.

7.2. Ekonomische uitvoerbaarheid.

Aan de economische uitvoerbaarheid is in een afzonderlijke notitie aandacht besteed. Uit dit onderzoek is gebleken dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is.

8. OVERLEG.

In het kader van het overleg ex artikel 10 Bro 1985 is het plan toegezonden aan de volgende instanties.

1. Provinciale Planologische Commissie van Drenthe;
2. Eerstaanwezend-ingenieur der Genie;
3. Directeur-generaal van Energie;
4. Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB);
5. Zuiveringschap Drenthe;
6. Stichting Woningbeheer Assen;
7. N.V. E.G.D. Midden-Drenthe;
8. N.V. Nederlandse Gasunie;
9. N.V. Waterleidingmaatschappij;
10. Staatsbedrijf der P.T.T.;
11. N.V. Nederlandse Spoorwegen;
12. Bond Heemschut;
13. N.V. Drentse Vervoersmaatschappij.

8.1. Reakties van instanties via het sekretariaat van de P.P.C.

Via het sekretariaat van de Commissie voor Gemeentelijke Bestemmingsregelingen werden van een aantal instanties schriftelijke reakties ontvangen. Bij brief van 29 september 1992 zijn deze schriftelijke reakties door de gemeente van kommentaar voorzien. In het navolgende zijn de reakties en het kommentaar d.d. 29 september 1992 weergegeven. Het betreft de volgende instanties:

14. Regionale Inspectie Milieuhygiëne d.d. 10 augustus 1992.
Geen op- of aanmerkingen.

15. Ministerie van Economische Zaken, Rijksconsulentschap Drenthe
d.d. 17 augustus 1992.

Inhoud reaktie.

Vergeleken bij de huidige feitelijke situatie zal het aantal parkeerplaatsen aanzienlijk worden uitgebreid. Er is daarbij echter sprake van het inhalen van een achterstand (met name realisatie parkeergarage Torenlaan). In feite wordt de parkeerkapaciteit bevroren op het nivo van bestaande bestemmingsplannen. In hoeverre is rekening gehouden met een eventueel groter aantal bezoekers aan het Drents museum, met het grotere aantal personen, dat aan de Brink e.o. (Stadhuis, Rechtbank, Museum) werkzaam zal zijn en met de parkeerbehoefte op middellange termijn?

Reaktie gemeente.

Na realisering van de plannen Beschermd Stadsgezicht en de plannen van De Brink e.o. zal de totale parkeerkapaciteit slechts iets zijn toegenomen.

Het huidige beleid is overigens gericht op stabilisatie van het aantal betaalde parkeerplaatsen.

Voor bezoekers van het museum is er voldoende parkeerruimte op het parkeerterrein aan de Oostersingel.

Voor werkers in de binnenstad zal de situatie geleidelijk moeilijker worden. In de periferie, de zone rond het gebied van betaald parkeren, zal het systeem parkeren voor vergunninghouders geleidelijk uitbreiden.

Voor langparkeerders is echter het Veemarktterrein beschikbaar. Hemelsbreed is dit een loopafstand van circa 500 m.

16. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer; Directoraat-Generaal van de Volkshuisvesting d.d. augustus 1992.

Inhoud reactie.

Voorliggend plan beoogt onder meer het verkeerssluw maken en herinrichten van de verkeersruimten ten noorden en westen van De Brink. Ten gevolge hiervan wordt een deel van de verkeersdruk afgewenteld op andere straten met een doorgaans hoger aandeel van de woonfunctie. Vandaar dat ik met klem aandacht vraag voor de leefbaarheid in die straten. Die zal zorgvuldig bewaakt moeten worden.

Reactie gemeente.

Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat er op de andere straten, waar de verkeersdruk zal toenemen als gevolg van binnen het plangebied te nemen verkeersoplossingen, geen onaanvaardbare hinder zal optreden.

Het is vanzelfsprekend dat de leefbaarheid zorgvuldig bewaakt zal worden.

17. Provincie Drenthe; Water en Milieuhygiëne d.d. 30 juli 1992.

Inhoud reactie.

- a. In de planontwikkeling is geen aandacht besteed aan de inrichting van het terrein waarop het Wilhelmina Ziekenhuis voorheen was gevestigd. Gelet op de omvang van dit terrein, zijn hier grootschalige ontwikkelingen mogelijk, die van significante invloed kunnen zijn op het onderhavige plangebied, met name wat betreft de omvang van de verkeersstromen en parkeerbehoefte.

Wat het laatste punt betreft, wijs ik erop dat de effecten van het ten oosten van de Drostenlaan gelegen parkeerterrein, grenzend aan het plangebied, eveneens niet in het plan zijn meegenomen.

- b. Verder komt de juridische grondslag van het geluidonderzoek niet duidelijk naar voren.

In dit plan kunnen mijns inziens twee gronden tot een geluidonderzoek verplichten, te weten wegrekonstrukties en de (mogelijke) bouw van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen.

Het onderdeel rekonstructie in de Wet geluidhinder is alleen van toepassing bij een wijziging van één van de (fysieke) parameters voor de bepaling van de geluidbelasting, waarbij tevens de geluidbelasting met minimaal 2 dB(A) toeneemt. Dit kan het geval zijn bij de Torenlaan, Brinkstraat en Noordersingel, waar het wegdek wordt vervangen door (lawaaieriger) klinkers.

Blijkens de beschrijving in hoofdlijnen vindt daarentegen aan de Oostersingel, fysiek gezien, geen verandering plaats, zodat daar, per definitie, geen sprake kan zijn van een rekonstruktie als bedoeld in de wet.

- c. Naast de in aanmerking genomen bouwmogelijkheid voor woningen in het differentievlak M VIII van de bestemming Maatschappelijke doeleinden, kan volgens het desbetreffende voorschrift (artikel 6), ook elders in deze bestemming sprake zijn van nieuwe geluidgevoelige bebouwing.

Te denken valt aan de opgesomde mogelijkheden voor bouw ten behoeve van onderwijs en de fysieke en geestelijke volksgezondheid. Deze geluidgevoelige bestemmingen komen overigens niet voor in de Beschrijving in hoofdlijnen en zijn dan ook niet afgegrensd tot bepaalde vlakken.

Het verdient aanbeveling het akoestisch onderzoek en/of het bestemmingsplan op deze punten aan te passen c.q. te wijzigen.

Reactie gemeente.

- a. In de verkeersprognoses voor de wegvakken: Zuidersingel I (Beilerstraat/Oosterhoutstraat), Zuidersingel II (Oosterhoutstraat/Oostersingel), Oostersingel, Stationsstraat en Javastraat, is wel rekening gehouden met ontwikkelingen van enige omvang. Daarom is het geluidsnivo langs de Zuidersingel ook nadrukkelijk bekeken. Het ten oosten van de Drostenlaan gelegen parkeerterrein is een al jaren bestaande situatie waarin geen duidelijke verandering plaatsvindt en die daardoor geen nieuwe effecten sorteert.
- b. De juridische grondslag van het geluidonderzoek is normaal gebaseerd op artikel 76 c.q. 88 van de Wet geluidhinder. In de voorliggende situatie heeft het onderzoek een randvoorwaardenbepalende functie. Er is nagegaan of er ook onaanvaardbare hoge nivo's c.q. nieuwe saneringssituaties (>65 dB(A)) zouden ontstaan ten gevolge van het bestemmingsplan De Brink e.o., ten opzichte van de waarden die indertijd voor het bestemmingsplan Beschermd Stadsgezicht c.a. waren bepaald.
- Het tracé Noordersingel, Brinkstraat, Brink en een deel Torenlaan zal worden gerekonstrueerd (zie paragraaf 5.6 van de toelichting) tot één strook en eenrichtingsverkeer. Hierdoor vervalt de plicht om akoestisch onderzoek in te stellen. Er is een uitzondering gemaakt voor de Rolderstraat, omdat dit een straat is met een vrij smal dwarsprofiel en met een redelijk hoog verkeersaanbod. Het voorliggende ontwerp-bestemmingsplan De Brink e.o. gaf geen aanleiding een uitgebreider akoestisch rapport op te stellen.
- c. Het vlak "GII", gelegen aan het wekvak Oostersingel, geeft geen mogelijkheid tot het oprichten van geluidgevoelige bebouwing.

Binnen de differentievlakken M VII, M X en M XI zijn wel geluidgevoelige bestemmingen toegestaan. Hiervoor is apart een aanvullende geluidberekening gemaakt. Uit deze berekening (zie bijlage 1) blijkt dat de gevelbelastingen in de drie genoemde vlakken respectievelijk 58 dB(A), 63 dB(A) en

65 dB(A) zijn. Voor deze drie situaties moet dan ook, ex artikel 83, lid 2, Wet geluidhinder, een hogere waarde worden aangevraagd. Maatregelen aan de bron door middel van afscherming met wallen of schermen bieden geen adequate oplossing. Hier resteren maatregelen in de vorm van gevelisolatie. Het akoestisch onderzoek is met betrekking tot het voorgaande aangepast.

18. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer; Inspecteur Ruimtelijke Ordening d.d. 7 september 1992.

Inhoud reactie.

- a. Verbindingsroute station-binnenstad.
De verbindingsroute tussen station en binnenstad is tamelijk "onvriendelijk" voor voetgangers. Verbetering is gewenst om het voor bezoekers uit de regio zo aantrekkelijk mogelijk te maken van openbaar vervoer gebruik te maken. Om deze en andere redenen is bijvoorbeeld in de discussie over het stationsgebied ook genoemd dat verbetering van de verbinding van het station naar de binnenstad zou worden nagestreefd. In het onderhavige (ontwerp)plan zou op dit punt met name moeten worden gekeken naar de aansluiting van de Stationsstraat op de Oostersingel.
- b. Bij de bestemmingen voor Justitie en het gemeentehuis wordt rekening gehouden met een bepaald aantal parkeerplaatsen voor eigen gebruik. Weliswaar wordt in het plan terugdringen van de auto uit het gebied als belangrijk uitgangspunt gehanteerd, maar er is geen relatie gelegd met het mobiliteitsbeleid en het daarmee samenhangend parkeerbeleid van het rijk en de provincie. Vanuit die invalshoek is een beperking van het aantal parkeerplaatsen voor bedrijven in situaties als het centrum van Assen gewenst. Daarbij moet worden uitgegaan van maximaal 40 parkeerplaatsen per 100 werknemers, plaatsen voor bezoekers inbegrepen. In het plan is niet duidelijk gemaakt welke verhouding is gehanteerd en of de uitgangspunten 23 en 24 (paragraaf 4.5) passen in genoemd beleid. Waar het gaat om het aantal parkeerplaatsen op de Brink, merk ik op dat de doelstelling om aan dit plein een groener karakter te geven, het ondersteunen waard is. De voorgestelde reductie met 4 parkeerplaatsen (in theorie 5) lijkt dan wel zeer minimaal.
- c. In de bestemming "maatschappelijke doeleinden" wordt onder andere de horecafunctie uitgesloten. Ik geef u in overweging een dergelijke functie niet geheel uit te sluiten, mede gezien de doelstelling tot verlevendiging van het gebied c.q. aantrekkelijk maken verbinding centrum-station.
- d. In de bestemming "Brink" (artikel 8) ontbreekt de verkeersfunctie.

Reactie gemeente.

- a. De detaillering van de infrastructuur moet nog plaatsvinden. Een vaststaand feit is echter wel dat de route station-binnenstad de binnenring (de verkeersader) moet kruisen. Bij de

- nadere uitwerking zal zeker de nodige aandacht worden besteed aan zowel de aansluiting Stationsstraat-Oostersingel-Noordersingel, als aan de inrichting van de Stationsstraat.
- b. Het beleid van Assen is gericht op stabilisatie van het huidige aantal openbare betaalde parkeerplaatsen (1). De gebouwen van Justitie en het stadhuis liggen in het gebied van betaald parkeren.
- Het aantal eigen parkeerplaatsen ten behoeve van het stadhuis zal in de oude en nieuwe situatie gelijk zijn. Dit zijn 25 parkeerplaatsen. De werkelijke behoefte van Justitie is geraamd op 55 parkeerplaatsen. Deze zullen onder het justitiegebouw worden gerealiseerd. Gegeven de eigen parkeerbehoeften van stadhuis en Justitie zijn wij van mening dat, gezien de uitgangspunten van het plan, er sprake is van een goede parkeeroplossing. Ten aanzien van het parkeren op de Brink (Brinktrechter) is weliswaar het aantal parkeerplaatsen met 5 verminderd, maar door een andere kompositie van de parkeerplaatsen zal een aanzienlijk deel van de Brinktrechter groen kunnen worden ingericht.
- c. De horecafunctie wordt ook niet geheel uitgesloten. In de (zie artikel 5, onder 2.5 bladzijde 13) beschrijving in hoofdlijnen (artikel 5) en met name onder 5.3 "Funkties" wordt dit wel degelijk toegestaan, zij het in beperkte of kleinschalige vorm. Dit geldt ook alleen voor zover daarmee de levendigheid en aantrekkelijkheid van het gebied wordt bevorderd en de functie als verblijfsgebied niet wordt aangetast.
- d. In "Artikel 8 Brink -B-" staat dat de als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor de opbouw, het behoud en herstel van de landschappelijke waarden en het cultuurhistorische karakter met de daarbij behorende andere bouwwerken en andere werken.
- Historisch gezien heeft de Brink mede altijd een verkeersfunctie gehad.
- Ook de toelichting omschrijft dit in paragraaf 5.4 voor differentiatie vlak B I.

19. Rijksdienst voor de Monumentenzorg d.d. 11 september 1992.

Inhoud reactie.

- a. Met belangstelling heb ik kennisgenomen van de inhoud van het ontwerp-plan, dat mede betrekking heeft op een deel van het beschermde stadsgezicht Assen. Na inwerkingtreding zal het plan moeten gaan dienen als beschermend bestemmingsplan ex artikel 36 van de Monumentenwet 1988. Het plan voldoet naar mijn mening overwegend aan de eisen die aan een dergelijk beschermend bestemmingsplan moeten worden gesteld. De historisch-ruimtelijke analyse en de beschrijving van de karakteristiek die aan het plan ten grondslag liggen kunnen worden onderschreven.

(1) Hiermee is een stabilisatie bedoeld ten opzichte van de capaciteit die zou ontstaan na realisering van het bestemmingsplan Beschermde Stadsgezicht, zie ook reactie 15.

De voorgestelde (verdere) uitbreiding van het beschermde stadsgezicht, waarvan in de plantoelichting gewag wordt gemaakt, zal in een afzonderlijke procedure in het kader van het Monumenten Selectie Project aan de orde moeten komen. In verband daarmee wil ik dat aspekt thans onbesproken laten. Ik acht het echter wel van belang dat te zijner tijd voor het gehele beschermde gebied een integraal bestemmingsplan wordt opgesteld, waarin onder meer het nu voorgelegde plan is opgenomen.

- b. De geprojecteerde maatschappelijke en bestuurlijke gebouwencomplexen binnen het plangebied vormen een versterking van de bestaande historische structuur, vanouds gekenmerkt door de aanwezigheid van dergelijke functies in het gebied rondom de Brink.
- Van een fundamenteel nieuwe ontwikkeling is sprake bij de verplaatsing van het stadhuis naar de buitenzijde van de singels, die lange tijd de begrenzing van de historische nederzetting hebben gevormd. Een belangrijk kenmerk dat bijdraagt aan de herkenbaarheid van deze singelstructuur is het verschil in bebouwingsoriëntatie tussen de aaneengesloten bebouwde buitenzijde en de groene, extensief bebouwde binnenzijde. In verband hiermee is het van belang in het plan vast te leggen dat met deze karakteristiek rekening dient te worden gehouden bij de invulling van de bebouwing van het Justitiecomplex aan de zijde van de Noordersingel. De in het plan genoemde wandvorming langs de aangegeven bouwgrens (toelichting paragraaf 5.2) en met name artikel 5.1.5 ware daarom nader te nuanceren, opdat het "rafelige" en groene karakter van de binnenzijde van Zuider- en Oostersingel in dit gebied enigermate kan worden voortgezet.
- c. Eveneens met betrekking tot artikel 5.1.5. verdient het aanbeveling aandacht te besteden aan de beëindiging van de zichtlijn vanuit de Stationsstraat, die het gevolg is van de geprojecteerde nieuwbouw van het Rijksarchief aan de Oostersingel. In verband met de beoogde ruimtelijke kwaliteit van de route tussen het station en de binnenstad is het vanuit de historische structuurontwikkeling voorstelbaar dat op deze specifieke plaats bebouwing tot stand komt die front naar de buitenzijde van de singel maakt. In de beschrijving in hoofdlijnen dienen naar mijn mening dan echter voorwaarden ten aanzien van de oriëntatie en beeldkwaliteit van deze bebouwing te zijn vastgelegd. In relatie hiermee is het gewenst de situering van het bebouwingsvlak op de plankaart meer centraal ten opzichte van de as van de Stationsstraat te leggen.
- d. In de beschrijving in hoofdlijnen voor de groenstructuur (artikel 5.1.6) is bepaald dat waardevolle bomen waar mogelijk dienen te worden gehandhaafd. Naast de levensverwachting en de verplaatsingsmogelijkheden dient ook de samenhang met de meer omvattende groenstructuur als afwegingscriterium te worden genoemd.
- e. Voor het merendeel van de gebouwen met de bestemming "Maatschappelijke Doeleinden" is de situering in de voorste bebouwingsgrens van belang voor de ruimtebegrenzing binnen het beschermde "stadsgezicht". De algemene bepaling in artikel

6.1.c dat "hoofdgebouwen in dan wel achter de naar de weg gekeerde bouwgrens worden geplaatst" biedt daarom een onaanvaardbare mate van vrijheid voor de situeringsmogelijkheden bij recht van deze gebouwen. Een nadere aanscherping van deze bepaling, waarbij de bestaande bouwgrens wordt vastgelegd met de mogelijkheid op bepaalde plaatsen (bijvoorbeeld de Oostersingelzijde) daarvan af te wijken, acht ik noodzakelijk.

Reactie gemeente.

- a. Te zijner tijd zal voor het gehele te beschermen gebied een integraal bestemmingsplan worden opgesteld.
- b. Uitgangspunt (bladzijde 28, onder 8) is dat "bij de nieuwbouw van het stadhuis en de nieuwbouw van Justitie het singelkarakter van de Noordersingel gehandhaafd en versterkt dient te worden".
De toelichting en voorschriften sluiten "enige rafeligheid" niet uit.
Het is echter de "Begeleidingscommissie binnenstad Assen" die moet beoordelen of het uiteindelijke bouwplan het cultuurhistorische karakter van de binnenstad versterkt of niet onevenredig aantast.
- c. In artikel 5.2.6. wordt gesteld:
"De ingang van de uitbreiding van het rijksarchief dient aan de Oostersingel te liggen, tegenover de Stationsstraat."
Het gehele plangebied zal een hoge belevingswaarde moeten hebben, met voldoende afwisseling (artikel 5.1.4). Op bladzijde 45 (Vlak M XI) staat dan ook aangegeven:
"Ten einde te voldoen aan het uitgangspunt dat de bouwhoogte moet harmoniëren met de omgeving is uitgegaan van 3 bouwlagen".
De huidige omvang van het bebouwingsvlak sluit een goede oriëntatie en beeldkwaliteit niet uit. De oriëntatie en beeldkwaliteit zullen door de "Begeleidingscommissie Binnenstad Assen" worden beoordeeld.
- d. Dit is juist en zal dan ook in het betreffende artikel worden opgenomen.
- e. De tekst "Het plaatsen in de naar de weg gekeerde bouwgrens" zal worden opgenomen, waarbij tevens een vrijstellingsbepaling zal worden opgenomen.

8.2. Eindadvies van de Commissie voor Gemeentelijke Bestemmingsregelingen.

Op 16 oktober 1992 is het ontwerp-bestemmingsplan aan de orde geweest in de Commissie voor Gemeentelijke Bestemmingsregelingen. Het eindadvies van de Commissie is als bijlage 2 toegevoegd. De Commissie stemt in hoofdlijnen in met het plan, maar vraagt nog aandacht voor de volgende vier aspecten.

Parkeren.

Voor de commissie is het terugdringen van de groei van de mobiliteit in het woon/werkverkeer van belang, zoals dat in het Mobiliteitsplan Drenthe is aangegeven. De commissie adviseert derhalve inzicht te geven in zowel de parkeerbehoefte van de in het plangebied

bied aanwezige instanties (gemeente, justitie, museum en andere partikuliere instanties), die in de toekomst de meeste werknemers zullen vertegenwoordigen, als in de parkeerkapaciteit die hiervoor gerealiseerd (kan) worden. De commissie acht in dit verband een parkeernorm van 40 parkeerplaatsen per 100 werknemers een aanvaardbaar en reëel uitgangspunt.

Reactie gemeente.

Aan het verzoek van de commissie is tegemoet gekomen. In verband hiermee is de tekst van paragraaf 4.5 uitgebreid.

Groenvoorzieningen.

Geadviseerd wordt in de toelichting een kaart op te nemen waarop de te handhaven beplanting en de te versterken groenstructuur is aangegeven. Deze kaart kan een informatieve werking hebben.

Reactie gemeente.

In de toelichting is alsnog een kaart opgenomen (kaart 5) die inzicht geeft in waardevolle en zo mogelijk te handhaven, dan wel te verplaatsen boombeplanting. Bovendien is de toelichting op dit punt uitgebreid.

Onzes inziens geven de uitgangspunten voor het plan en de beschrijving in hoofdlijnen reeds in voldoende mate de strekking aan van de te handhaven en te versterken groenstructuur.

Stedebouwkundige structuur.

De commissie geeft uit een oogpunt van flexibiliteit de voorkeur aan een iets ruimer bebouwingsvlak aan de Oostersingel, waarbij de ruimtelijke uitgangspunten zoals bijvoorbeeld de oriëntatie van de voorgevel in de as van de Stationsstraat wordt vastgelegd.

Reactie gemeente.

De mogelijkheden om het bebouwingsvlak te vergroten zijn uit ruimtelijke overwegingen ten eerste beperkt. Evenwel is ten opzichte van het aan de commissie toegezonden plan het bouwvlak in zuidoostelijke richting iets vergroot.

In de beschrijving in hoofdlijnen is ten aanzien van differentiatievlak M XI reeds aangegeven dat de ingang van de uitbreiding van het rijksarchief aan de Oostersingel moet liggen, tegenover de Stationsstraat. Tevens is toegevoegd dat de uitbreiding van het rijksarchief op de as van de Stationsstraat moet worden georiënteerd. Tezamen met de in het plan aangegeven bouwhoogte en bouwgrens zijn hiermee onzes inziens de stedebouwkundige uitgangspunten voldoende aangegeven. Een verdere omschrijving en detaillering achten wij uit een oogpunt van flexibiliteit niet gewenst.

Milieu-aspekten.

De commissie acht het aanvullend akoestisch onderzoek van 11 september 1992 korrekt, maar ten aanzien van de interpretatie van de uitkomsten bestaat verschil van inzicht. Geadviseerd wordt, nader overleg te plegen met de provinciale dienst Water en Milieuhygiëne.

Reactie gemeente.

Het gevraagde overleg heeft inmiddels plaatsgevonden, met als konklusie dat de toelichting niet aangepast hoeft te worden.

8.3. Reakties van de overige overlegpartners (2 t/m 13).

Van de onder 3, 7 10 en 12 genoemde instanties is geen reactie ontvangen.

De onder 2, 4, 5, 8, 9 en 11 genoemde overlegpartners hebben meegedeeld dat het plan hen geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van op- of aanmerkingen, c.q. dat zij geen bezwaren hebben tegen het ontwerp-plan.

6. Stichting Woningbeheer Assen d.d. 27 augustus 1992.

Ten aanzien van de gewijzigde parkeergelegenheden bij de Doevenkamp kunnen er wel problemen ontstaan. Wij zouden het verstandig vinden als onder het nieuwe stadhuis parkeerruimte voor medewerkers van de gemeente wordt gemaakt, zoals Justitie dat ook doet. Gelet op onze negatieve ervaringen met de combinatie van onafgesloten parkeer- en woondekken bij Stelling en Omloop, geven wij u in overweging geen openbare parkeerdekken bij het stadhuis te bouwen, maar een afsluitbare garage te creëren. De sociale veiligheid bij het stadhuis/Doevenkamp mag niet in gevaar komen en de bouwplannen voor het stadhuis en directe (woon-)omgeving dienen zodanig te zijn, dat er niet snel verpaupering als gevolg van vandalisme optreedt.

Reactie gemeente.

Uitgangspunt met betrekking tot het parkeren rond het nieuwe stadhuis is dat er in totaal 191 hoogwaardige parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd.

De exacte uitvoering hiervan zal in samenhang met het ontwerp van het nieuwe stadhuis worden bekeken. Het ontwerp-bestemmingsplan biedt de mogelijkheid van een parkeerdek, al dan niet afgesloten, maar ook is ondergronds parkeren niet uitgesloten, evenmin als parkeren op maaiveldniveau.

Ieder plan, dat op de ruimtelijke inrichting betrekking heeft, moet getoetst worden aan de in 1989 door de raad vastgestelde uitgangspuntennota met betrekking tot sociale veiligheid. Bij nadere uitwerking en konkrete invulling van dit gebied zal dit aspect dan ook de nodige aandacht krijgen.

Uiteraard zal bij de planontwikkeling de nodige aandacht worden besteed aan de uitvoering, om verpaupering ten gevolge van vandalisme te voorkomen.

13. N.V. Drentse Vervoersmaatschappij d.d. 31 juli 1992.

a. Ten eerste spreken wij onze verbazing uit over de voorgenomen toename van parkeermogelijkheden.

Wij begrijpen dat de druk, met name op koopavonden en zaterdag, groot is.

Om echter deze auto's niet allen de binnenstad in te trekken (parkeergarage) is het wellicht mogelijk om de auto's verder

uit het centrum te laten parkeren en de inzittenden vervolgens met een pendelbus te vervoeren.

Dat geldt ook voor de parkeerplaatsen bij het voetgangersgebied. Mensen blijven dan toch zoeken. Een suggestie onzerzijds is deze toch, op de parkeerplaatsen voor mindervaliden na, op te heffen.

- b. Tevens bestaat de mogelijkheid om door middel van een managementplan het aantal auto's ook op "door-de-weekse" dagen te verminderen, wat de aanleg van eigen parkeerruimte voorkomen kan.

U als gemeente kunt daar een goede voorbeeldfunctie in vervullen.

- c. Daarnaast willen wij u vragen om rekening te houden met de voorgenomen multibusplannen. De multibus zal ook nabij de voetgangerszone gaan rijden.

- d. In het ontwerp-bestemmingsplan is ook eenrichtingsverkeer voorzien op de Noordersingel. Onze lijn 7 rijdt deze singel in twee richtingen, waardoor wij problemen krijgen in de exploitatie en de passagiers een minder goed produkt verkopen.

Bij de herinrichting van de Noordersingel zou voor de bus in twee richtingen de benodigde infrastructuur gehandhaafd moeten worden, desnoods met behulp van maatregelen om het autoverkeer te weren.

Reaktie gemeente.

- a. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan "Beschermd Stadsgezicht Assen c.a." is aangegeven dat, ter verbetering van het functioneren van het zuidelijk deel van het centrum, een geringe uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen nodig is. De plaatsen die verdwijnen in verband met herinrichting van straten moeten worden gecompenseerd. Per saldo wordt het aantal plaatsen met de bouw van de garage iets uitgebreid. Het beleid van Assen is gericht op het stabiliseren van de huidige parkeerkapaciteit. Wij sluiten parkeerterreinen buiten het centrum, en in het vervolg daarvan aanvullende pendeldiensten, niet uit. Het bouwen van een parkeergarage aan de Torenlaan en een parkeerterrein achter het stadhuis is bedoeld om enerzijds uitvoering te geven aan het goedgekeurde bestemmingsplan "Beschermd Stadsgezicht Assen c.a." en anderzijds het huidige aantal parkeerplaatsen meer gekoncentreerd dan gespreid in het gebied te situeren. Deze parkeerkoncentraties zijn uitstekend bereikbaar vanaf de city-ring. Hierdoor is het zoekgedrag op een positieve wijze te beïnvloeden. Wij verwachten geen ongewenst zoekgedrag.
- b. In de vergadering "overleg stadsvervoer (07-10-'91)" heeft de DVM/NWH aangeboden de mogelijkheden van vervoermanagement voor de gemeente aan te geven. De opzet hiervoor schijnt niet eenvoudig te zijn. Aangezien dit managementplan nog niet gereed is, kunnen wij thans de effecten daarvan niet inschatten. Wij achten overigens het aantal van 25 eigen parkeerplaatsen ten behoeve van het stadhuis zeer goed verdedigbaar in termen van gewenst Rijksbeleid.

- c. Het experiment multibus lijkt voorlopig niet haalbaar te zijn. Daarnaast komt het openbaar vervoer door maatregelen van de overheid steeds meer onder druk te staan. Dat betekent dat er meer behoefte zal ontstaan aan vlotte direkte routes langs het centrum.
- d. Lijn 7 rijdt thans via de Noordersingel in twee richtingen. In het voedingsgebied (Assen-Oost) wordt de route voor een groot deel in één richting gereden. Onzes inziens moet dit in het centrum ook mogelijk zijn. Dit hoeft geen probleem te geven in de dienstregeling en de lijnvoering.

B I J L A G E N

Dienst VRM, afd. BWT-M.

Akoestisch onderzoek. Bestemmingsplan Brink e.o.

1. Inleiding.

In verband met een raadsbesluit van 25/04/91, wordt een nieuw bestemmingsplan voorbereid voor de Brink en omgeving en de Noordersingel/Doevenkamp. E.e.a. om ondermeer een nieuw stadhuis en een uitbreiding van de rechtbank te realiseren.

Binnen het plangebied zal e.e.a. gevolgen hebben voor de verkeersafwikkeling en dientengevolge de te verwachten geluidshinder. Naar de te verwachten geluidshinder moet met het oog op geluidgevoelige bestemmingen, overeenkomstig de Wet Geluidhinder, een onderzoek worden ingesteld.

In het hierna weergegeven onderzoek komen alleen die wegen aan de orde, waar de verkeersintensiteiten en dus ook de geluidshinder (belangrijk) zullen toenemen t.g.v. de voorgenomen wijzigingen.

2. Overzicht verkeersintensiteiten, in mvt/e per weg(vak).

Straat/weg	VMK 1991		Prognose Brinkplan	
Noordersingel	4450		3500	
Nwe. Huizen	3150	<	500	>*
Brinkstraat 1)	5400		3000	
Torenlaan 2)	6000		6000	
Zuidersingel I	7150		9850	
Zuidersingel II	6850		9250	
Oostersingel	7219		8970	
Javastraat I	8800		11.200	
Javastraat II	7600		10.100	
Jan Fabr.str.	10.900		12.610	
Kloekhorststr.	6100		6000	
Groningerstr.	4900	<	2500	<
Rolderstraat	1750	<	3000	>*

Betekenis codes en/of afkortingen:

- >* = omkering rijrichting éénrichtingsverkeer.
- VMK = verkeers milieu kaarten
- mvt/e = motorvoertuig bewegingen per etmaal
- 1) = inclusief Brink en Torenlaan tot parkeergarage.
- 2) = tussen Kerkplein en parkeergarage.

Op grond van de voorliggende tabel is akoestisch onderzoek gewenst naar de volgende wegen:

1. Zuidersingel I/II i.v.m. bestaande situatie en toename mvt/e;
2. Oostersingel i.v.m. nwe geluidgevoelige bestemming als wonen;
3. Rolderstr. i.v.m. bestaande bebouwing, ondanks éénrijrichting.

3. De te verwachten geluidbelastingen.

3.1 Algemene gegevens en uitgangspunten.

Rekenmethode : SRM I, voor alle drie wegen.

a. Zuidersingel:

- Verkeerssamenstelling:		
-per categorie:	Zuidersingel I	Zuidersingel II
motoren	1 %	
lichte voertuigen	85 %	
middelzware voertuigen	11 %	
zware voertuigen	3 %	
-over het etmaal/uur:		
dag	7 %	
avond	2 %	
nacht	1 %	
-Verkeersintensiteiten:		
vlg. VMK 1991	7150 mvt/e	6850 mvt/e
vlg. prognose	9850 mvt/e	9250 mvt/e
- verkeerssnelheid:	50 km/h	
- wegdek: fijn asfalt Cw.=	0 dB(A)	
- kruisingen: n.v.t. Ck.=	0 dB(A)	
- reflectie: Cref.=	0 dB(A)	
- rijlijnen: samengesteld;	ja	
- afstand rijlijnen: r=	10 m.	8,3 m.
- h weg:	0 m.	
- bodem : hard B=	0	
- afscherming:	nee	

b. Oostersingel:

- Verkeerssamenstelling:	Oostersingel	
-per categorie:		
motoren	1 %	
lichte voertuigen	93 %	
middelzware voertuigen	4 %	
zware voertuigen	2 %	
-over het etmaal/uur:		
dag	7 %	
avond	2 %	
nacht	1 %	
-Verkeersintensiteiten:		
vlg. VMK 1991	7219 mvt/e	
vlg. prognose	8970 mvt/e	
- verkeerssnelheid:	50 km/h	
- wegdek: fijn asfalt Cw. =	0 dB(A)	
- kruisingen: n.v.t. Ck. =	0 dB(A)	
- reflectie: Cref.=	1 dB(A)	
- rijlijnen: samengesteld;	ja	
- afstand rijlijnen: r=	18,5	en 14 m.
- h weg:	0 m.	
- bodem : hard, B=	0	
- afscherming:	nee.	

c. Rolderstraat:

- Verkeerssamenstelling:		
-per categorie:		
motoren		
lichte voertuigen	1 %	
middelzware voertuigen	93 %	
zware voertuigen	4 %	
-over het etmaal/uur:	2 %	
dag		
avond	8 %	
nacht	0,75 %	
	0,25 %	
-Verkeersintensiteiten:		
vlg. VMK 1991	1750	mvt/e
vlg. prognose	3000	mvt/e
- verkeerssnelheid:	30	km/h
- wegdek: asfalt	Cw.=	1 dB(A)
- kruisingen: n.v.t.	Ck.=	0 dB(A)
- reflectie:	Cref.=	1 dB(A)
- rijlijnen: samengesteld;	nvt	(éénrichting)
- afstand rijlijn:	r=	6,5 m.
- h weg:		0 m.
- bodem : hard,	B=	0
- afscherming:		nee.

3.2. Berekeningen.

3.2.1. Gevelbelasting t.g.v. Zuidersingel

Bestaande rooilijnen op resp. 10 en 8,3 m. hart rijlijn.

-Emissiegetal E.I	= 70,2 + 10 (nacht) = 80,2 dB(A);	
-Emissiegetal E II	= 69,9 + 10 (nacht) = 79,9 dB(A).	
-Demping:		
Waarneemhoogte	Zuidersingel I 5 m	Zuidersingel II 5 m
D afstand	10 dB(A)	9,2 dB(A)
D lucht	0,2	0,2
D bodem	0	0
D meteo	0,1	0,1
D totaal	+ ----- 10,3 dB(A)	+ ----- 9,5 dB(A)
-L Aeq:		
Emissiegetal	80,2 dB(A)	79,9 dB(A)
Cref.	+ 0	+ 0
Cw	+ 0	+ 0
D totaal	- 10,3	- 9,5
Aftr. ex art. 103	- 5	- 5
L Aeq =	+ ----- 64,9 dB(A)	+ ----- 65,4 dB(A)
Afgerond	65 dB(A)	65 dB(A)

3.2.2. Gevelbelasting t.g.v. : Oostersingel

Voorziene bebouwingsrooilijn Westzijde 18,5 m. hart rijlijn;
Bestaande rooilijn Oostzijde 14 m. hart rijlijn.

-Emissiegetal $E = 68 + 10$ (nacht) = 78 dB(A).

-Demping: $r = 18,5$ m. Westzijde $r = 14$ m. Oostzijde
 Waarneemhoogte 5 m 5 m

D afstand	12,7 dB(A)	11,5 dB(A)
D lucht	0,3	0,3
D bodem	0	0
D meteo	0,3	0,2
	+ -----	+ -----
D totaal	13,3 dB(A)	12,0 dB(A)

-L Aeq:

Emissiegetal	78 dB(A)	78 dB(A)
Cref.	+ 1	+ 1
Cw	+ 0	+ 0
D totaal	- 13,3	- 12,0
Aftr. ex art. 103	- 5	- 5
	+ -----	+ -----
L Aeq =	60,7 dB(A)	62,0 dB(A)
Afgerond	61 dB(A)	62 dB(A)
	=====	=====

3.2.3. Gevelbelasting t.g.v. de Rolderstraat.

Bestaande rooilijn is gemiddeld gelegen op 7 m. hart rijlijn.

-Emissiegetal $E = 73,0$ dB(A).

-Demping:

Waarneemhoogte 5 m

D afstand	8,4 dB(A)
D lucht	0
D bodem	0
D meteo	0
	+ -----
D totaal	8,4 dB(A)

-L Aeq:

Emissiegetal	73 dB(A)
Cref.	+ 1
Cw	+ 1
D totaal	- 8,4
Aftr. ex art. 103	- 5
	+ -----
L Aeq =	61,6 dB(A)
Afgerond	62 dB(A)
	=====

4. Conclusies.

4.1. M.b.t. de beschouwde wegvakken:

a. de Zuidersingel:

1. de waarden van 65 dB(A) zijn niet hoger voor Zuidersingel I (ged. Beilerstraat/Oosterhoutstraat) en 2 dB(A) hoger (ged. Oosterhoutstr./Oostersingel) zoals bepaald voor het bestemmingsplan Beschermd Stadsgezicht (februari 1987);
2. beide waarden voldoen aan de toelaatbare waarden in stedelijk gebied 65 dB(A) resp bestaande situatie;
3. t.g.v. het Brinkplan wordt de situatie akoestisch dus niet echt slechter en er ontstaan ook geen z.g. saneringssituaties;

b. de Oostersingel:

1. de waarde van 62 dB(A) voor de Oostzijde is niet hoger voor de Oostersingel zoals bepaald voor de bestaande bebouwing voor het bestemmingsplan Beschermd Stadsgezicht (februari 1987);
2. de waarde van 61 dB(A) voor de geplande nieuwe bebouwing aan de Westzijde Oostersingel is lager dan de maximaal toelaatbare waarde in stedelijk gebied;
3. beide hiervoor genoemde waarden voldoen aan de toelaatbare waarden in stedelijk gebied 65 dB(A) resp. bestaande situatie;
4. t.g.v. het Brinkplan wordt de situatie akoestisch dus niet slechter en er ontstaan ook geen z.g. saneringssituaties;
5. wel moet voor geluidgevoelige (woon)bestemmingen aan de Westzijde een hogere waarde worden aangevraagd;

c. de Rolderstraat:

1. strikt formeel behoeft geen akoestisch onderzoek te worden ingesteld, daar er sprake is van een weg met slechts één rijstrook. Het is echter bekend, dat bij straten of wegen met een smal profiel, toch relatief hoge belastingen kunnen optreden. Vandaar dat er toch onderzoek is gedaan;
2. de waarde van 62 dB(A) valt duidelijk binnen de toelaatbare norm voor stedelijk gebied in het stadscentrum.

4.2. Meer algemeen:

1. t.g.v. het Brinkplan zal de akoestische situatie niet of nauwelijks verslechteren en in een aantal gevallen zelfs aanzienlijk verbeteren;
2. nergens zullen onaanvaardbare situaties ontstaan d.w.z. situaties met meer dan 65 dB(A) op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen.

Assen, 24/03/92. B.Buitendijk.
Datum uitdraai 27 maart 1992.



Aanvulling akoestisch onderzoek B.P. Brink e.o.

Wijziging wegvak Oostersingel, m.b.t. de differentiatievlakken:

- * G II geen geluidgevoelige bestemmingen;
- * echter wel in, M VII, M X en M XI.

Zie voor algemene gegevens en uitgangspunten bijlage 1, blz. 2 onder b. Oostersingel.

Berekeningen.

1. Diff. vlak M VII, afstand rijlijnen $r = 32$ m.

Gevelbelasting :

-Emissiegetal $E = 68 + 10$ (nacht) = 78 dB(A).

-Demping:

Waarneemhoogte	5 m
D afstand	15,0 dB(A)
D lucht	0,5
D bodem	0
D meteo	0,6
	+ -----
D totaal	16,1 dB(A)
-L Aeq:	
Emissiegetal	78 dB(A)
Cref.	+ 1
Cw	+ 0
D totaal	- 16,1
Aftr. ex art. 103	- 5
	+ -----
L Aeq =	57,9 dB(A)
Afgerond	58 dB(A)
	=====

2. Diff. vlak M X, afstand rijlijnen $r = 12$ m.

Gevelbelasting :

-Emissiegetal $E = 68 + 10$ (nacht) = 78 dB(A).

-Demping:

Waarneemhoogte	5 m
D afstand	10,8 dB(A)
D lucht	0,2
D bodem	0
D meteo	0,1
	+ -----
D totaal	11,1 dB(A)

-L Aeq:	
Emissiegetal	78 dB(A)
Cref.	+ 1
Cw	+ 0
D totaal	- 11,1
Aftr. ex art. 103	- 5
	+ -----
L Aeq =	62,9 dB(A)
Afgerond	63 dB(A)
	=====

3. Diff. vlak M XI, afstand rijlijnen $r = 9$ m.

Gevelbelasting :

-Emissiegetal $E = 68 + 10$ (nacht) = 78 dB(A).

-Demping:

Waarneemhoogte	5 m
D afstand	9,5 dB(A)
D lucht	0,2
D bodem	0
D meteo	0,1
	+ -----
D totaal	9,8 dB(A)

-L Aeq:	
Emissiegetal	78 dB(A)
Cref.	+ 1
Cw	+ 0
D totaal	- 9,8
Aftr. ex art. 103	- 5
	+ -----
L Aeq =	65,2 dB(A)
Afgerond	65 dB(A)
	=====

Voor deze drie situaties moet ex. art. 83 lid 2 WGH, een hogere waarde worden verzocht. Het behoeft geen betoog, dat maatregelen aan de bron resp. afscherming middels wallen of schermen geen ade-quate oplossing zullen vormen.
 Resteren maatregelen in de vorm van gevelisolatie.

Assen, 11 september 1992. B.Buitendijk.
 Datum uitdraai 11 september 1992.

Provinciale Planologische Commissie

Provinciehuis
Westerbrink 1
Assen

Postbus 122
9400 AC Assen

Telefoon
(05920) 6 55 55
Telefax
(05920) 6 57 77

VERZ

NO 92101161

COPIE 1731212

26 OKT. 1992

A2

Aan:
burgemeester en wethouders
van de gemeente Assen
Postbus 30018
9400 RA ASSEN

Assen, 22 oktober 1992
Behandeld door de heer H. Mutgeert (05920-65727)
Bericht op brief d.d. 16 juli 1992, no. 92071723
Onderwerp: Ontwerp-bestemmingsplan De Brink en omgeving

COMMISSIE VOOR GEMEENTELIJKE BESTEMMINGSREGELINGEN

Geacht college,

In de vergadering van de Commissie voor Gemeentelijke Bestemmingsregelingen van 16 oktober 1992 is het ontwerp-bestemmingsplan De Brink en omgeving aan de orde gesteld dat door u bij brief van 17 juli 1992 ten behoeve van het overleg is aangeboden. Het bestemmingsplan is voor commentaar aan de volgende leden van de commissie toegezonden:

- inspecteur van de Ruimtelijke Ordening
- inspecteur van de Volkshuisvesting
- inspecteur van de Volksgezondheid en Milieuhygiëne
- inspecteur van het Verkeer
- rijksconsulent Economische Zaken
- rijksdienst Monumentenzorg
- directeur dienst Water en Milieu
- directeur dienst Verkeer en Waterstaat
- directeur dienst Welzijn, Economie en Bestuurlijke Zaken
- provinciale Drentse VVV.

De schriftelijke commentaren van voornoemde leden zijn u toegezonden en bij brief van 29 september 1992 geeft u uw reactie hierop weer. Bij de opstelling van het navolgende advies zijn voornoemde gegevens betrokken.

Een vertegenwoordiging van uw college heeft de vergadering bijgewoond en aan de hand van het ontwerp-advies een toelichting en reactie gegeven.

Het ontwerp-bestemmingsplan houdt in essentie in, een regeling waarbij de cultuurhistorische en monumentale waarden van De Brink en omgeving worden gewaarborgd en die daarnaast voldoende ruimte biedt om de benodigde ontwikkelingen met betrekking tot de huisvesting van het gemeentehuis, justitie en provinciaal museum mogelijk te maken. De commissie is van oordeel dat u met de voorliggende bestemmingsregeling er in geslaagd bent een goed evenwicht te vinden in deze op sommige onderdelen strijdige belangen.

De leden van de commissie hebben overwegend positief gereageerd op deze bestemmingsregeling en met betrekking tot een aantal opmerkingen geeft u in uw reactie van 29 september 1992 aan deze in het bestemmingsplan te verwerken. Een enkel onderdeel vraagt echter nog de aandacht.

Parkeren

Zowel in de toelichting op het bestemmingsplan als in de voorschriften (beschrijving in hoofdlijnen) is aandacht besteed aan het parkeren zowel in kwalitatieve als kwantitatieve zin. Een goed oordeel omtrent de consequenties van de verschuivingen in de parkeercapaciteit versus de behoefte en het mobiliteitseffect is moeilijk te geven. Het bestemmingsplan heeft slechts betrekking op een beperkt deel van de binnenstad terwijl de parkeervoorzieningen enerzijds gericht zijn op het economisch functioneren van de binnenstad als detailhandelscentrum en anderzijds op de parkeerbehoefte bij de werkenden in dit gebied. Voorts is een onderscheid te maken in de behoefte aan lang en kort parkeren. Voor de commissie is het terugdringen van de groei van de mobiliteit in het woon-/werkverkeer van belang, zoals dat in het Mobiliteitsplan Drenthe is aangegeven. De commissie adviseert u derhalve inzicht te geven in de parkeerbehoefte van de in plangebied aanwezige instanties (gemeente, justitie, museum en andere particuliere instanties) die in de toekomst de meeste werknemers zullen vertegenwoordigen en de parkeercapaciteit die hiervoor gerealiseerd (kan) worden. De commissie acht in dit verband een parkeernorm van 40 parkeerplaatsen per 100 werknemers een aanvaardbaar en reëel uitgangspunt.

Groenvoorzieningen

In het bestemmingsplan wordt de waarde van de aanwezige beplanting en groene ruimten onderkent en aan een aanlegvergunningstelsel gekoppeld. Daarnaast is in de beschrijvingen van de deelgebieden (differentiatievlakken) aangegeven de groenstructuur - met name het laankarakter - te versterken. Om meer inzicht te krijgen welke beplanting als waardevol en als te handhaven moet worden beschouwd en op welke lokaties de groenstructuur zal worden versterkt adviseert de commissie u in de toelichting een kaart op te nemen waarop de te handhaven beplanting en de te versterken groenstructuur is aangegeven. Deze kaart kan in het bestemmingsplan een informatieve werking hebben.

Stedebouwkundige structuur

De bebouwing in het differentiatievlak M XI en M X-is voor het gebied Oostersingel in relatie met de Stationsstraat van grote invloed. De commissie is dan ook van oordeel dat de door u ingestelde begeleidingscommissie binnenstad bij de invulling van deze lokatie een belangrijke rol kan vervullen. Daarnaast kunnen in het bestemmingsplan de ruimtelijke uitgangspunten voldoende duidelijk worden aangegeven. De begrenzing van het bebouwingsvlak is aan de zijde van de Oostersingel vrij gedetailleerd vastgelegd waardoor de mogelijkheden van planontwikkeling op dit punt beperkt zijn. De commissie geeft uit een oogpunt van flexibiliteit de voorkeur aan een iets ruimer bebouwingsvlak waarbij de ruimtelijke stedebouwkundige uitgangspunten zoals bij voorbeeld de oriëntatie van de voorgevel in de as van de Stationsstraat wordt vastgelegd.

Milieu-aspecten

De commissie acht het aanvullend akoestisch onderzoek van 11 september 1992 correct, echter ten aanzien van de interpretatie van de uitkomsten en de treffen maatregelen bestaat verschil van inzicht.

Mede in verband met wijziging van de Wet geluidhinder per 1 januari 1993 adviseert de commissie u nader overleg te plegen met de provinciale dienst Water en Milieuhygiëne (dhr. A. Suichies).

Conclusie en advies

De commissie acht de bestemmingsregeling aanvaardbaar. Enige aanvulling en aanpassing van de toelichting op de onderdelen parkeren, groenstructuur en stedenbouwkundige structuur is gewenst. De commissie adviseert u het ontwerp-bestemmingsplan vast te stellen.

Hoogachtend,

Commissie voor Gemeentelijke Bestemmingsregelingen,



A. Dunning, wnd. secretaris.

typ. mh/mu
coll.cb

Provinciehuis
Westerbrink 1
Assen

Postbus 122
9400 AC Assen

Telefoon
(05920) 6 55 55
Telefax
(05920) 6 57 77

Aan:
het college van burgemeester en
wethouders van de gemeente Assen

No. 93100261		
CODE 1.731.212		
GEMEENTE ASSEN		
- 6 OKT 1993		
GEZ.		
Gen. door	Datum	Par.
AZ		

Assen, 4 oktober 1993
Ons kenmerk 39/12/93-8.771
Behandeld door de heer H. Mutgeert (05920-65727)
Onderwerp: Bestemmingsplan de Brink en omstreken

Geacht college,

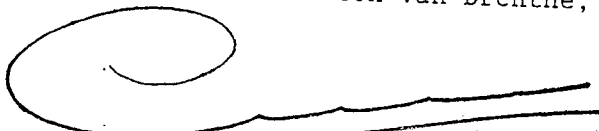
Hierbij doen wij u een afschrift toekomen van ons besluit van 28 september 1993, kenmerk 12/93-8.771, houdende onze goedkeuring van het besluit van de raad van uw gemeente van 22 april 1993 tot vaststelling van het bestemmingsplan de Brink en omstreken.

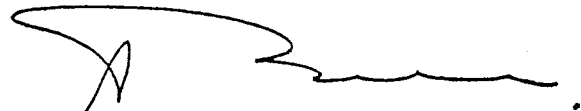
Een exemplaar van het raadsbesluit en de daarbij behorende plankaart en voorschriften, voorzien van het bewijs van onze goedkeuring, voegen wij hierbij.

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, lid 6, en 31 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,


H. van Aalderen, griffier


M. de Boer, voorzitter

Bijlage(n): div.
jb/coll AL

Kopie :- stede bouw
- bwt/pm 12/10/93



VERZONDEN 4 OKT. 1993

Assen, 28 september 1993

Ons kenmerk 12/93-8.771

Behandeld door de heer H. Mutgeert (05920-65727)

Onderwerp: Gemeente Assen; de Brink en omstreken

BESLUIT VAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN DRENTHE INZAKE HET BESTEMMINGSPLAN DE BRINK EN OMSTREKEN VAN DE GEMEENTE ASSEN

Behandelingsprocedure

Bij brief van 3 mei 1993, nummer 93043127, ingekomen op 4 mei 1993, hebben burgemeester en wethouders van de gemeente Assen ter voldoening aan artikel 28, lid 1, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, het besluit van de raad van die gemeente van 22 april 1993, nummer 5, tot vaststelling van het bestemmingsplan de Brink en omstreken 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 2 juni 1993 ter inzage gelegen.

Bezwaren

Tegen voornoemd raadsbesluit zijn bij ons college bezwaarschriften ingediend door:

1. de heer J.H. Kuiper, Doevenkamp 97 te Assen
2. Juridisch Adviesbureau voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting JAROV BV, de heer M. Spoelstra, namens De Boer Winkelbedrijven NV

Ontvankelijkheid

De hiervoor genoemde reclamanten hebben zich tevoren met bezwaren tot de gemeenteraad gewend en de bezwaarschriften binnen de wettelijk voorgeschreven termijn bij ons ingediend. Reclamanten zijn derhalve ontvankelijk in hun bezwaar.

Advies

De Provinciale Planologische Commissie (Commissie voor Gemeentelijke Bestemmingsregelingen) heeft bij brief van 20 augustus 1993, aan ons college advies uitgebracht over dit bestemmingsplan. De reclamanten en de gemeente zijn in kennis gesteld van dit advies.

Hoorzitting

Op 21 september 1993 hebben wij reclamanten en burgemeester en wethouders van de gemeente Assen in de gelegenheid gesteld hun standpunten in een openbare vergadering van ons college nader toe te lichten.

Bezwarenbehandeling

1. De heer Kuiper voert in zijn bezwaar het volgende aan

Reclamant kan zich niet verenigen met de aanleg van een parkeerterrein van 191 auto's rond de door hem bewoonde woning. De toegang van het parkeerterrein zal direct naast zijn woning komen te liggen. Hierdoor zal naar het oordeel van reclamant zowel lawaai- en stankhinder als visuele overlast ontstaan.



Het aantal parkeerplaatsen is niet in overeenstemming met de parkeerbehoefte van het stadhuis. Dit is het gevolg van het gemeentelijk uitgangspunt dat het aantal parkeerplaatsen in stand moet blijven en het in stand houden van 61 parkeerplaatsen die als tijdelijk waren bedoeld. Reclamant is van oordeel dat de gemeente Assen een parkeerbeleid voert dat niet in overeenstemming is met het rijksbeleid.

Met betrekking tot de ontsluiting stelt reclamant dat door de verplaatsing van het aantal parkeerplaatsen naar de Doevenkamp de hinder met name in avond en nacht zal toenemen. Het instellen van eenrichtingsverkeer zoals door de gemeente wordt gesteld zal het aantal verkeersbewegingen niet doen verminderen. Immers de 26 parkeerplaatsen die thans aanwezig zijn bij tweerichtingsverkeer leveren minder bewegingen op dan 191 parkeerplaatsen bij eenrichtingsverkeer.

Een ontsluiting vanaf de Noordersingel heeft de voorkeur van reclamant. Vervolgens stelt reclamant dat al het bestaande groen van de Doevenkamp zal worden opgeofferd ten behoeve van parkeerplaatsen. Dit zal de beleevingswaarde negatief beïnvloeden. Met name heeft reclamant bezwaar tegen het mogelijk verdwijnen van een tweetal in het plan als visueel waardevol omgeschreven bomen op het grasveld voor zijn woning. Reclamant verzoekt u goedkeuring te onthouden aan de planbepalingen ten aanzien van het parkeerterrein bij het nieuwe stadhuis en in het bijzonder artikel 5, lid 2, onder 4, tweede volzin en artikel 6, lid 2, onder c.

Standpunt gemeente

Het gemeentebestuur verklaart het bezwaar op vorengenoemde onderdelen ongegrond.

Ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen verwijst het gemeentebestuur naar de toelichting op het bestemmingsplan, waaruit blijkt dat het aantal parkeerplaatsen in het desbetreffende stadsdeel in aantal gelijk blijft. Uit een oogpunt van de beoogde ruimtelijke kwaliteit in bepaalde stadsdelen wordt het parkeren onder meer geconcentreerd rond het stadskantoor. Een ontsluiting via de Noordersingel is naar het gemeentelijk oordeel in strijd met zowel het verkeersluwe karakter, als met de wandwerking die voor deze straat wordt nagestreefd. Het instellen van eenrichtingsverkeer op de toegangsweg naar het parkeerterrein zal de hinder voor reclamant beperken. Vanzelfsprekend zal ten aanzien van de geluidhinder voldaan worden aan de wettelijke voorschriften ter zake.

Over de definitieve inrichting van de buitenruimte rond het stadhuis zijn nog geen beslissingen genomen. Oplossingen worden niet dwingend voorgeschreven in het bestemmingsplan. Wel zijn uitgangspunten geformuleerd. Met de bestemmingsomschrijving in vlak M III worden in planologische zin mogelijkheden geschapen om op een specifieke manier te kunnen voldoen aan de uitgangspunten, dat rond het stadhuis enerzijds 191 parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd en er anderzijds een hoogwaardige, groene ruimte ontstaat.

Handhaving van de door reclamant genoemde bomen is een van de uitgangspunten bij de inrichting van de buitenruimte. Een uitgangspunt dat - zo dat nog mogelijk is - moet worden afgewogen tegen andere uitgangspunten.

2. De heer Spoelstra voert het volgende aan in zijn bezwaarschrift

Na een beschouwing omtrent de rechtzekerheid van een globaal eindplan geeft reclamant aan dat in het kader van de rechtzekerheid het in de rede behoort te liggen met betrekking tot de voetgangersverbinding van de Noordersingel naar de andere parkeerplaatsen nabij het nieuwe stadhuis, de in de legenda opgenomen aanduiding (voetgangersverbinding, tracé nader te bepalen) ook op

de plankaart c.q. in het plangebied voor de verbinding parkeermogelijkheid in het differentievlak M III en de Noordersingel moet worden aangegeven. Vervolgens maakt reclamant bezwaar tegen het laten vervallen van 86 parkeerplaatsen aan de Noordersingel. Daarbij merkt hij op dat de afstand van 150 m tussen de slijterij van De Boer Winkelbedrijven en het parkeerterrein bij het nieuwe stadhuis voor hem niet aanvaardbaar is. Tot slot constateert reclamant een tegenstrijdigheid tussen de toelichting op het bestemmingsplan (pagina 51) en de voorschriften artikel 5, lid 2, sub 5.7, met betrekking tot de parkeermogelijkheid aan de Noordersingel en de mogelijkheid van het laden en lossen aan de Noordersingel.

Standpunt gemeente

Het gemeentebestuur heeft het bezwaar van de heer Spoelstra op vorengenoemde onderdelen ongegrond verklaard. In het raadsbesluit zegt het gemeentebestuur toe dat reclamant tijdig wordt geïnformeerd over de tracering en de inrichting van de voetgangersverbinding tussen de Noordersingel en het achterliggende gebied. Door middel van deze of een vergelijkbare voetgangersverbinding zullen ook andere parkeerplaatsen nabij het stadhuis bereikbaar zijn.

In de toekomstige situatie zullen de parkeerterreinen Menning, Nieuwe Huizen en Brinkstraat op een afstand van 100 m, of minder vanaf de slijterij liggen. Het gemeentebestuur acht deze afstand voldoende om te voorzien in de behoefte aan "one-stop-shopping". Het gemeentebestuur geeft hogere prioriteit aan het verbeteren van de route station-binnenstad dan aan het creëren van (kort)parkeervoorzieningen aan de Noordersingel.

Beoordeling van deze bezwaren

Met betrekking tot het bezwaarschrift genoemd onder 1 merken wij het volgende op.

Wij onderschrijven de doelstelling van het gemeentebestuur met betrekking tot het herinrichten van de Noordersingel. In de visie op de herinrichting van de Noordersingel is het parkeren uitgezonderd. De consequentie hiervan is dat de oorspronkelijk aanwezige parkeercapaciteit zo mogelijk elders in het gebied gerealiseerd moet worden. De locatie Doevenkamp biedt hiertoe goede mogelijkheden. Wij gaan ervan uit dat op deze locatie een kwalitatief goede afstemming kan worden bereikt tussen bebouwing stadhuis en de omgeving. Het parkeren kan hierin een verantwoorde plaats krijgen.

Functioneel gezien is het voor het goed functioneren van het stadscentrum van belang dat dit centrum ook voor gemotoriseerd verkeer bereikbaar blijft. Wij delen de mening van reclamant niet dat het handhaven van de parkeercapaciteit in strijd is met het rijksbeleid. Gezien de schaal van het stadscentrum, het voorzieningenniveau en het niveau van het openbaar vervoer wordt de planopzet van geconcentreerd parkeren gezien als een passende oplossing waarbij enerzijds het stadscentrum wint aan kwaliteit en anderzijds de bereikbaarheid gewaarborgd wordt.

Met betrekking tot de toegang tot de te realiseren parkeervoorzieningen zal het aantal verkeersbewegingen nabij de woning van reclamant toenemen. Wij gaan ervan uit dat bij de herinrichting van het gebied de geluidaspecten in acht worden genomen en dat aan de in de Wet geluidhinder gestelde normen wordt voldaan.

Met de in het plan opgenomen beschrijving in hoofdlijnen voor het differentievlak M III heeft het gemeentebestuur zich als opgave gesteld om met behoud van het groen karakter zo mogelijk een parkeervoorziening te realiseren. Op grond van artikel 5, lid 1, sub 9, is het gemeentebestuur gehouden de plannen tot herinrichting van de openbare ruimte aan direct omwonenden voor te leggen. Bij die gelegenheid kan eerst beoordeeld worden in hoeverre

het groene karakter behouden blijft. Gezien de toelichting op het bestemmingsplan zijn de door reclamant bedoelde bomen aangemerkt als "visueel waardevol, handhaven nastreven". Wij leiden uit het bestemmingsplan af dat in het gebied met de aanduiding M III bij de herinrichting van het gebied, het voornoemde gegeven met betrekking tot de te handhaven bomen als uitgangspunt wordt gekozen en in samenhang met de doelstelling om het groene karakter van het gebied te handhaven, zal worden gezien. Wij hebben op dit moment geen aanleiding te veronderstellen dat de bomen zullen verdwijnen. Het bestemmingsplan laat ruimte open indien op grond van zwaarwegende belangen de ruimte zou moeten worden benut ten behoeve van het realiseren van parkeerruimte en de bomen zouden moeten verdwijnen. Wij achten de bestemmingsregeling op dit onderdeel aanvaardbaar, omdat in het bestemmingsplan bij de vaststelling niet alle ruimtelijke gegevens bekend zijn en door middel van de beschrijving in hoofdlijnen de doelstellingen duidelijk zijn omschreven.

Wij achten het bezwaar van de heer Kuiper ongegrond.

Ten aanzien van het bezwaar genoemd onder 2 merken wij het volgende op
Wij achten de toezegging van het gemeentebestuur dat de parkeerterreinen via voetgangersverbinding een verbinding zullen krijgen met de Noordersingel van belang. Uit ambtelijk ingewonnen informatie blijkt dat de hoofdtoegang van het stadhuis aan de zijde van de Noordersingel wordt gesitueerd. Daaruit leiden wij af dat zonder meer een verbinding tussen bedoelde parkeervoorziening en de Noordersingel tot stand zal komen en de afstand tussen de 80 m en 150 m zal komen te liggen. Wij achten dit in de gegeven situatie een aanvaardbare afstand tot de aan de Noordersingel gelegen winkelvoorzieningen.

Met betrekking tot de parkeersituatie aan de Noordersingel onderschrijven wij de visie van het gemeentebestuur. Door het parkeervrij maken van de Noordersingel wordt de mogelijkheid gecreëerd om tot een herinrichting te komen waarbij het accent ligt op de verblijfsaspecten en de groene inrichting van het gebied. Daar parkeervoorzieningen op korte afstand zullen worden gerealiseerd achten wij de noodzaak tot het realiseren van parkeerplaatsen voor de winkel niet noodzakelijk. In hoeverre het laden en lossen in een bestemmingsregeling behoort te worden geregeld maar door middel van het treffen van verkeersmaatregelen kan worden bepaald. Wij achten het bezwaar van de heer Spoelstra niet gegrond.

Beoordeling van het plan

Tegen het bestemmingsplan bestaan bij ons, mede gezien voornoemd advies, geen overwegende bezwaren die tot onthouding van goedkeuring daaraan zouden moeten leiden.

Beslissing

Gedeputeerde staten van Drenthe;

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

BESLUITEN:

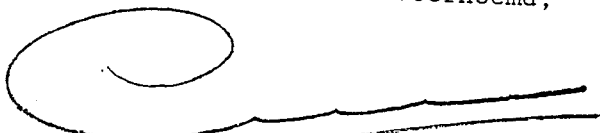
- I. de bezwaren genoemd onder 1 en 2 ongegrond te verklaren;
- II. het bestemmingsplan de Brink en omstreken goed te keuren;

III. te verklaren dat dit besluit onherroepelijk is met uitzondering van die delen van het plan die op de plankkaart met blauw zijn aangegeven;

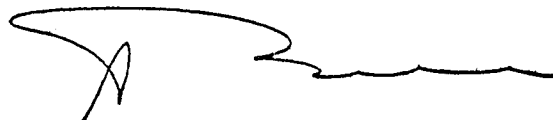
IV. een afschrift van dit besluit te zenden aan:

- de raad van de gemeente Assen
- de reclamanten
- de Provinciale Planologische Commissie (Comissie voor Gemeentelijke Bestemmingsregelingen)
- de inspecteur van de ruimtelijke ordening te Groningen
- de inspecteur van de volkshuisvesting te Groningen

Gedeputeerde staten voornoemd,

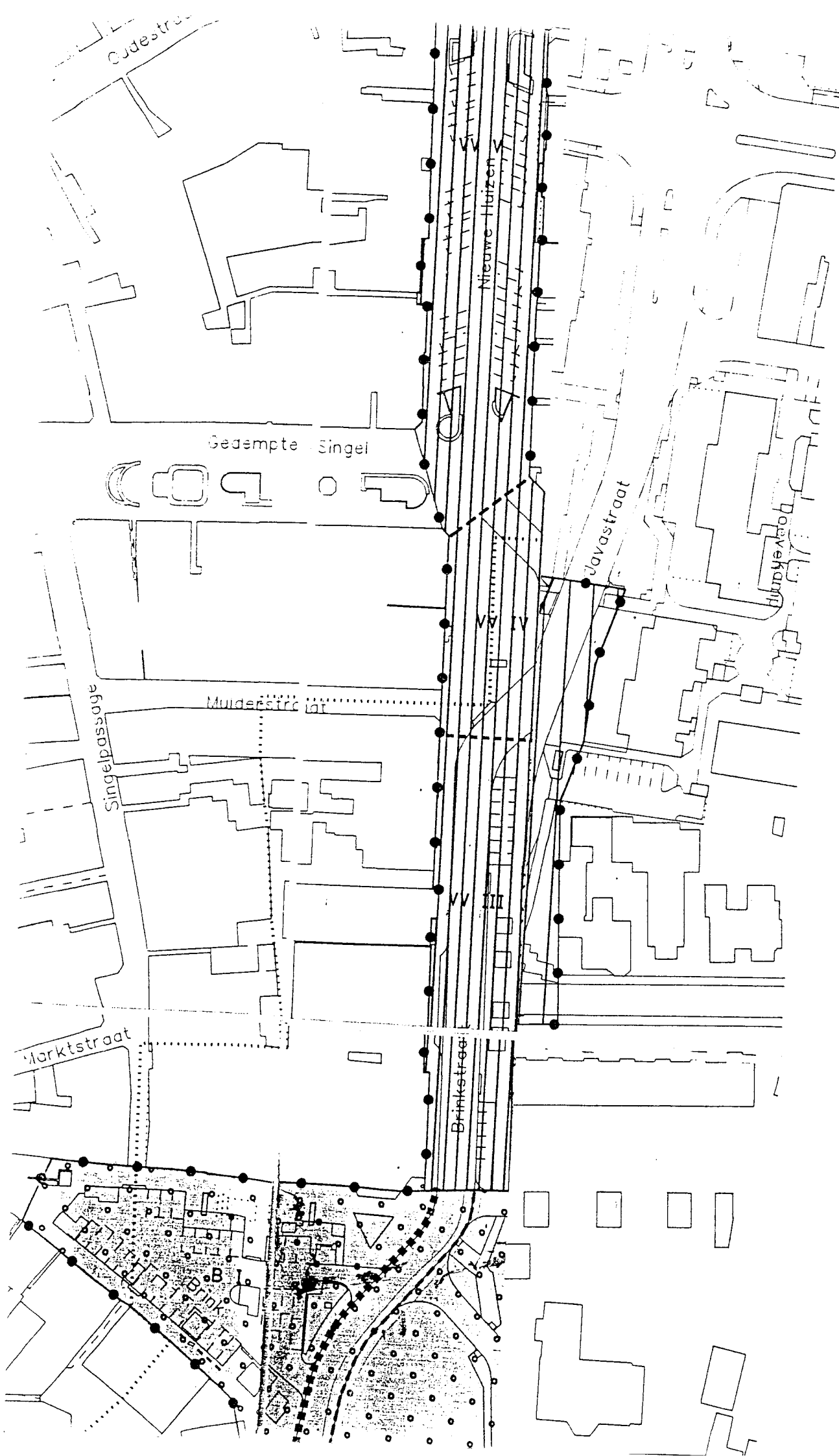


H. van Aalderen, griffier



M. de Boer, voorzitter

jb/coll.AL



PUBLIKATIE

BESTEMMINGSPLAN "DE BRINK E.O."

De burgemeester van Assen maakt bekend, dat Gedeputeerde Staten van Drenthe bij besluit van 28 september 1993, nummer 12/93-8.771, het door de gemeenteraad van Assen bij besluit van 22 april 1993, nummer 5, vastgestelde bestemmingsplan "De Brink e.o." hebben goedgekeurd.

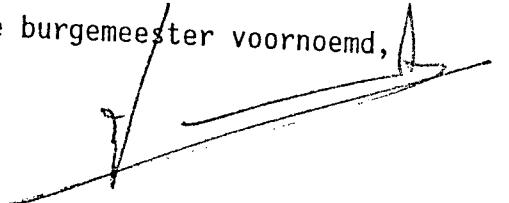
Het besluit van Gedeputeerde Staten van Drenthe tot goedkeuring is onherroepelijk met uitzondering van enkele delen die op de plankaart met blauw zijn aangegeven.

Het besluit van Gedeputeerde Staten van Drenthe en het bestemmingsplan liggen met ingang van 29 oktober 1993 gedurende één maand voor een ieder ter inzage op de afdeling algemene zaken van de dienst Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, Doevenkamp 1.

Degenen, die zich tijdig met bezwaren tegen het plan tot de gemeenteraad en tot Gedeputeerde Staten van Drenthe hebben gewend, kunnen gedurende de genoemde termijn tegen de beslissing van Gedeputeerde Staten van Drenthe beroep bij de Kroon instellen.

De beroepschriften dienen te worden gericht aan H.M. de Koningin, maar moeten worden ingediend bij de Afdeling voor de geschillen van bestuur van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage.

ASSEN, 28 oktober 1993.

De burgemeester voornoemd, 

MW. D. VAN AS - KLEIJWEGT