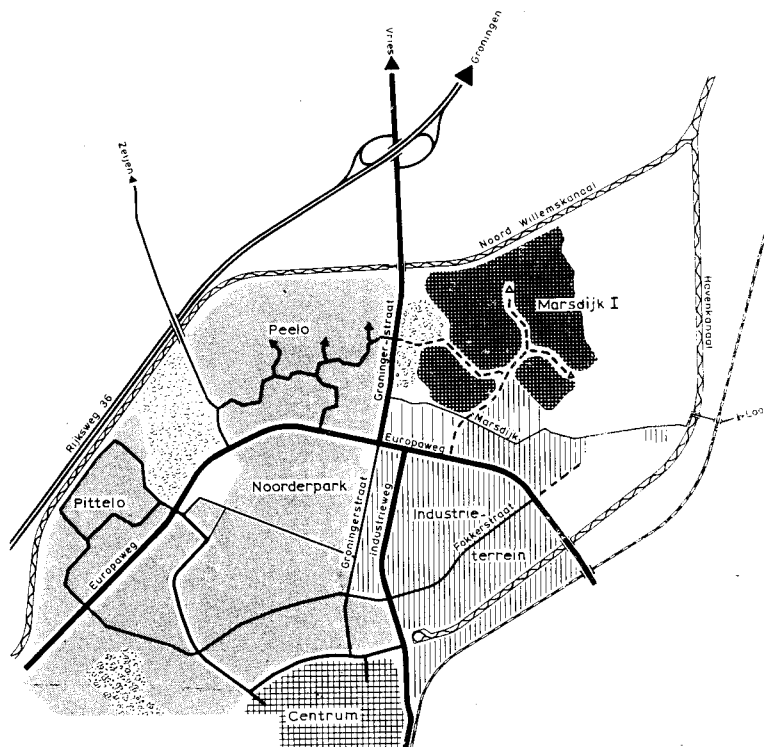


bestemmingsplan marsdijk I



gemeente

toelichting

INHOUD

1. INLEIDING	1
2. ONDERZOEKSRESULTATEN	2
2.1. Algemeen	2
2.2. Uitgangspunten	2
2.3. Het plangebied	3
2.4. Bodem, waterhuishouding en landschap	3
2.5. Oudheidkundige aspecten	10
2.6. Bestaande infrastructuur	13
2.7. Agrarische aspecten en eigendommen	15
2.8. Omvang van het woongebied	16
2.9. Het wonen	18
2.10. Groenvoorzieningen	25
2.11. Sportvoorzieningen	28
2.12. Onderwijsvoorzieningen	30
2.13. Sociaal-culturele voorzieningen	36
2.14. Sociaal-medische voorzieningen	38
2.15. Commerciële voorzieningen	38
2.16. Overige voorzieningen	41
2.17. Werkgelegenheid	41
2.18. Verkeer en vervoer	44
2.19. Geluidshinder	50
2.20. Fasering	52
2.21. Energie-aspecten	54
3. INSPRAAK	56
4. UITGANGSPUNTEN	56
5. PLANBESCHRIJVING	59
5.1. Algemeen	59
5.2. Ontwikkelingsschets Marsdijk	59
5.3. Bestemmingsplan Marsdijk I	62
5.3.1. Inleiding	62
5.3.2. Het ruimtelijk beeld	62
5.3.3. Het wonen	65
5.3.4. Groen en recreatie	68
5.3.5. Wijkvoorzieningen	69
5.3.6. Werkvoorzieningen	71
5.3.7. Het verkeer	73
5.3.8. De bestaande bebouwing	75
5.3.9. Geluidshinder	76
6. UITVOERBAARHEID VAN HET PLAN	79
7. OVERLEG	79

KAARTEN

1. Gedeelte van het structuurplan
2. Ligging van het plangebied
3. Geomorfologische kaart
4. Hoogtelijnkaart
5. Bodemkaart
6. Waterhuishoudingkaart
7. Grondwaterstanden
8. Draagkracht van de bodem
9. Groenelementenkaart
10. Archeologie, historie en veldnamen
11. Bestaande infrastructuur
12. Leidingenkaart
13. Verkeersintensiteiten
14. Geluidshinderzones
15. Nummering wegvakken
16. Ligging Marsdijk in groter verband
17. Visuele kenmerken
18. Ontwikkelingsschets
19. Ruimtelijk beeld
20. Wonen
21. Groenvoorzieningen
22. Wijk- en werkvoorzieningen
23. Verkeer

AFBEELDINGEN

- A. Toekomstige geluidshinder trafostation (in dB(A), etmaal waarden)
- B. Invloedssferen buurt- en wijkparken
- C. Mogelijke groenstructuren
- D. Mogelijke interne wegensystemen
- E. Fragment van kaart 14 uit het structuurplan m.b.t. het openbaar busvervoer
- F. Maaswijdten wegstelsels van de diverse verkeerssoorten
- G. Structuurmodellen voetpadsystemen

TABELLEN

1. Gemiddelde bruto-woningbezetting in Nederland, Drenthe en Assen per 31 december 1967, 1972 en 1982.
2. Meerjarenraming woningbouw van het rijk
3. Woningdifferentiatie Marsdijk I
4. Vooruitberekening van de leerlingen tallen bij het kleuter- en lager onderwijs in de periode 1986-2000 volgens 2 modellen (A en B)
5. Geluidszones langs wegen volgens de Wet Geluidhinder.

BIJLAGEN

- 1A. Leerlingentallen per 100 woningen naar ouderdom van de woningen (kleuter- en lager onderwijs)
- 1B. Aantallen kleuter- en lagere schoolleerlingen per woning naar opleveringsjaar van de woningen in de periode 1986-2000.
- 2A en 2B. Leerlingentallen bij het kleuter- en lager onderwijs in Marsdijk I 1986-2000 op basis van de aantallen op te leveren woningen (resp. model A en B).
3. Paragraaf 3.1 uit het voorstel voor de gemeenteraadsvergadering van 15 januari 1981 (agenda nr. 4).



1. INLEIDING.

Het gebied Marsdijk is voor het eerst als woongebied genoemd in de nota "Gemeente Assen, Uitgangspunten voor het te voeren beleid inzake de ruimtelijke ordening".

Deze studie werd in opdracht van de gemeente Assen verricht door het raadgevend ingenieursburo Ir. R. Hajema en partners b.v. te Assen en kwam in augustus 1972 gereed.

Het gaat in die nota om een visie over de ontwikkeling van Assen gedurende de komende 25 jaar en om aanbevelingen over de woonmogelijkheden voor de te verwachten bevolkingsgroei.

Uitgaande van een toekomstig inwonertal van 65 à 70.000 inwoners, van een gewenste omvang van nieuwe wijken (7.000 à 11.000 inwoners) en van bepaalde uitgangspunten m.b.t. bodem, landschap en natuurlijk milieu komt men in hoofdstuk V van de nota tot het presenteren van 7 potentiële woonlocaties en 3 mogelijke werklocaties.

Marsdijk wordt als woon- en als werklocatie genoemd. Alle lokaties zijn vervolgens verkeerskundig getoetst. Verschillende combinaties van woon- en werklocaties zijn daarna samengevoegd tot een vijftal modellen.

Vergezeld van een aantal conclusies en beleidsaanbevelingen werd het gehele rapport in 1973 aan inspraak onderworpen.

In de raadsvergadering van 17 januari 1974 kwam de hele materie uitvoerig aan de orde. In deze vergadering stemde de gemeenteraad in met een 7-tal conclusies en beleidsaanbevelingen.

Voor het onderhavige plan is vooral punt 6 van belang:

"Voorhands lijkt het gewenst de eerste uitbreiding na 1980 in het gebied Marsdijk te realiseren. Nieuwe bedrijfsvestigingen op het bestaande en ontworpen industrieterrein dienen mede getoetst te worden op eventuele hinder voor het nieuwe woongebied.

Een beslissing over de situering van woongebieden na de realisering van Marsdijk hoeft thans nog niet te worden genomen, maar kan genomen worden na een verdere uitwerking".

In het op 17 april 1980 door de gemeenteraad vastgestelde structuurplan voor de gemeente Assen zijn de diverse aspecten van de locatie Marsdijk in hoofdlijnen verder uitgewerkt.

In oktober 1978 was reeds gestart met het onderzoek ex artikel 7 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening. Een en ander resulteerde in de verschijning van de "Onderzoeknota Marsdijk" in november 1979.

Op basis van dit onderzoek is een inspraaknota opgesteld. Het bestemmingsplan voor ± 4600 woningen dat, na een inspraakprocedure en vaststelling van een aantal uitgangspunten door de gemeenteraad, in procedure werd gebracht, kon echter de goedkeuring van het college van Gedeputeerde Staten niet verwerven. Bij besluit van 11 juli 1983 werd goedkeuring onthouden aan het gehele bestemmingsplan. Belangrijkste argumenten hiervoor waren een ongedekt financieel tekort op het plan en de lange looptijd ervan (door G.S. becijferd op 18 jaar).

Het onderhavige plan omvat een kleiner gebied dan het vorige en heeft een kortere looptijd. De capaciteit bedraagt 2700 à 3000 woningen.

2. ONDERZOEKSRESULTATEN.

2.1. Algemeen.

Zoals vermeld in hoofdstuk 1 verscheen in november 1979 de "Onderzoeknota Marsdijk". In deze omvangrijke nota zijn de resultaten weergegeven van het planologisch onderzoek dat conform artikel 7 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening verricht moet worden bij de opstelling van een bestemmingsplan.

Sedert het opstellen van de onderzoeknota heeft zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan die om bijstelling c.q. actualisering van de onderzoekgegevens vragen. Werd aanvankelijk uitgegaan van 2900 à 3200 woningen, in het niet goedgekeurde bestemmingsplan was dit aantal opgevoerd tot 4400 à 4800 terwijl in het onderhavige plan dit aantal is gereduceerd tot 2700 à 3000. Het spreekt voor zich dat e.e.a. naast specifiek ruimtelijke ook kwantitatieve consequenties heeft, vooral voor de bepaling van de omvang van de diverse voorzieningen. (zie par.2.10 e.v.)

Zoals met name in par. 2.8 en hfdst.5 is verwoord dient bij het onderhavige bestemmingsplan rekening te worden gehouden met de mogelijke opstelling en realisering van een bestemmingsplan Marsdijk II in het Kleuvenveld-Oost en het Stoepveld. Omdat beide bestemmingsplannen in de toekomst dan één samenhangend geheel zullen moeten vormen, wordt in dit hoofdstuk, voorzover nodig, hiermee rekening gehouden (bepaling uiteindelijk voorzieningenpatroon etc.). Voor wat de paragrafen 2.4 t/m 2.7 betreft is het gehele oorspronkelijke plangebied nu als studiegebied beschouwd, gezien de landschappelijke en bodemkundige samenhangen. Om de lijn onderzoek-uitgangspunten-ontwerp duidelijk tot uitdrukking te laten komen, wordt in dit hoofdstuk waar nodig naar de hoofdstukken 4 en 5 verwezen.

2.2. Uitgangspunten.

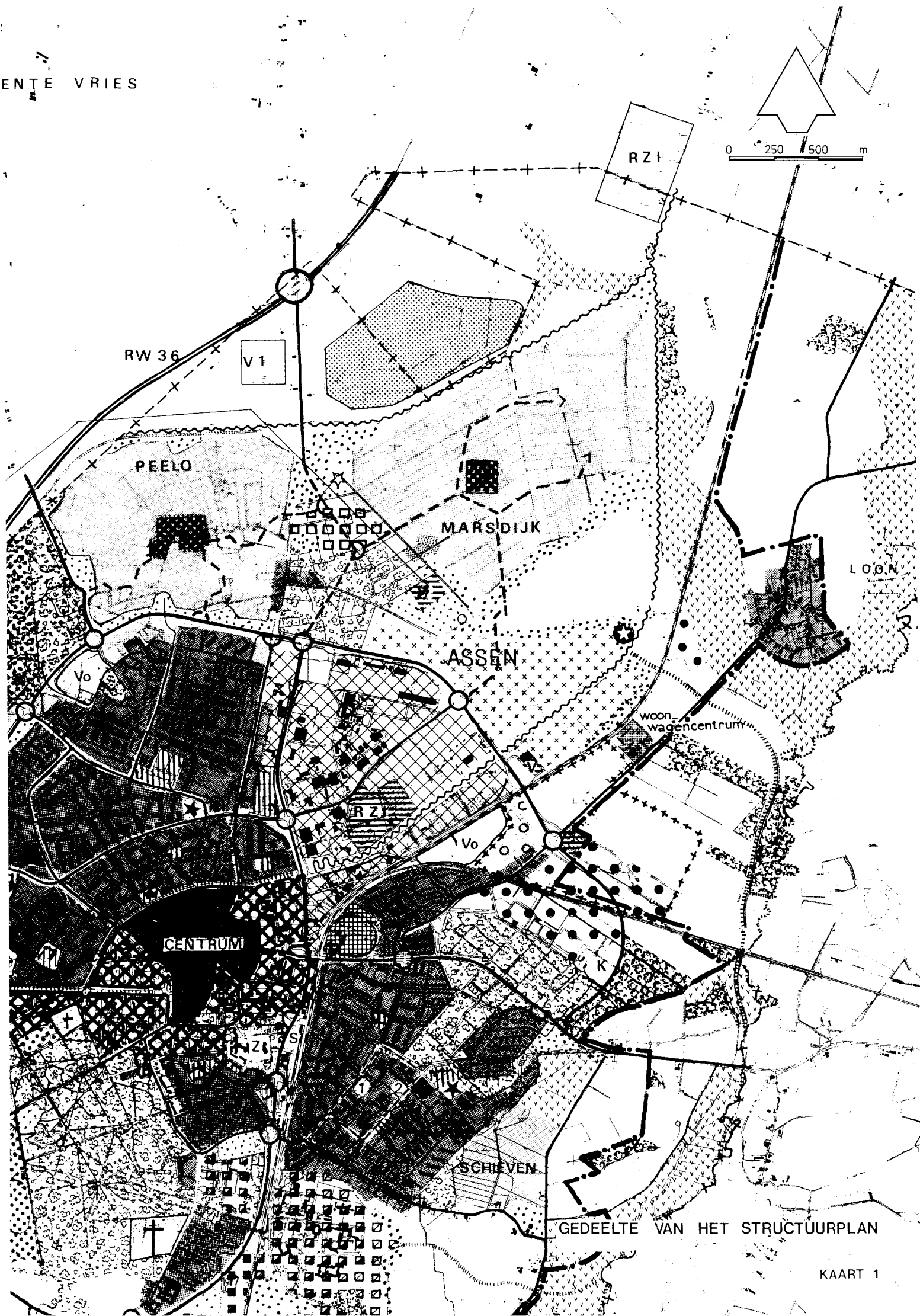
Voordat het feitelijke planonderzoek (par. 2.3. e.v.) werd verricht, is nagegaan hoe op rijks- en provinciaal niveau over de ontwikkeling van Assen wordt gedacht en wat hierover in het nieuwe structuurplan van Assen staat.

Zowel uit de Verstedelijkingsnota van de regering als uit het streekplan Midden-Drenthe blijkt, dat voor Assen een duidelijke taak is weggelegd als regionale verzorgingskern. In het in juni 1981 vastgestelde streekplan voor Midden-Drenthe wordt als maximum groeicijfer voor Assen een inwonertal van 53.800 in 1990 aangehouden. (Op 1 januari 1984 bedroeg het inwonertal 46.745).

Ook in het structuurplan voor de gemeente Assen wordt uitgegaan van een verdere uitbouw van Assen. Als taakstelling m.b.t. het inwonertal wordt aangehouden: 48.000 inwoners in 1985 en 57.000 omstreeks de eeuwwisseling. Berekend is, dat er afhankelijk van de feitelijke groei en van de mate van daling van de gemiddelde woningbezetting, in de periode 1-1-'81 t/m 31-12-2000 in Assen minimaal 6350 en maximaal 9950 huizen gebouwd moeten worden.*)

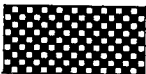
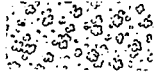
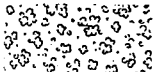
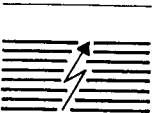
Hiervan dient het merendeel in Peelo en Marsdijk te worden gerealiseerd.

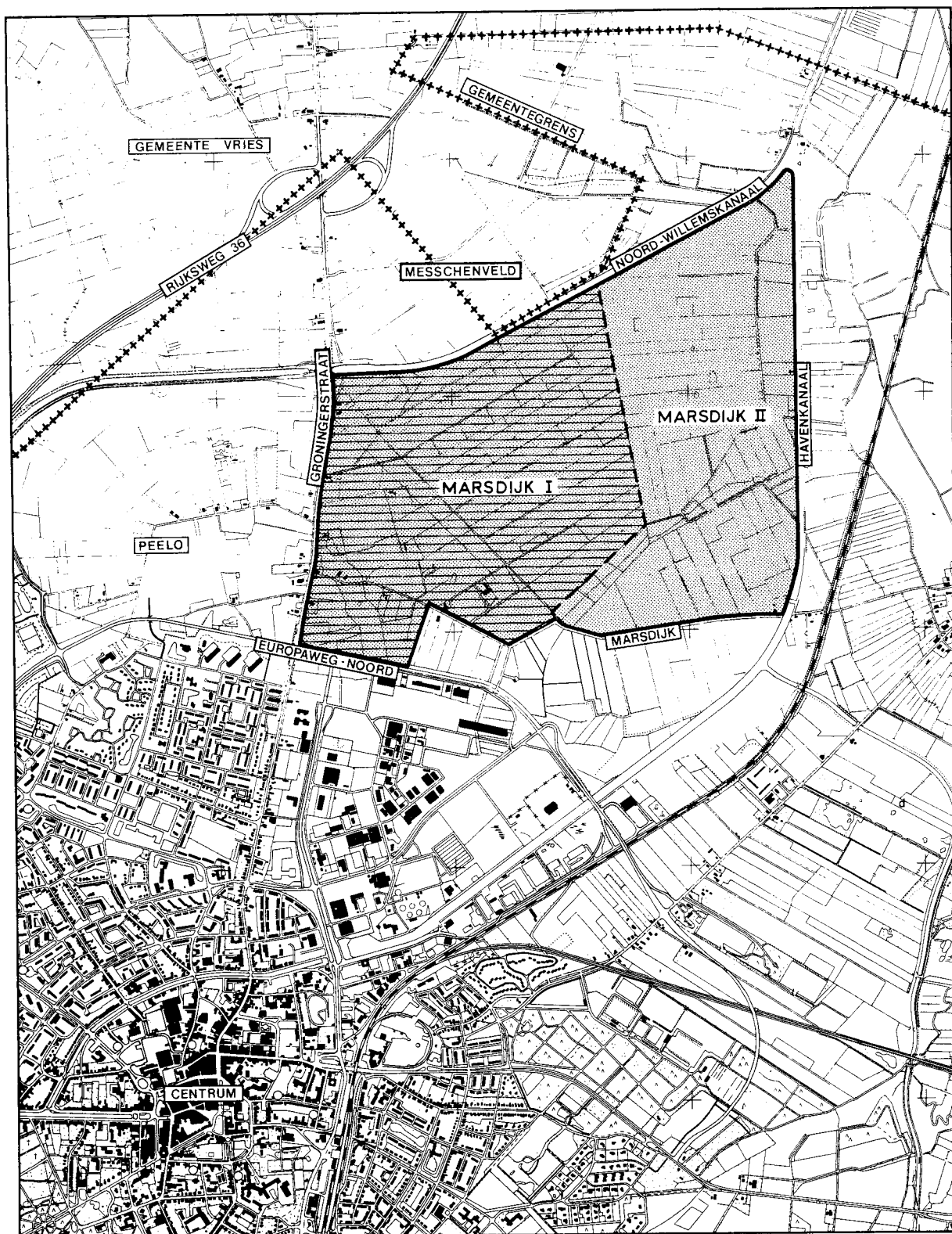
*) In de periode 1981 t/m 1983 zijn inmiddels 2100 woningen gereed gekomen.



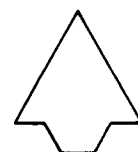
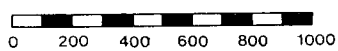
GEDEELTE VAN HET STRUCTUURPLAN

VERKLARING: (verkorte versie)

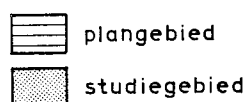
	bestaand situatie '77	toekomstig 1977-2000
woongebieden en dorpsbebouwing resp. alternatieve woongebieden met uitbreidingsrichting		
buurt- of wijkwinkelcentrum (winkels, wonen en diensten)		
industriële bedrijven en groothandel		
<u>diensten:</u> kantoren		
parken		
natuurgebied; overig stedelijk groen (o.m. randzone)		
sporthal		
<u>verkeer en vervoer:</u> rijksweg met aansluiting		
wijkverzamelweg met aansluiting (alternatieven) en overige externe wegen		
buurtverzamelstraat		
spoorlijn		
scheepvaartkanaal		
<u>nutsvoorzieningen:</u> rioolwaterzuiveringsinstallatie		
hoogspanningsleiding		
schakelstation		
landbouw		
landbouwgronden met natuurwetenschappelijke waarde		
grens stroomdallandschap Drentse Aa		
gemeentegrens		



SCHAALSTOK
MATEN IN METERS



LIGGING VAN HET PLAN MARSDIJK



KAART 2

In het structuurplan staan veel zaken die van belang zijn voor het plan Marsdijk. Die punten zijn allemaal geïnventariseerd en in de onderzoeknota opgenomen (zie blz.4 t/m 12); ze vormen als het ware het kader waarbinnen het bestemmingsplan ontwikkeld moet worden. Uit de gegevens blijkt, dat er bodemkundig en landschappelijk gezien weinig belemmeringen bestaan om in Marsdijk een woongebied te creëren. Wat het verkeer betreft zijn, blijkens het structuurplan, vooral het tracé van het noordelijke invalsweg, de interne verkeersstructuur van Marsdijk, het openbaar vervoer en de langzaam-verkeer-routes belangrijke punten waarover een aantal "voorzetten" wordt gegeven.

Ook m.b.t. het voorzieningenpakket in Marsdijk zijn in het structuurplan enkele indicaties gegeven die in de onderzoeknota verder zijn uitgewerkt.

Kaart 1 is een fragment van de kaart, die bij het structuurplan hoort. Hierop staat het toekomstige woongebied Marsdijk en z'n omgeving aangeduid.

Het gaat om een globaal beeld op structuurplanniveau, dat tijdens en na het planologisch onderzoek verder is verfijnd.

In diverse navolgende paragrafen zal op de inhoud van het structuurplan worden teruggekomen.

2.3. Het plangebied.

Nadat in par. 2.2. beknopt het kader is geschetst waarbinnen de ontwikkeling van het nieuwe woongebied Marsdijk dient plaats te vinden, komen verder in dit hoofdstuk de voor het plangebied specifieke onderzoeksgegevens aan de orde.

De west-, noord- en oostgrens van het plangebied zijn bepaald door respectievelijk de Groningerstraat, het Noord-Willemskanaal en de oude markegrens tussen Peel en Loon. (zie kaart 2).

Als zuidelijke begrenzing zijn De Landjes en de Marsdijk aangehouden met uitzondering van het gebied rondom het z.g. burcht-terrein.

Behalve het gedeelte van het gebied ten zuiden van de Marsdijk en een smalle strook langs de Groningerstraat is het gehele plangebied gelegen in het Bestemmingplan voor het buitengebied dat bij K.B. d.d. 19 maart 1976 onherroepelijk werd. Het gebied rondom "de burcht" ligt in het op 27 november 1973 door G.S. goedgekeurde Bestemmingsplan Industrierrein terwijl de genoemde strook langs de Groningerstraat nog is opgenomen in het "Uitbreidingsplan in hoofdzaak" dat op 11 maart 1960 werd goedgekeurd.

Behalve het gedeelte ten zuiden van de Marsdijk heeft vrijwel het gehele plangebied een agrarische bestemming (zonder een eventuele toevoeging t.a.v. landschappelijke waarde of iets dergelijks).

Zoals vermeld in par. 2.1 is met name m.b.t. de landschappelijke en bodemkundige aspecten (par. 2.4 t/m 2.7.) het gehele gebied tussen Groningerstraat en Havenkanaal als studiegebied beschouwd, gezien de samenhangen in bodem en landschap en het reeds verrichte onderzoek. Dit gebied is op kaart 2 als "studiegebied" aangeduid.

2.4. Bodem, waterhuishouding en landschap.

In deze paragraaf komen de factoren aan de orde, die geleid hebben tot de vorming van de huidige bodemkundige, waterhuishoudkundige en landschappelijke structuur van het plangebied.

Voor een belangrijk deel vormen deze paragrafen een weergave van een in maart en april 1977 door drs. P.A.M. Claassen verricht onderzoek *).

Dit onderzoek omvat de uitkomsten van grondboringen, visuele verkenningen en literatuurstudies. De boringen (3 á 4 per ha) zijn verricht met een z.g. "spitsmuis" tot een diepte van 1.20 m. Door de Grontmij n.v. te De Bilt zijn enige aanvullende onderzoeken verricht.

Verder berust het materiaal dat in deze paragraaf is weergegeven op eigen onderzoeken, metingen etc. van gemeentelijke diensten.

Het gaat om de volgende aspecten:

1. Geologie (3.2.1.)
2. Geomorfologie (3.2.2.)
3. Bodem (3.2.3.)
4. Waterhuishouding (3.2.4.1. t/m 3.2.4.3.)
5. Draagkracht van de bodem (3.2.5.)
6. Landschap (3.2.6.)
7. IJsbaan (3.2.7.)

(De cijfers tussen de haakjes verwijzen naar de paragrafen in de onderzoeknota).

Hierna worden deze aspecten beknopt aan de orde gesteld.

De ondergrond van het studiegebied is voornamelijk gevormd in het Pleistoceen. Deze geologische periode wordt gekenmerkt door een afwisseling van ijstijden (glacialen) en warmere perioden (interglacialen). In één van de ijstijden, het Elsterien, werd door rivieren en smeltwater een bodempakket afgezet, dat de Formatie van Peelo is genoemd, omdat bij Peelo deze formatie voor het eerst is onderzocht, beschreven en gekarakteriseerd. Deze bodemlaag bestaat uit z.g. potklei en uiterst fijne lemige en sterk lemige zanden. De op het Elsterien volgende interglaciaal heeft hier weinig sporen achtergelaten. Dat kan niet gezegd worden van de daarop volgende ijstijd, het Saalien. In die periode ontstond het z.g. keileem, dat vooral in het zuidelijke en westelijke deel van het studiegebied vrij dicht aan de oppervlakte komt. In de laatste ijstijd werden t.g.v. zand- en sneeuwstormen dekzanden over het keileemlandschap gedeponerd.

In de laatste fase van de ijstijden en in het Holoceen vond veenvorming plaats. In het studiegebied heeft zich veen ontwikkeld in een aantal afvoerloze terreininzinkingen en in de beekdalen. Er is meer veen aanwezig geweest dan thans nog waarneembaar is. Door de plaatselijke bevolking is in de lange bewoningsgeschiedenis namelijk nogal wat veen gewonnen.

In het rapport van drs. Claassen en in de onderzoeknota (par. 3.2.2.) is uitvoerig aandacht besteed aan de geomorfologische aspecten van het studiegebied. Bij de geomorfologie gaat het om de huidige vorm van het aardoppervlak in relatie tot haar ontstaanswijze. Een belangrijke term hierbij is het begrip "reliëf".

*) Hpart Assen: "Fysisch-geografisch onderzoek Marsdijk", juni 1977.

In deze toelichting wordt volstaan met de opname van een tweetal kaarten (kaart 3 en 4) die grotendeels voor zichzelf spreken. Duidelijk springen de twee stroomdalen en het tussenliggende, vlakkere gebied in het oog.

Het gebied in totaliteit geeft een zwakke helling van west naar oost te zien.

Voor de planvorming zijn geomorfologische en hoogtegegevens van direct belang (hfdst.4, uitgangspunt 1):

- a. Belangrijke hoogteverschillen in het terrein kunnen aantrekkelijke aanknopingspunten voor de stedenbouwkundige vormgeving bieden.
- b. De gegevens zijn van belang voor de kennis van de waterhuishouding in het studiegebied.
- c. Vooral in de min of meer geaccidenteerde overgangsgebieden treft men vaak ecologisch interessante situaties aan, die aanknopingspunten bieden voor landschapsbeheer en landschapsbouw.
- d. Sommige geomorfologische elementen hebben een zodanige waarde dat ze het bewaren c.q. inpassing in het plangebied waard zijn.

Blijkens kaart 3 en 4 (en hfdst.6 uit het eerdergenoemde rapport Claassen) treft men de geomorfologisch meest interessante gebieden aan in de reeds genoemde oude stroomdalen in het noordwesten en zuidoosten van het gebied. ook het zuidwestelijke deel heeft wat dat betreft enige waarde. In het zwak hellende, grote open deel van het studiegebied komen met uitzondering van enkele depressies (zie kaart 3), weinig belangwekkende geomorfologische elementen voor.

Voor de bodemkartering van Marsdijk is gebruik gemaakt van de z.g. bodemclassificatie van De Bakker en Schelling (Wageningen, 1966). Bij deze classificatie is de bodem ingedeeld in orden, suborden, groepen en subgroepen. Er worden 5 orden onderscheiden:

1. veengronden
2. podzolgronden
3. brikgronden
4. eerdgronden
5. vaaggronden

In Marsdijk zijn alleen de categorieën 2 en 4, en in geringe mate 1, van belang.

De podzolgronden worden gekenmerkt door het voorkomen van een z.g. uitspoelingslaag en een inspoelingslaag d.w.z. dat bepaalde stoffen uit de bovengrond (A-horizont) ten gevolge van neerslag etc. in een lagere bodemlaag (B-horizont) weer neerslaan. Die stoffen kunnen b.v. humus of ijzer zijn.

De podzolgronden in Marsdijk behoren alle tot de suborde van de hydropodzolgronden. Bij deze gronden zit de humus als een dun laagje om de zandkorrels geplakt (z.g. amorfe humus); ook kunnen ijzerverbindingen aangetroffen worden. De ondergrond bestaat in alle gevallen uit zand; op een aantal plaatsen komt binnen 120 cm onder het maaiveld keileem voor.

De eerdgronden hebben een duidelijk ontwikkelde donkere bovengrond.

Deze gronden worden gekenmerkt door een laag van, veelal opgebracht, humeus materiaal.

De eerdgronden in Marsdijk behoren tot de suborden dikke eerdgronden en hydro-eerdgronden. Bij de eerdergenoemde suborde is de donkere bovengrond dikker dan 50 cm. De hydro-eerdgronden danken hun humeuze bovengrond (50 cm dik) aan hun natte ligging.



morfogenese		vormbe- palend agens		ouder- dom		Holoceen Pleistoceen		o landijs water wind		dekzandvlakte droge dalen uitblazingsbekkens		beekdalglooiing beekdalbodem		(naamgeving i.v.m. ontstaan)			
morfografie		hellingen van		max. voorkomende hoogteverschillen tot-in m.		morfogenese		morfogenese		morfogenese		morfogenese		morfogenese			
reliefklasse		macro- relief		microrelief		max. voorkomende hoogteverschillen tot-in m.		morfogenese		morfogenese		morfogenese		morfogenese		morfogenese	
eenheid	reliefklasse	macro- relief	microrelief	max. voorkomende hoogteverschillen tot-in m.	hellingen van	morfogenese	morfogenese	morfogenese	morfogenese	morfogenese	morfogenese	morfogenese	morfogenese	morfogenese	morfogenese	morfogenese	
→	vrij vlak reliëf max. voorkomende hoogteverschillen van 0,5 tot 5 m.	zeer zwakke glooiing	vrij vlak terrein	5	0-15'	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	
→	steilste hellingen tussen 15' en 30'	glooiing	glooiing met kleine onregel- matigheden	1	0-30'	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	
→	vrij vlak reliëf max. voorkomende hoogteverschillen van 1 tot 2,5 m.	glooiing	glooiing met kleine onregel- matigheden	1,5	0-30'	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	
→	steilste hellingen tussen 15' en 30'	glooiing	glooiing met kleine onregel- matigheden	2,5	30'- 3°	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	
*		dal- bodem	vrij vlak terrein met kleine on- regelmatig- heden	0,5	0-30'	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	afvoerkrachten	

SCHAALSTOK
MATEN IN METERS

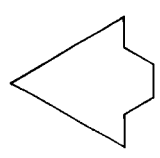


GEOMORFOLOGISCHE KAART

KAART 3



- | | |
|---|-------------------------------------|
| | 7 - 8 m. boven N.A.P. |
| | 8 - 9 " |
| | 9 - 10 " |
| | 10 - 11 " |
| | 11 - 12 " |
| | 12 " |
| | halve meter hoogtelijn |
| | opgehoogd terrein (niet gekarteerd) |
| • | grens van het studiegebied |



SCHAALSTOK
MATEN IN METERS
0 100 200 300 400 500

Ook bij deze gronden bestaat de ondergrond uit zand, terwijl eveneens hier en daar binnen 120 cm onder het maaiveld keileem voorkomt.

De naam veengronden spreekt voor zich en zal hier niet nader worden toegelicht

In het studiegebied treft men 9 verschillende bodemtypen aan. Het gaat om subgroepen uit het systeem van De Bakker en Schelling; ze staan op kaart 5 afgebeeld. De bodemtypen zijn in het rapport Claassen en par. 3.2.3. van de onderzoeknota uitvoerig besproken. De waarde van de bodemgegevens blijkt vooral in samenhang met andere bodemaspecten zoals hoogteligging, waterhuishouding etc. Uit combinaties van de afzonderlijke gegevens kunnen geschiktheidskaarten worden vervaardigd die van groot belang zijn voor de planvorming.

Voor wat het aspect waterhuishouding betreft zijn met name 3 zaken van belang:

- a. de huidige afwatering;
- b. de grondwaterstanden;
- c. de toekomstige riolering.

In de huidige afwatering van het studiegebied spelen het Noord-Willemskanaal en het Havenkanaal een belangrijke rol. Alle waterlopen in dit gebied monden direct of indirect op deze kanalen uit. Het waterpeil van beide kanalen ligt op 6.62 m + N.A.P. De belangrijkste waterlopen zijn aangegeven op kaart 6. Ze kunnen globaal als volgt worden ingedeeld:

1. De leidingen van het Waterschap Drentse Aa.

Via deze leidingen wordt al het water uit het studiegebied afgevoerd; zij regelen tevens de grondwaterstand. Dit is vooral belangrijk voor in de nabijheid gelegen houtwallen.

In hoofdzaak zullen deze watergangen als open leidingen gehandhaafd dienen te blijven.

Opmerkelijk is nog dat de meeste van de bedoelde watergangen door de landschappelijk aantrekkelijkste delen van het studiegebied lopen (De Landjes, Hullenstukken en Stroeten *).

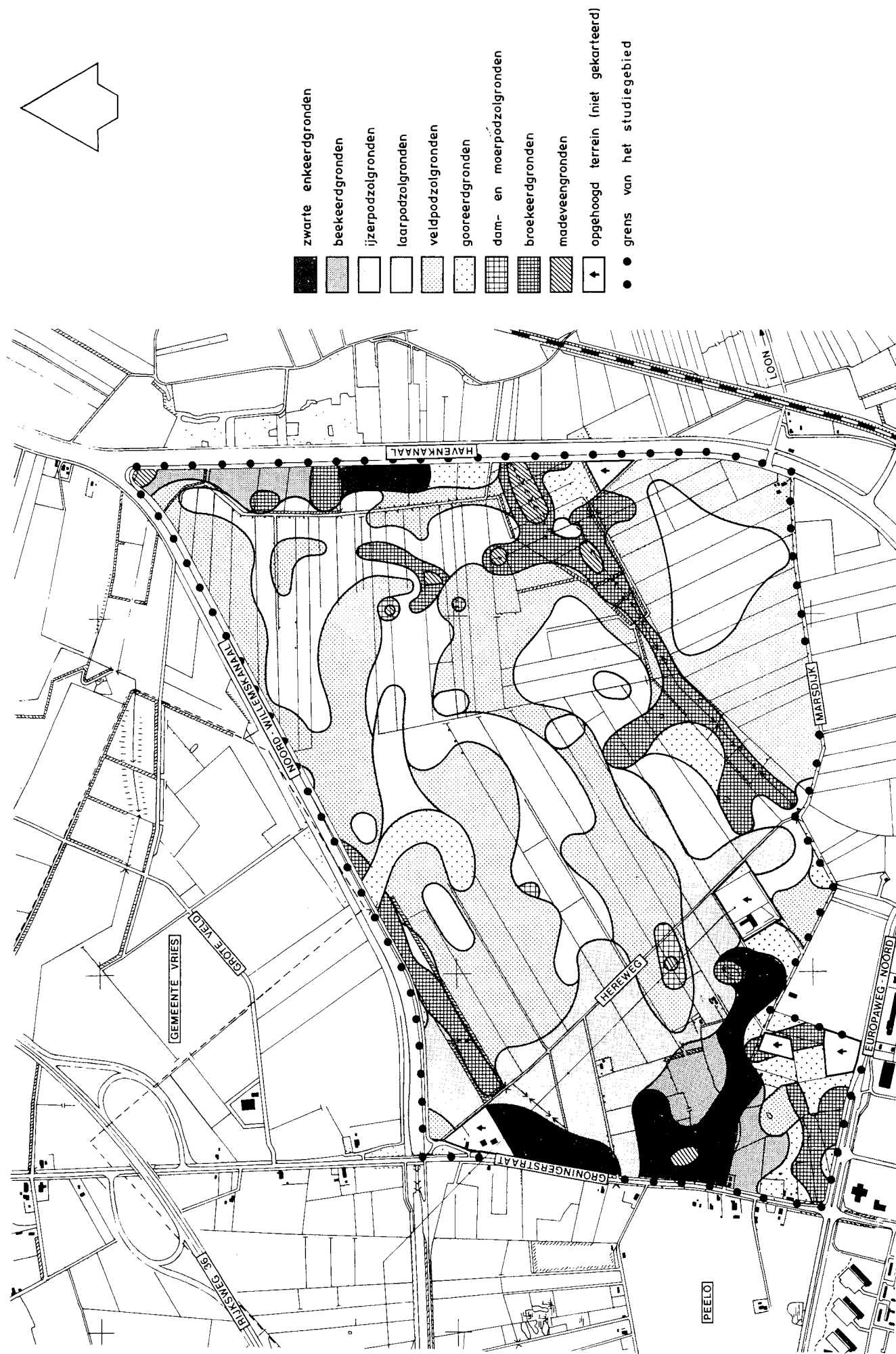
Als zodanig dient extra aandacht aan de handhaving van deze watergangen te worden geschonken.

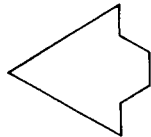
2. Bermsloten.

Langs de Groningerstraat, Marsdijk, de beheerswegen langs de kanalen en langs enkele onverharde wegen in het studiegebied komen bermsloten voor.

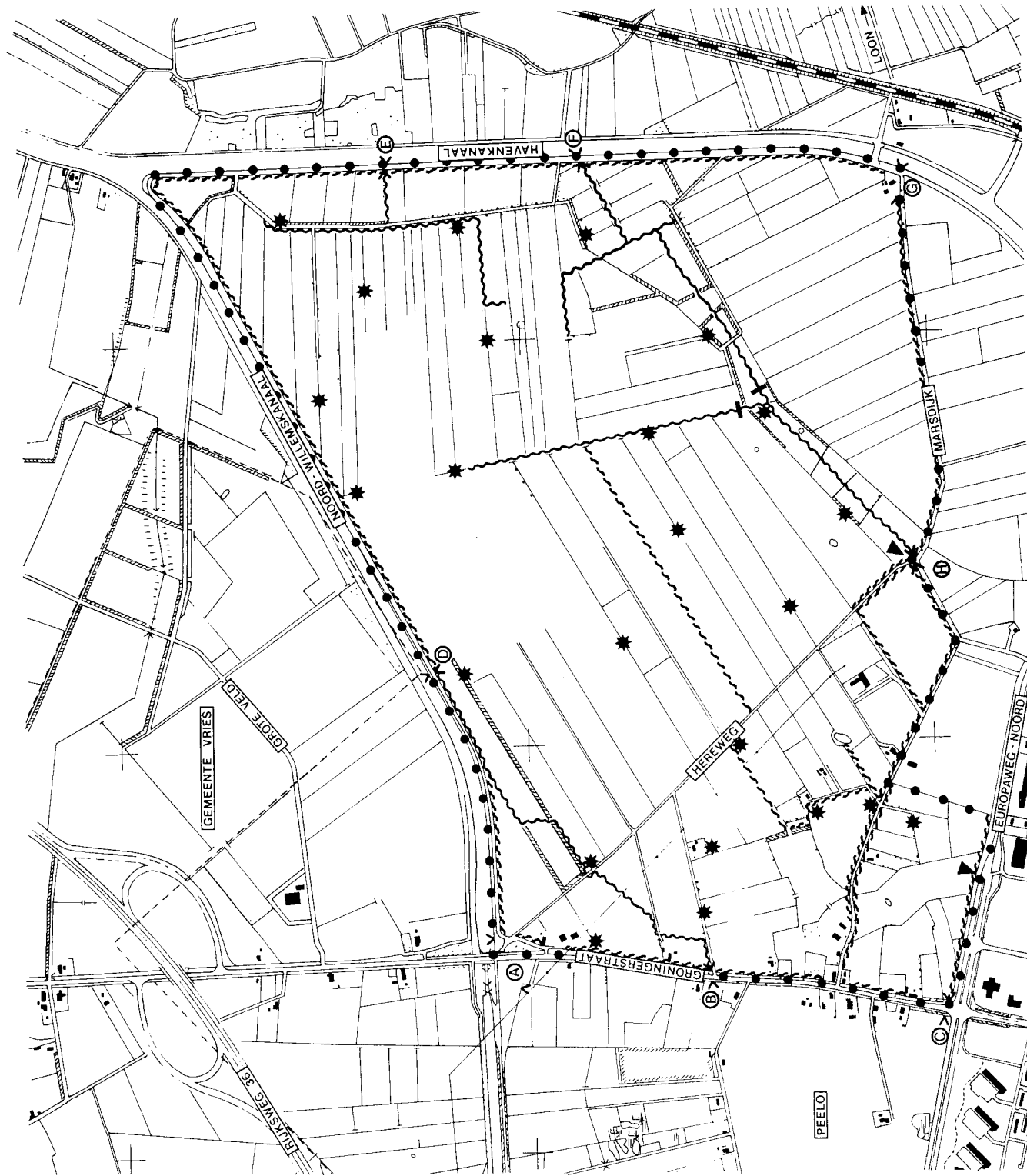
T.b.v. de drooglegging en ontwatering van deze wegen dienen ze gehandhaafd te blijven. Ze zijn ook van belang voor de begroeiing in de wegbermen (bomen en struiken).

*) zie voor deze benamingen kaart 10.





- waterleidingen van het waterschap Drentse Aa
overige van belang zijnde waterlopen
— stuw
* peilbuis
⊙ enkele belangrijke duikers
▼ lozingspunt riolering
• grens van het studiegebied



SCHAALSTOK
MATEN IN METERS
0 100 200 300 400 500

3. Overige waterlopen.

Voor zover de overige waterlopen (sloten en greppels) nabij te handhaven bomen en houtwallen zijn gelegen en/of dienst kunnen blijven doen voor de afwatering kunnen ze gehandhaafd blijven of vervangen worden door een andere doeltreffende ontwatering. De lozingspunten van het watergangenstelsel in het studiegebied op de kanalen in de vorm van duikers zijn op kaart 6 met de letters D t/m G aangeduid.

Regenwater uit het gebied ten westen van de Groningerstraat (Peelo) wordt middels enkele duikers en watergangen via het plangebied afgevoerd. Op kaart 6 zijn de betreffende duikers met de letters A, B en C aangegeven. Duiker H is van belang voor de afwatering van het gebied ten zuiden van de Marsdijk.

Vanuit diverse gezichtspunten is het van belang een goed inzicht te hebben in de huidige grondwaterstanden. Deze worden bepaald door de afwateringsmogelijkheden en de waterdoorlatendheid van de bodem.

De laagste grondwaterstand is bepalend voor de aanwezigheid van blijvend open water in het plangebied.

De hoogste grondwaterstand is maatgevend m.b.t. het aanleggen van verdiepte wegtracé's, de groenvoorzieningen etc. Een belangrijke randvoorwaarde is de waterstand in het Noord-Willemskanaal i.v.m. de daarmee in open verbinding staande waterlopen.

Opgemerkt dient te worden dat het eventueel verlagen van de grondwaterstand met grote zorgvuldigheid dient te gebeuren in de buurt van te sparen bomen en houtwallen; deze zijn vaak zeer gevoelig voor grondwaterstandverlagingen.

Tijdens het door drs. Claassen verrichte fysisch-geografisch onderzoek in het voorjaar van 1977 zijn ook de grondwaterstanden opgenomen.

Omdat het toen nogal nat was en het een momentopname betrof, zijn in de periode april '79 - november '80 op 24 plaatsen (zie kaart 6) middels peilbuizen de fluctuaties van de grondwaterstanden onderzocht. Op basis van 15 opnamen in die periode zijn op kaart 7 enkele globale lijnen aangegeven m.b.t. de laagste en hoogste grondwaterstanden t.o.v. N.A.P.

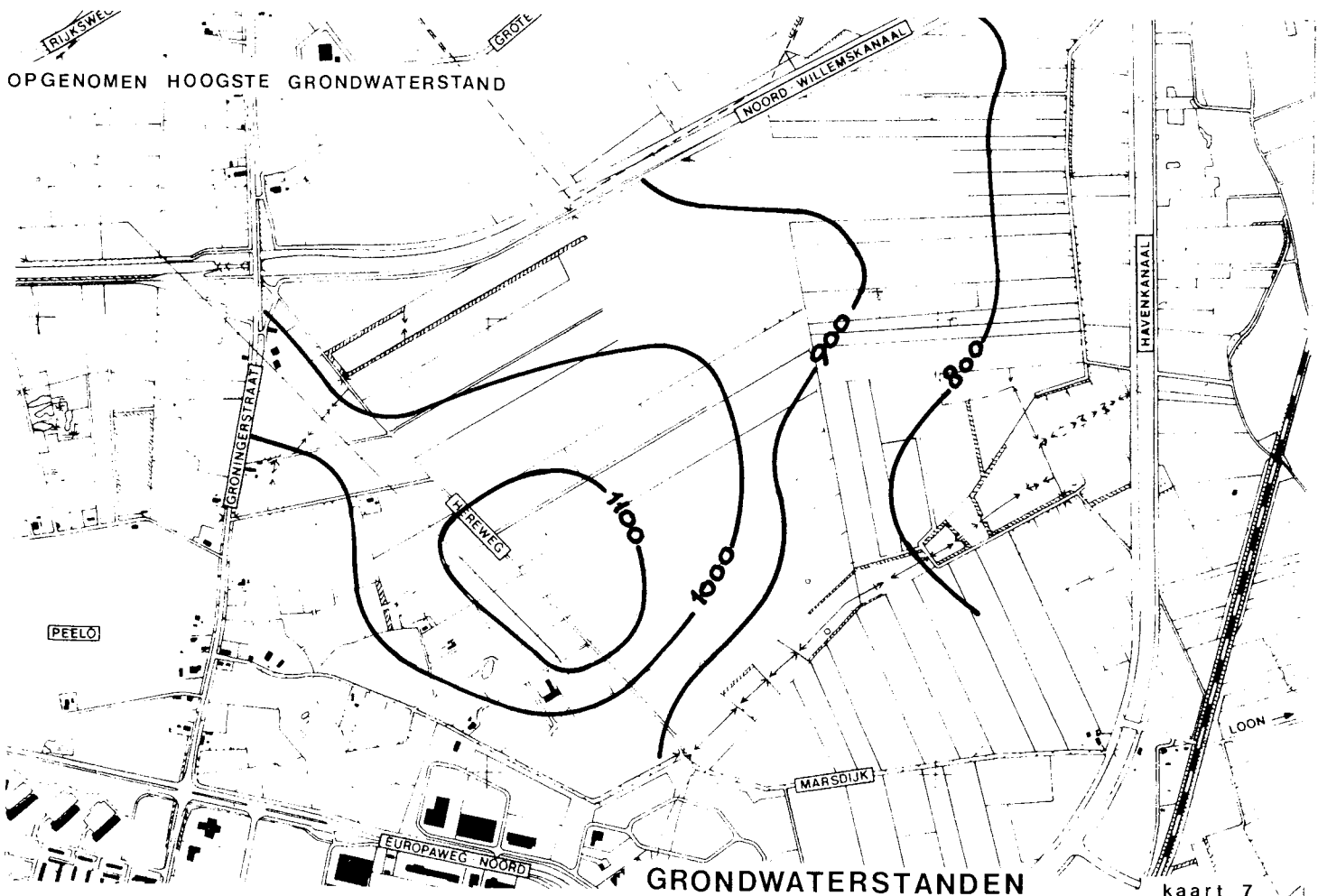
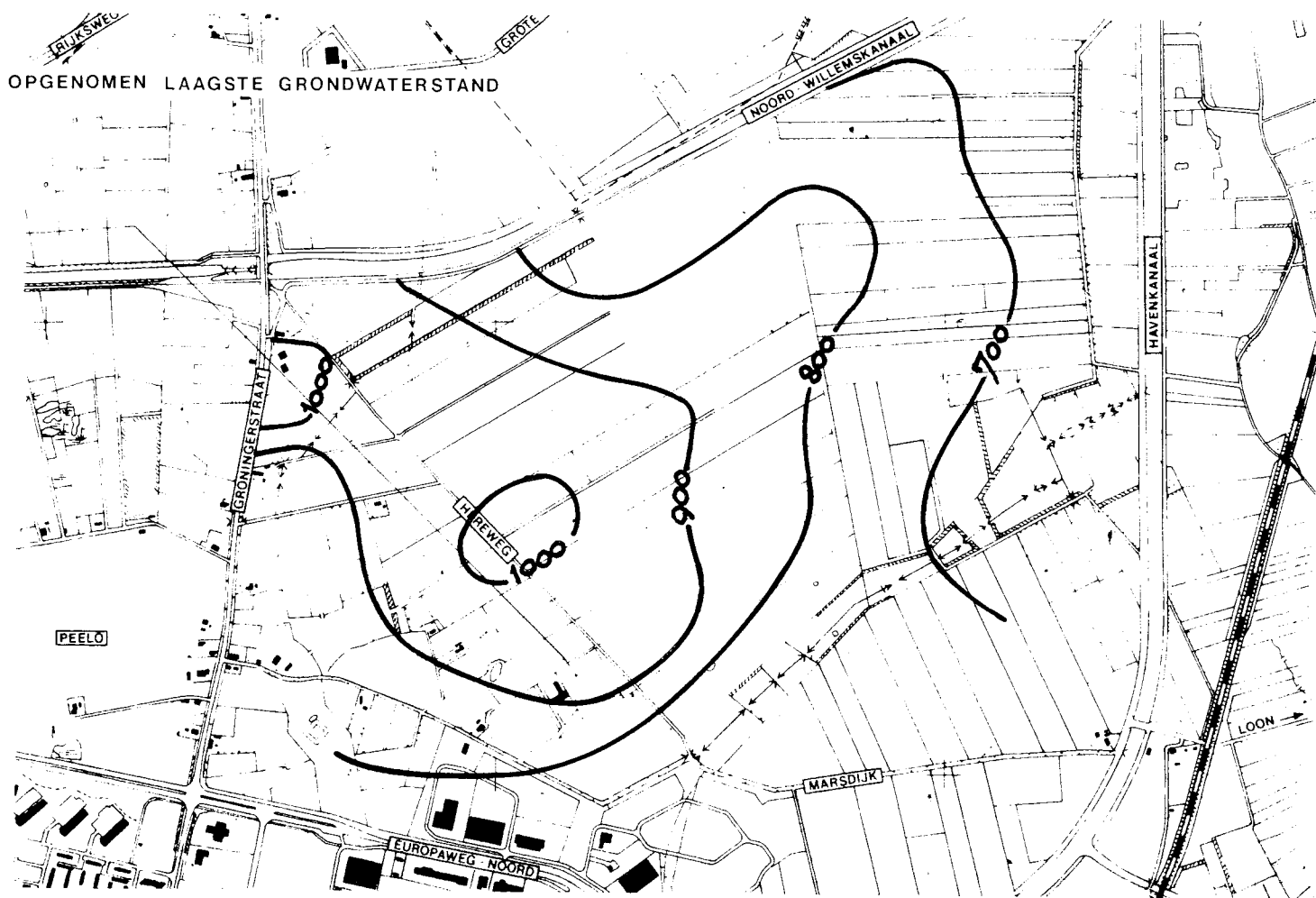
Dit kaartbeeld in relatie met kaart 4 en uiteraard ook de oorspronkelijke meetgegevens zijn van groot belang bij de verdere planontwikkeling.

Uit cijfers is gebleken dat op enkele plekken het grondwater, vooral in de winter, tot 5 à 15 cm onder het maaiveld stijgt en dat daarentegen op andere plekken het grondwater 's zomers tot 2½ à 3 meter onder het maaiveld kan wegzakken. In 90% van de gevallen bedragen de fluctuaties tussen de laagste en de hoogste waargenomen stand niet meer dan 150 cm.

Nat kan het vooral zijn in het zuidwestelijke deel van het studiegebied, in de beekdalen en in enkele terreininzinkingen (zie ook kaart 3).

Dit blijkt ook uit de, overigens qua tijdsdimensie beperkte, opnamen van drs. Claassen (zie o.a. onderzoeknota kaart 13).

T.a.v. rioleringen kan onderscheid worden gemaakt in gemengde en gescheiden stelsels. Bij een gescheiden stelsel worden regenwater en afvalwater afzonderlijk afgevoerd terwijl bij een gemengd stelsel alle af te voeren hoeveelheden middels één rioolstelsel worden verwijderd.



GRONDWATERSTANDEN

kaart 7

De voor- en nadelen van beide stelsels zijn uitvoerig vermeld in paragraaf 3.2.4.3. van de onderzoeknota. Aangezien inmiddels voor een grotendeels gemengd stelsel is gekozen (zie hdst. 4; uitgangspunt 3) zal in deze toelichting op de voor- en nadelen niet verder worden ingegaan.

De af te voeren hoeveelheden bestaan uit de z.g. droogweerafvoer (huishoudwater en industrieel afvalwater) en de regenafvoer.

De droogweerafvoer (d.w.a.) naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie zal plaats vinden via twee lozingspunten (zie kaart 6).

Het eerste lozingspunt ligt in het verlengde van de Fokkerstraat en wordt via het industrieterrein doorgetrokken tot in de Marsdijk. Het tweede punt ligt in het verlengde van de W.A. Scholtenstraat, waarbij de riolering reeds onder de Europaweg is doorgelegd. Uitgaande van een gemengd stelsel dient met de volgende afvoergegevens rekening te worden gehouden:

- aantal woningen: ca. 2900 (minimaal 2700, maximaal 3000 woningen; zie par. 2.8.);
- gemiddelde woningbezetting: 2,7 inw./won.;
- d.w.a. 12 liter/uur/inwoner;
- 3-voudig verdunde d.w.a.;
- ledigingstijd rioolstelsel: max. 15 uur.

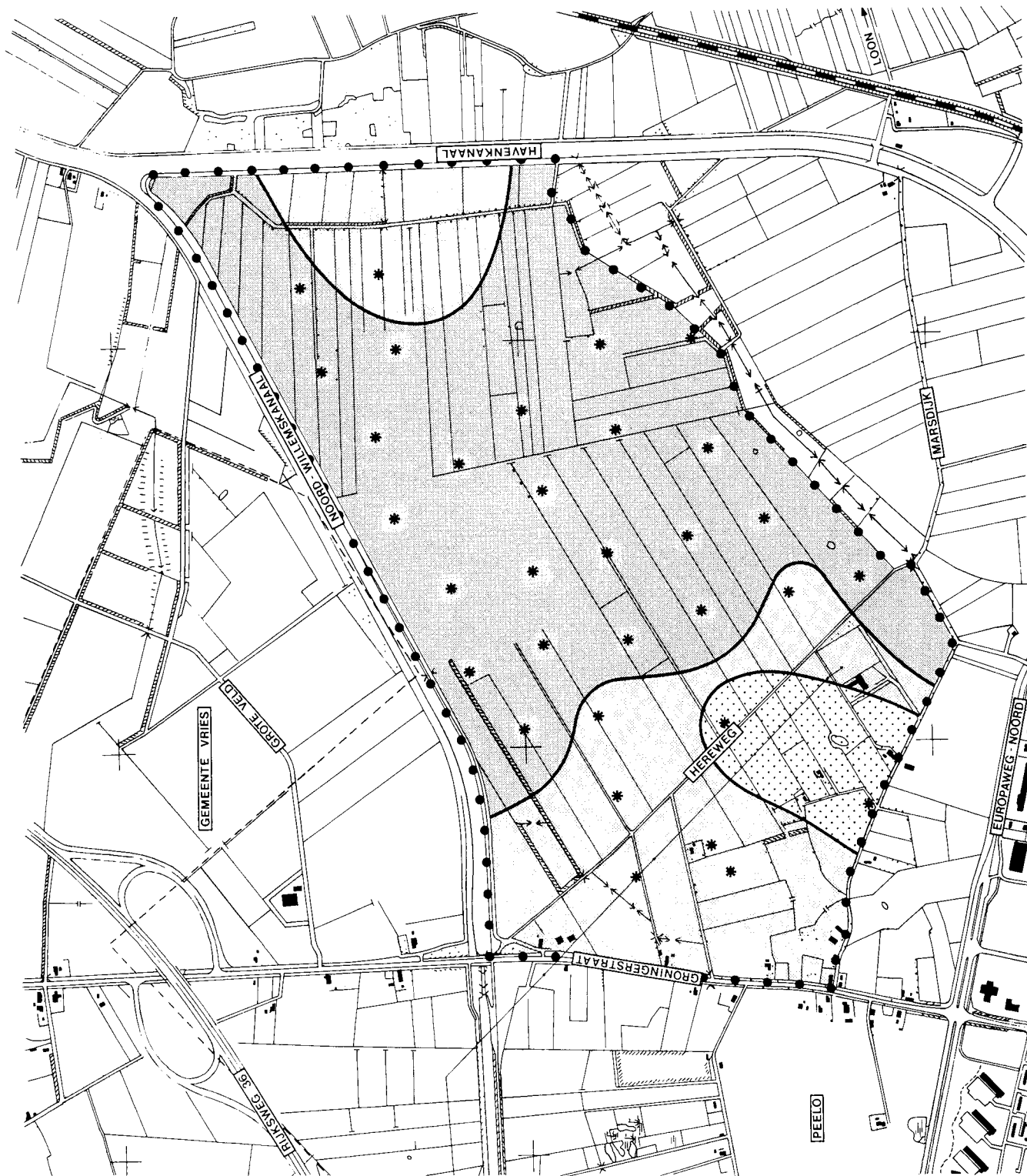
De afvoercapaciteit van de riolering in de Fokkerstraat en de W.A. Scholtenstraat is bij een normale ontwikkeling van het industrieterrein voldoende. Indien er zich industrieën gaan vestigen die veel afvalwater produceren zullen de rioleringen op het industrieterrein moeten worden vergroot.

Zoals vermeld zal de riolering in het algemeen volgens het gemengde stelsel worden aangelegd. Afzonderlijke regenwaterrioleringen zullen worden aangebracht waar draineringen, sloten, greppels en grote verharde oppervlakten (wegen, pleinen, parkeerterreinen etc.) lozen. Het water uit deze regenwaterrioleringen kan op de, in het gebied te handhaven, waterleidingen worden geloosd. Het zal van de hoeveelheid te lozen water afhangen of het bergend vermogen van deze leidingen moet worden vergroot.

In het rapport Claassen, evenals in de onderzoeknota (par. 3.2.5.), is aandacht geschonken aan de draagkracht van de bodem. Omdat de waardering in het rapport Claassen op beperkte gegevens berust (éénmalige opname grondwaterstand, beperkte boordiepte) worden deze gegevens hier niet meer vermeld, mede omdat daarna door de Grontmij nader onderzoek is verricht m.b.t. de draagkracht. Door deze maatschappij zijn 32 middelzware sonderingen uitgevoerd tot een maximale drukkracht van 40 kN en tot op een diepte van ca. 10 meter. De dichtheid van de sonderingen bedraagt 1 per 7 hectare (zie kaart 8).

Voor de beoordeling van de sondeergegevens is aangenomen dat in het toekomstige woongebied laagbouw zal worden gerealiseerd. Uit de resultaten van de sonderingen is een relatieve geschiktheidskaart t.a.v. de draagkracht gemaakt, waarbij de gronden in 3 groepen zijn onderverdeeld n.l. (zie kaart 8):

- A. gronden met een zeer goede draagkracht;
- B. gronden met een goede draagkracht;
- C. gronden met een matige draagkracht.



- zeer goede draagkracht
- goede draagkracht
- matige draagkracht
- * sonderingspunt
- • grens van het onderzochte gebied

SCHAALSTOK
MATEN IN METERS



DRAAGKRACHT VAN DE BODEM

In groep A zijn weinig moeilijkheden te verwachten. Als regel zal hier op staal gefundeerd kunnen worden.

In groep B zullen, om op staal te kunnen funderen, plaatselijk verbeteringen moeten worden aangebracht. In sommige gevallen zal op 2 á 3 m lange palen moeten worden gefundeerd.

In groep C wordt een grillige bodemgesteldheid aangetroffen met draagkrachtige lagen op verschillende diepten.

Zowel t.a.v. groep C als het onder groep B vallende gebied langs het Havenkanaal dient nog opgemerkt te worden, dat het in dat geval om conclusies gaat die gebaseerd zijn op slechts enkele sonderingen.

In de toekomst zullen t.b.v. concrete bouwplannen meer intensieve sonderingen moeten worden uitgevoerd.

Par. 3.2.6. uit de onderzoekenota handelt over het landschap. In het kort zullen hier de belangrijkste landschappelijke kenmerken worden weergegeven:

Het visuele landschap vindt z'n basis in de bodem, die door samenstelling, waterhuishouding en reliëf bepalend is voor de wisseling van openheid en beslotenheid. Deze afwisseling wordt voornamelijk bepaald door het wel of niet voorkomen van begroeiing.

Binnen het studiegebied komen 3 landschapseenheden voor, die door hun onderlinge relatie en tegenstelling een grote variatie bieden.

De volgende eenheden kunnen worden onderscheiden:

- a. het relatief hooggelegen vlakke gebied
- b. de glooiing van de beekdalen
- c. het relatief laaggelegen vlakke gebied (z.g. dalbodems).

Op kaart 3 zijn deze eenheden duidelijk te herkennen.

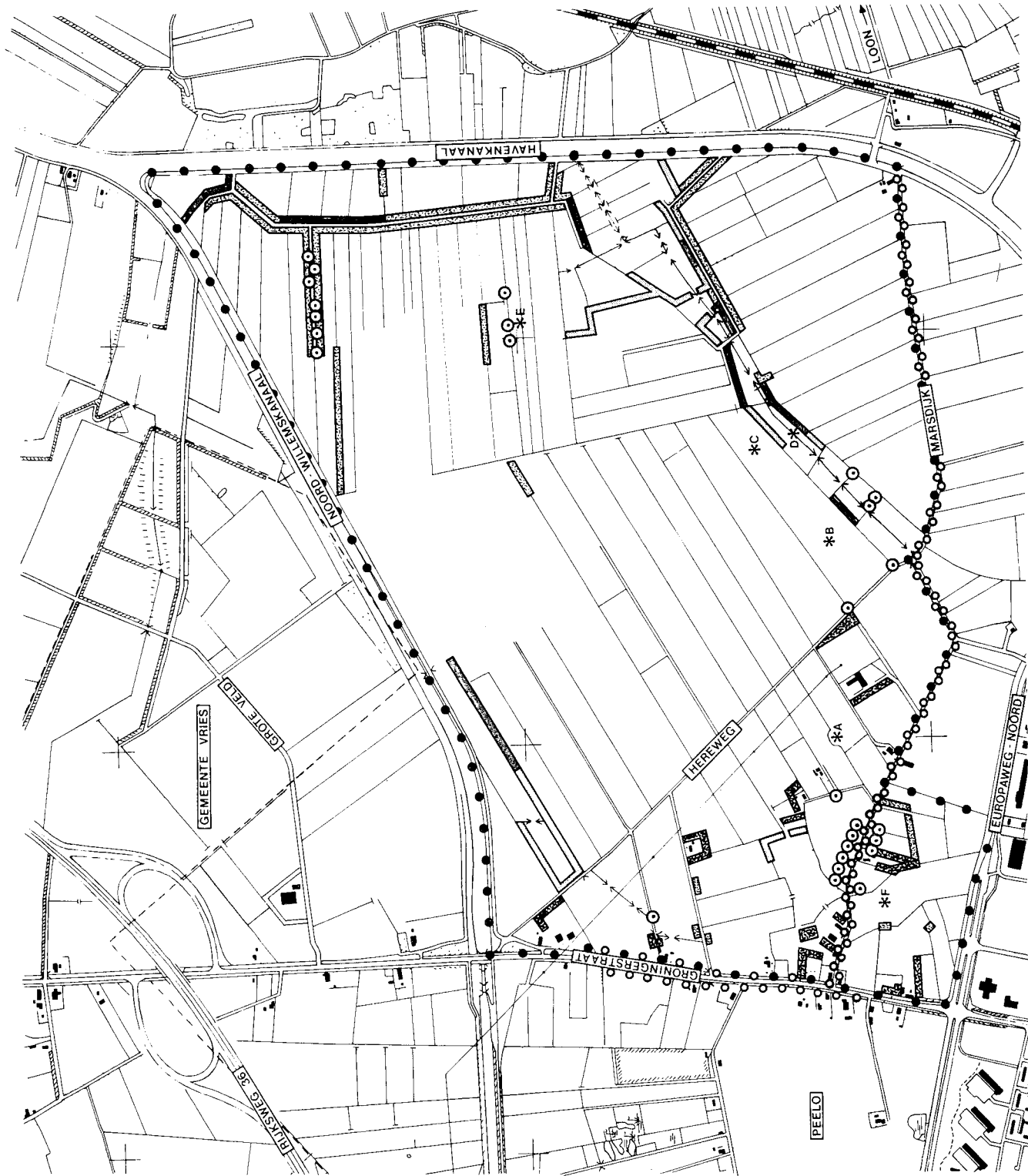
Het relatief hoog gelegen, vrij vlakke gebied was vroeger een uitgestrekt heideveld dat deels tot de marke van Peelo en deels tot de marke van Loon behoorde. De oude markegrens is in de vorm van een belangrijke ontwateringssloot (zie kaarten 6 en 10) nog in het terrein herkenbaar. Een belangrijk kenmerk van het gebied is het vrijwel ontbreken van begroeiing (zie kaart 9). In het gebied komen enkele "dobben" (met water gevulde terreininzinkingen) voor, die op kaart 9 zijn aangeduid.

Het hoge vlakke deel wordt begrensd en doorsneden door twee landschapseenheden die elkaar opvolgen n.l. de glooiing van de beekdalen en het daartussen gelegen vlakke gebied. Te zamen vormen ze twee beekdalen waarvan de hoofdrichting zuidwest-noordoost door het studiegebied ligt.

Landschappelijk gezien is het beekdal De Landjes van bijzonder belang voor het plangebied, met name als "voedingsgroen" voor de groenstructuur in het toekomstige woongebied.

De boomwallen van De Landjes en de Hullenstukken vinden een voortzetting in noordelijke richting langs het Achterste Veen en de Hamelbroeken in de vorm van spontane begroeiing en een houtwal langs de onverharde weg, evenwijdig aan het Havenkanaal. Dit kanaal is gegraven in een van nature laaggelegen stroomgebied dat aan de westzijde door de zojuist genoemde beplanting en aan de oostzijde door enkele bosgebiedjes wordt begrensd en als zodanig landschappelijk-visueel een eenheid vormt.

In het noord-westelijk deel van het plangebied komt eveneens een stroomdal voor dat, hoewel bescheiden van afmetingen, van betekenis is voor het landschap in Marsdijk.



- gestieerde
aanduidingen
- gesloten wal
 - open wal
 - bosplantsoen en erfbeplanting
 - spontane begroeiing langs sloten, greppels en wegen
 - stratobomen
 - solitaire bomen
 - * dubbe
 - grens van het studiegebied

SCHAALSTOK
MATEN IN METERS
0 100 200 300 400 500

GROENELEMENTENKAART

Het is een laaggelegen gebied, dat door het (omgelegde) Noord-Willemskanaal is afgesneden. Het meest kenmerkend is de boomwalbeplanting die een landbouwperceel aan drie zijden omsluit.

De Hereweg doorsnijdt dit stroomdal en levert door de relatief grote hoogteverschillen en een kleine richtingsverandering een fraai landschapsbeeld op.

Ruimtebepalend in het landschap zijn voorts de lindenbeplanting langs de Groningerstraat en de eikenbeplanting langs de Marsdijk. De overige beplantingen worden gevonden rondom de erven en rondom het schakelstation.

In het plangebied komen thans nog fraaie en waardevolle boom-begroeiingen voor, die bij de realisering van een woongebied van grote betekenis kunnen zijn als z.g. voedingsgroen. Bij nauwkeurige beschouwing blijkt, dat de kwaliteit van het totaalbeeld beter is dan de kwaliteit van de onderscheiden bomen. Veel ervan zijn beschadigd door veevraat, aftrappen van wallen, branden en vuilstort. Voor de toekomstwaarde van de boomwallen als ruimtelijk zeer waardevolle elementen is het van groot belang dat ze op een juiste wijze worden onderhouden.

T.a.v. de groenelementen heeft geen waardering plaatsgevonden. Een uitgangspunt dient te zijn dat alle beplanting zoveel mogelijk gehandhaafd blijft, vooral in en langs de beekdalen en in het gebied ten westen van de Hereweg.

Het ligt voor de hand dat bij het creëren van nieuwe groenstructuren in het plangebied aangehaakt wordt op de bestaande groenelementen.

Hierbij kan ook gedacht worden aan herstel, versterking en uitbreiding van de houtwallen in het gebied. Tevens kunnen deze groenelementen bepalend zijn voor het creëren van aantrekkelijke loop- en fietsroutes in de groenzones (met name in de beekdalen).

Bij de ontwikkeling van het bestemmingsplan Peelo is het bestuur van de ijsclub Peelo de toezegging gedaan dat de gemeente een nieuwe locatie voor de ijsbaan zal aanwijzen in het gebied Marsdijk.

De nieuwe baan zal aan de volgende eisen moeten voldoen:

- de baan moet de maten 80 x 230 m hebben exclusief wallen en beplanting.
Op zo'n baan kunnen z.g. 400 m-wedstrijden worden gehouden.
- de baan mag niet te ver van de buurtschap Peelo afliggen; voorshands wordt de aansluiting Hereweg-Marsdijk als het meest oostelijk punt aangehouden.
- er dient uitgegaan te worden van meervoudige gebruiksmogelijkheden (met name buiten de wintermaanden);
- bij de keuze van een plek voor de ijsbaan dient zoveel mogelijk te worden uitgegaan van de bodemkundige, geomorfologische en waterhuishoudkundige potenties en gegevens, waarbij zowel aan het gebruik in de winterperiode als in de rest van het jaar dient te worden gedacht.

2.5. Oudheidkundige aspecten.

Met betrekking tot de archeologische aspecten is contact opgenomen met het Biologisch- Archaeologisch Instituut (B.A.I.) van de Rijksuniversiteit te Groningen. Sinds 1977 worden door dit instituut opgravingen verricht in Peelo en sinds kort ook in het plangebied.

Op kaart 10 zijn 3 gebieden aangeduid die archeologisch van belang zijn:

1. In dit gebied, zijn in de afgelopen jaren reeds opgravingen verricht.
2. Grafheuvels en z.g. celtic-fields die in dit gebied zijn waargenomen, wijzen op sporen uit de voor-Romeinse tijd. Van de grote groep, inmiddels verdwenen, grafheuvels zijn er in 1937 twee door prof. van Giffen onderzocht. Opgravingen elders in Drenthe hebben uitgewezen dat in hetzelfde gebied waarschijnlijk ook de bijbehorende nederzetting heeft gelegen. Onderzoek naar de relatie nederzetting-akkers-grafheuvels is volgens het B.A.I. gewenst. Hiermee is inmiddels een aanvang gemaakt.
3. Het z.g. "burchtterrein" dat in het najaar van 1980 is opgegraven.

Voor wat het "burchtterrein" betreft wordt het volgende opgemerkt:

Dit terrein heeft altijd sterk tot de verbeelding gesproken (zie ook par. 3.3.2. uit de onderzoeknota). Uit recent archiefonderzoek kan worden afgeleid dat de burcht tussen 1587 en 1600 zal zijn gesticht door Eilco Onsta, een jonker afkomstig uit Wetsinge in de Groninger Ommelanden. Vermoedelijk is de burcht niet lang bewoond geweest.

Bij de recente opgravingen zijn wel de grachten duidelijk teruggevonden maar van de fundering van het gebouw is niets bewaard gebleven. T.a.v. het mogelijke behoud van het burchtterrein schrijft het B.A.I. in een notitie: "Indien men van gemeentewege zou beslissen het terrein als "open ruimte" te sparen als herinnering aan vergane glorie dan is dit slechts zinvol als het terrein ook wordt ingericht (grachten uitgraven, bomen op de singels planten, bruggen over de grachten leggen, plantsoen tussen beide grachten aanbrengen) en wordt gebruikt voor recreatie en b.v. de grachten als overloop van de riolering" (zie ook par. 5.3.4. van de toelichting).

Uit recente opgravingen is gebleken, dat al ver voor onze jaartelling sprake was van bewoning in Peelo. De plek van de nederzetting is echter in de loop der eeuwen nogal eens veranderd; ze heeft ook een tijdlang ten westen van de Groningerstraat gelegen.

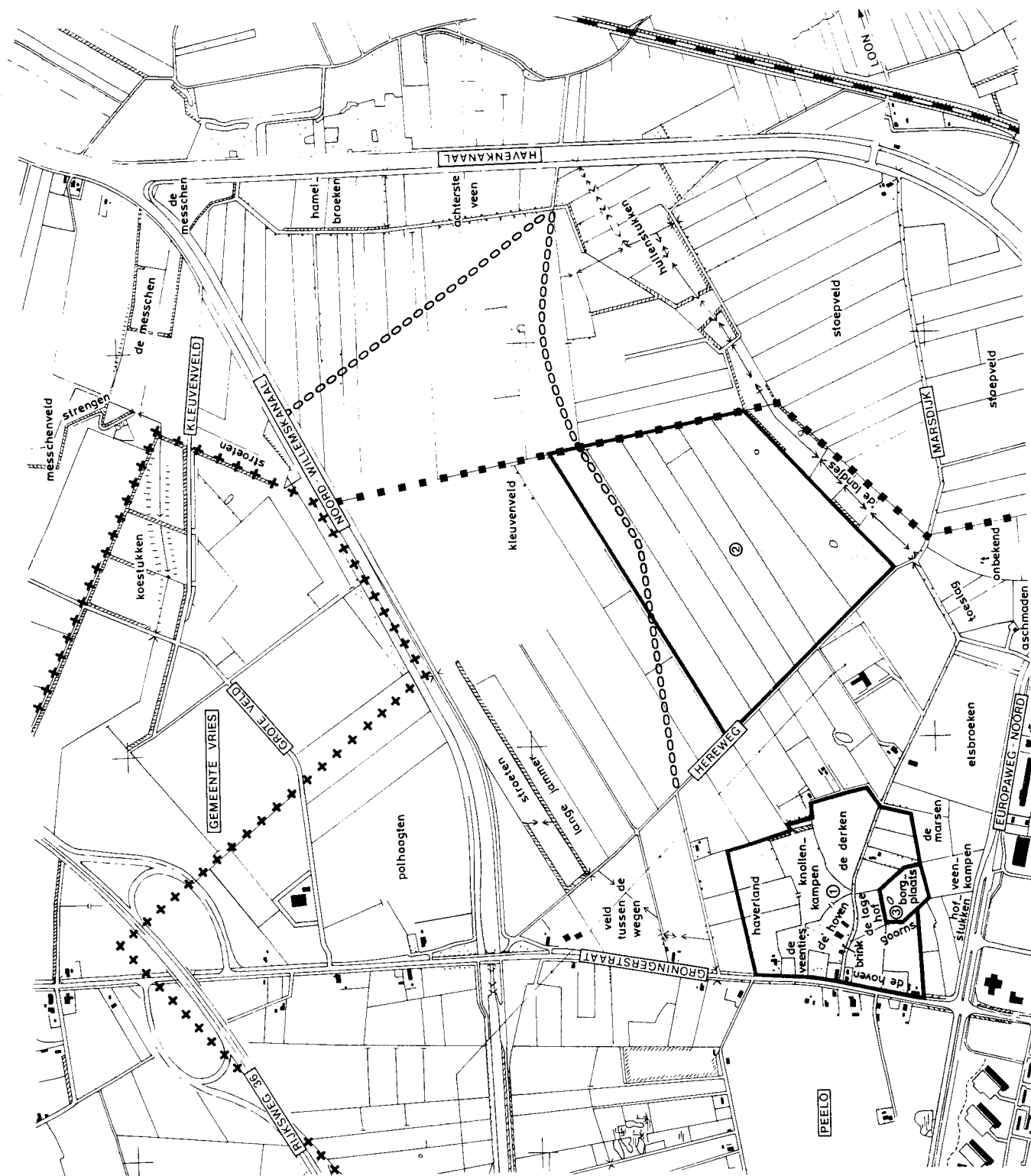
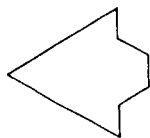
Zoals bij vele andere Drentse dorpen zal de ontwikkeling van het gehucht Peelo als esdorp op de huidige plaats begonnen zijn in de vroege middeleeuwen.

Eeuwenlang werden de esdorpen bewoond door een, economisch vrijwel op zichzelf staande, gemeenschap van boeren.

Levensmiddelen, grondstoffen voor kleding en schoeisel, brandstof en bouwmaterialen werden ter plaatse gewonnen en ook verwerkt. Binnen de dorpsgemeenschap vormden de afzonderlijke boerderijen met haar bewoners ook weer kleine leefgemeenschappen in de vorm van besloten familiehuishoudingen.

Vier elementen vormden de onmisbare basis van dit agrarische landschap n.l. de es (bouwland), de madegronden (weiland), de heide en het bos.

De plaats van de dorpen werd bepaald door de relatie beekdal - plateau. Ze ontstonden meestal halverwege de helling van het beekdal naar het hoogste punt van het plateau, dus in het overgangsgedebied van madegronden naar esgronden.



-  archeologisch onderzoeksterrein
-  gemeentegrens
-  grens tussen de marken van Peelo en Loon
-  oude routes over de heide

SCHAALSTOK
MATEN IN METERS



De heide en in mindere mate de groengronden in het beekdal leverden het voedsel voor de onmisbare mestproducenten: het schaap en de rund.

Voor het bemesten van de esgronden was men volledig aangewezen op natuurlijke producten.

De oppervlakte esgronden die in gebruik kon worden genomen werd dus bepaald door de oppervlakte heide- en groengronden: des te meer mest er beschikbaar was des te meer bouwland kon er worden bewerkt.

In de negentiende en twintigste eeuw werd het eeuwenoude cultuurpatroon plotseling doorbroken door onder andere de volgende oorzaken:

- a. het beschikbaar komen van kunstmest;
- b. het gebruik van punt- of prikkeldraad;
- c. het bekend raken met betere ontginningsmethoden;
- d. de verdeling van het gemeenschappelijk bezit (de markegronden);
- e. industrialisatie en technologische ontwikkelingen.

Met name deze factoren hebben een grote invloed gehad op de structuur van het agrarisch gebied, zowel landschappelijk als maatschappelijk (zie ook par. 3.3.2. uit de onderzoeknota).

De heidevelden werden overbodig, aangezien men niet meer afhankelijk was van natuurlijke meststoffen. Veel houtwallen werden geslecht na de uitvinding van het prikkeldraad.

In het begin van de 20e eeuw werd met de ontginning van de uitgestrekte heidevelden begonnen.

In grote lijnen voltrok de ontginning zich als volgt:

- Westelijk deel Kleuvenveld: ca. 1900-1925
- Oostelijk deel Kleuvenveld: tussen 1920 en 1930
- Stoepveld : tussen 1920 en 1925.

Enkele kleine stukjes werden pas later ontgonnen.

Vooraf in het laatste decennium hebben zich enkele ontwikkelingen voltrokken die min of meer duidelijk zichtbaar zijn in het landschap, zoals dat zich nu manifesteert:

- a. een optimalisering van het agrarisch gebruik, resulterend in een forse vergroting van de percelen;
- b. de realisering van de omlegging van het Noord-Willemskanaal. Dit kanaalgedeelte werd in 1970 voor de scheepvaart opengesteld.
- c. de uitbouw en verbreding van een gedeelte van het in 1861 aangelegde Noord-Willemskanaal tot het gemeentelijk Havenkanaal. Dit verbrede kanaal werd in 1974 geopend.

Een element dat nog apart genoemd dient te worden is de eeuwenoude Hereweg (zie kaart 10) die een onderdeel vormde van een route van Z.O.-Drenthe naar Groningen en Friesland (via het dorpje Een).

Door het Nedersaksisch Instituut van de Rijksuniversiteit te Groningen zijn de veldnamen in het studiegebied geïnventariseerd. Deze namen zijn weergegeven op kaart 10. Deze veldnamen geven informatie m.b.t. de occupatie en de cultuurhistorie van het gebied en kunnen bij de verdere planontwikkeling gebruikt worden bij de naamgeving van planonderdelen en straten.

2.6. Bestaande infrastructuur.

Onder de infrastructuur wordt hier verstaan de gebouwde en aangelegde omgeving. Hieronder vallen gebouwen, wegen, kanalen, leidingen enz. Bij het ontwerpen van bebouwingsplannen etc. dient met deze zaken rekening te worden gehouden.

Sommige elementen vormen zelfs een beperkende randvoorwaarde zoals b.v. de hoogspanningsleiding in het zuidwesten van het gebied waarlangs een bebouwingsvrije zone vereist is.

In het studiegebied komen 15 panden met bijbehorende schuren etc. voor.

In het volgende overzicht zijn de adressen en functies weergegeven (zie ook kaart 11).

Adres		Functie	
Peelo (Groningerstr.)	6	woning + garagebedrijf	Een uitgangspunt is dat in het plan de bestaande panden zoveel mogelijk worden gespaard.
"	8	horecabedrijf	
"	10	vm.boerderij(woning)	
"	12	" "	
"	14	" "	
"	16	won. + caravanhandel	
"	18	vm.boerderij(woning)	
Marsdijk	1	brandweershuisje	Vanuit landschap- pelijk-cultuur- historisch oog- punt zijn vooral de panden Marsdijk 3 en 5 van groot belang.
"	2	woning + aann.bedrijf	
"	3	woning + kwekerij	
"	5	boerderij	
"	7	woning	
"	9	boerderij	
"	11	"	
"	21	"	

M.b.t. de wegenstructuur wordt het volgende opgemerkt:

Het plangebied wordt aan de westzijde begrensd door de Groningerstraat *), de vrij drukke "invalsweg" aan de noordzijde van de stad.

Het wegvak vormt een onderdeel van secundaire weg nr.18 (Assen-Roden) van het secundaire wegenplan 1978 van de provincie Drenthe.

De weg is rijkseigendom. Aan de zuidzijde vormt voor een klein deel de Europaweg-Noord de grens van het plangebied. Dit wegvak is een onderdeel van het gemeentelijke rondwegenstelsel. Voor de rest wordt de zuidelijke begrenzing voor een deel gevormd door de Marsdijk**), die Peelo met Loon verbindt. Deze vrij rustige weg heeft een fraaie boombeplanting.

*) Dit is de officieuze naam. De officiële naam is: Peelo.
Omdat eerstgenoemde naam meer bekend is en om verwarring met het woongebied Peelo te voorkomen wordt in deze toelichting de officieuze benaming gebruikt.

**) Quartaire weg 44.



- verharde weg
- - - half-verharde en/of onverharde weg
- · · met eventueel wegnummer
- fietspad
- ~~~~~ kanaal
- Ⓢ huisnummer

SCHAALSTOK
MATEN IN METERS



BESTAANDE INFRASTRUCTUUR

De wegen aan de noord- en oostzijde van het studiegebied zijn van ondergeschikte betekenis; ze vervullen beide voornamelijk een beheersfunctie voor de kanalen en een ontsluitingsfunctie voor de landbouw. Beide wegen zijn verhard m.u.v. een gedeelte ter lengte van 1 km langs het Havenkanaal. De wegen vervullen steeds meer ook een recreatieve functie n.l. als fietsroute en als toevoerweg voor hengelaars.

Behalve bovengenoemde wegen komen in het gebied nog enkele onverharde en half-verharde wegen voor, die van belang zijn voor de planvorming (zie kaart 11 en ook par. 3.4.2. uit de onderzoeknota).

Zowel de noord- als de oostzijde van het studiegebied worden begrensd door kanalen. Aan de noordzijde gaat het om een gedeeltelijke omlegging van de Drentsche Hoofdvaart en het Noord-Willemskanaal, die in 1970 voor de scheepvaart werd opengesteld. (Het oude kanaaltracé in de binnenstad werd in hetzelfde jaar voor de scheepvaart gesloten). Het omgelegde kanaalgedeelte is rijkseigendom.

Het gedeelte van het oude Noord-Willemskanaal tussen de Industrieweg en de nieuwe omlegging werd verbreed en uitgediept en functioneert thans als het gemeentelijk Havenkanaal. Het werd in 1974 voor de scheepvaart opengesteld.

Uit tellingen blijkt, dat, hoewel de totale omvang van de scheepvaart niet opzienbarend is, er sinds 1974 een forse groei van de scheepvaart op het Noord-Willemskanaal heeft plaatsgevonden. Deze toename komt geheel op rekening van de pleziervaart die in 1978 95% van de totale scheepvaart omvatte.

Door het zuidwestelijke deel van het plangebied loopt de 110 kV-hoogspanningsleiding Zeyerveen - Marsdijk, die eindigt in het trafostation aan de Marsdijk. De leiding loopt op 75 à 100 meter vrijwel evenwijdig aan de oude Hereweg (zie kaart 12).

Het spreekt voor zich, dat de leiding een duidelijk waarneembaar visueel element in het landschap is, dat in bepaalde mate beperkingen kan inhouden voor de planvorming.

Verder dient met het volgende rekening te worden gehouden:

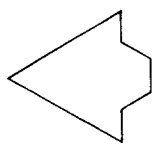
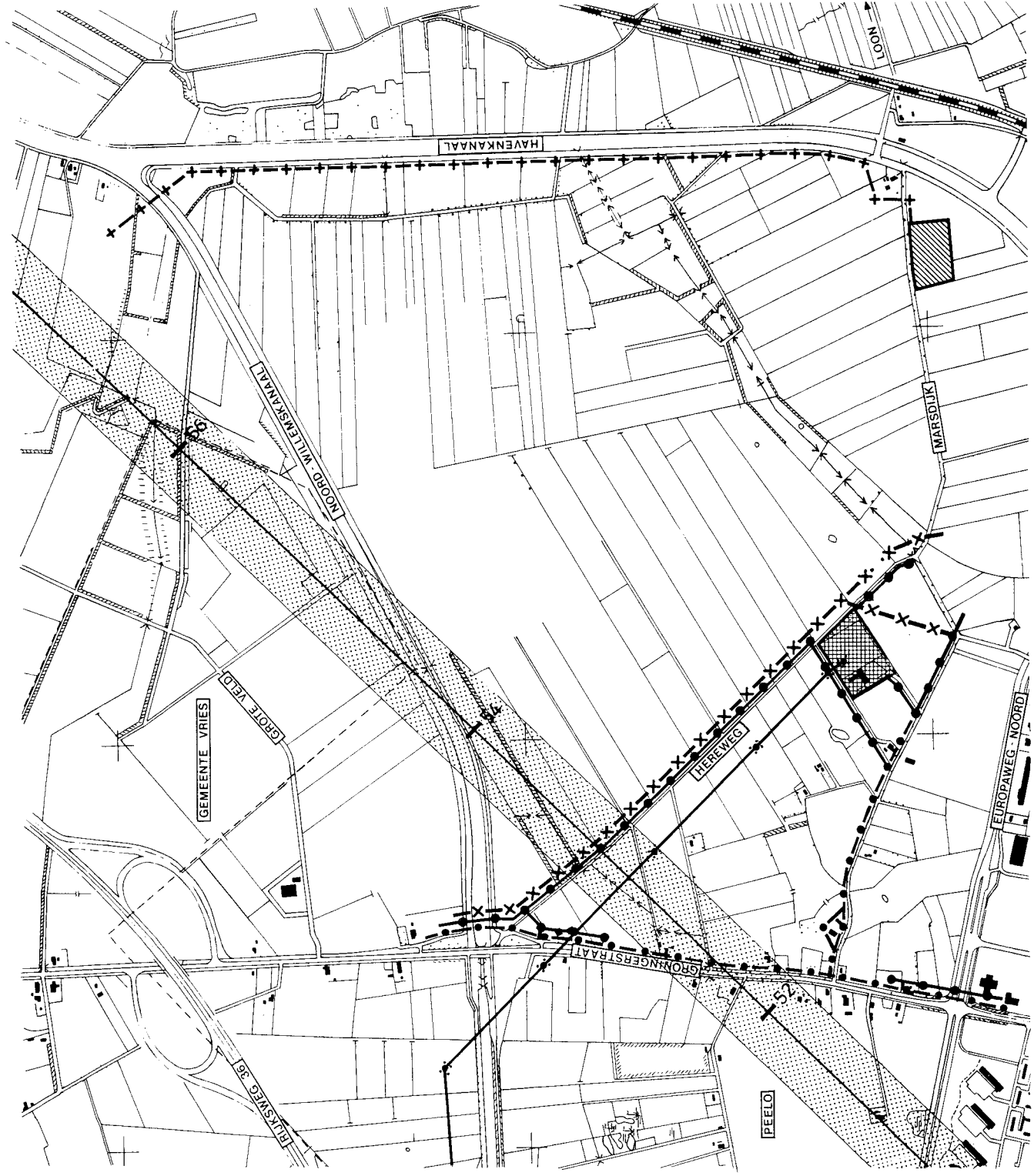
- in een strook van 25 meter ter weerszijden van de leiding mag in principe niet gebouwd worden. Alleen in overleg met het electriciteitsbedrijf (E.G.D.) mag onder stringente voorwaarden incidenteel bebouwing worden opgericht;
- rondom de masten dient een ruimte van 50 bij 60 meter vrijgelaten te worden, ook van hoge begroeiing; beplantingsplannen dienen in overleg met het E.G.D. te worden opgesteld;
- de masten dienen per auto bereikbaar te zijn;
- bij het eventueel aanleggen van een centraal antennesysteem dient overleg met het E.G.D. plaats te vinden i.v.m. mogelijke storingen t.g.v. de hoogspanningsleiding.

Volgens het E.G.D. is het technisch mogelijk, maar zeer kostbaar (ongeveer tussen de 3 en 4 miljoen gulden) de leiding ondergronds te brengen.

De voor- en nadelen hiervan zijn opgesomd in paragraaf 3.4.4. van de onderzoeknota.

In 1984 is een uitvoerig onderzoek*) ingesteld naar de geluidemissie van het 110/10 kV transformatorstation, waarin tevens een 10 kV distributiestation is ondergebracht.

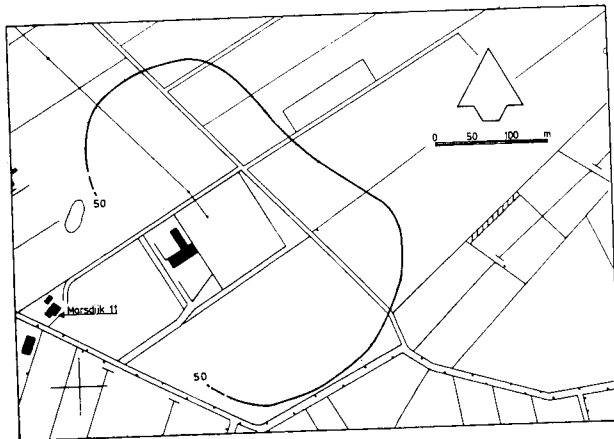
*)zie rapport "Geluidhindersituatie rond het 110/10 kV station van het E.G.D. aan de Marsdijk te Assen" d.d. 28 augustus 1984.



- | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------|----------------|-------|-----------------------|-------|----------------|-------|-------------|--|
| <table border="0"> <tr> <td>—•—•—</td> <td>telefoon (PTT)</td> </tr> <tr> <td>—•—•—</td> <td>laagspanning (E.G.D.)</td> </tr> <tr> <td>—•—•—</td> <td>water (W.M.D.)</td> </tr> <tr> <td>—•—•—</td> <td>gas (REGAS)</td> </tr> </table> | —•—•— | telefoon (PTT) | —•—•— | laagspanning (E.G.D.) | —•—•— | water (W.M.D.) | —•—•— | gas (REGAS) | leidingenstrook
(met incidentele kleine
onderbrekingen) |
| —•—•— | telefoon (PTT) | | | | | | | | |
| —•—•— | laagspanning (E.G.D.) | | | | | | | | |
| —•—•— | water (W.M.D.) | | | | | | | | |
| —•—•— | gas (REGAS) | | | | | | | | |
- | | |
|-------|---|
| —•—•— | hoogspanningskabels 10 kv (E.G.D.) |
| —•—•— | hoogspanningsleiding, bovengronds 110 kv (E.G.D.) |
- | | | | | | |
|--|---------|---------|-----|--------|---------------------|
| <table border="0"> <tr> <td>X—X</td> <td>GASUNIE</td> </tr> <tr> <td>+—+</td> <td>N.A.M.</td> </tr> </table> | X—X | GASUNIE | +—+ | N.A.M. | gasleidingen |
| X—X | GASUNIE | | | | |
| +—+ | N.A.M. | | | | |
- | | |
|---|--------------|
| ▢ | trafostation |
|---|--------------|
- | | |
|---|----------------|
| ▨ | aardgaslocatie |
|---|----------------|
- | | |
|---|---------------------------------|
| ▤ | straatpad koninklijke landmacht |
| ▥ | max. bouwhoogte t.o.v. N.A.P. |

SCHAALSTOK
 MATEN IN METERS
 0 100 200 300 400 500

Op afb. A is de z.g. 50 dB(A)-contour als etmaalwaarde van de huidige bedrijfssituatie weergegeven. Bij het projecteren van woonbebouwing en andere geluidgevoelige bestemmingen moeten die tenminste buiten die 50 dB(A)-contour worden gesitueerd. Verwacht wordt



dat in de toekomst door een vraag naar meer vermogen de geluidemissie hoger zal worden. E.e.a. is te ondervangen door op de transformatoren stillere koelventilatoren toe te passen. Indien de vermogensvraag zo groot wordt, dat er transformatoren bijgeplaatst moeten worden, zullen die van een geluidsarm type moeten zijn, dan wel zullen er afdoende afscherpende voorzieningen moeten worden getroffen.

Afb. A. Toekomstige geluidshinder trafostation
(in dB(A), etmaalwaarden)

Het E.G.D stelt prijs op het behoud van de bestemming "openbare nutsbedrijven" (best. plan buitengebied '76) voor het terrein tussen het trafostation en Marsdijk 11 i.v.m. een mogelijke toekomstige realisering van een 20 kV-net voor de stadsstroomvoorziening.

Behalve de, zojuist besproken, hoogspanningsleiding komen in het studiegebied nog enkele belangrijke leidingen voor.

Het gaat om (zie kaart 12):

- a. twee leidingstroken langs respectievelijk de oostzijde van de Groningerstraat en de noordzijde van de Marsdijk; in deze stroken ligt een 4-tal leidingen (telefoon, laagspanning, water en gas);
- b. enkele 10 kV-hoogspanningskabels (ondergronds);
- c. een gastransportleiding van de N.A.M. langs het Havenkanaal;
- d. een gastransportleiding van de Gasunie die het tracé van de Hereweg volgt;
- e. straatpad Koninklijke Landmacht.

Bij de verdere planuitwerking zal met deze leidingen en de daaruit eventueel voortvloeiende beperkingen van het grondgebruik rekening moeten worden gehouden.

2.7. Agrarische aspecten en eigendommen.

In paragraaf 3.5. en op kaart 22 uit de onderzoeknota is aandacht besteed aan de agrarische aspecten en eigendommen in het studiegebied.

Er worden t.a.v. de agrarische aspecten 5 deelgebieden onderscheiden:

- Peelo: veel afwisseling, kleinschalig, oorspronkelijke eigenaren uit Peelo en Assen;
- Kleuvenveld-West: grootschalig, overwegend bouwland, oorspronkelijke eigenaren uit Peelo, Assen en van buiten de gemeente;
- Kleuvenveld-Oost: overwegend weiland in relatief kleine percelen, oorspronkelijke eigenaren overwegend uit Loon;
- Beekdalgebied: laaggelegen wei- en hooilanden, oorspronkelijke eigenaren veelal uit Loon;
- Stoepveld: deels bouwland, deels weiland, oorspronkelijke eigenaren uit Loon en oostelijk daarvan gelegen dorpen.

Het plangebied wordt gevormd door de eerste twee deelgebieden.

Blijkens gegevens uit het structuurplan zijn de gronden voor het merendeel geschikt tot zeer geschikt voor akker- en weidebouw; alleen het oostelijk deel van het beekdalgebied heeft een kwalificatie "matig geschikt" gekregen.

Het totale plangebied omvat 155 hectare; hiervan was op 1 november 1983 ruim 75% gemeente-eigendom.

Twee agrarische bedrijven binnen het gebied hebben een bedrijfsopvolger. Eén bedrijfje zal geheel moeten worden aangekocht en opgeheven. Voor een tweetal bedrijven met ligging van de bedrijfsgebouwen buiten het plan betekent realisering van het bestemmingsplan een areaalverlies van 30%. Indien vervangende grond beschikbaar komt, hetzij d.m.v. koop, hetzij op basis van pacht, dient met de belangen van de bedoelde bedrijven rekening te worden gehouden.

2.8. Omvang van het woongebied.

In paragraaf 3.6. van de onderzoeknota is uitvoerig ingegaan op de toekomstige omvang van het woongebied, bebouwingsdichtheid, de gemiddelde woningbezetting en het toekomstige inwonertal van de wijk.

In navolging van het structuurplan is in die nota uitgegaan van een bruto-woongebied van ongeveer 140 hectare. Bij een bruto-woningdichtheid van 20,7 à 23 woningen per hectare zouden er in Marsdijk 2900 à 3200 woningen gebouwd kunnen worden *). Onder bruto-woongebied wordt verstaan:

het woongebied met de bijbehorende wegen, groenvoorzieningen, sociaal-culturele voorzieningen, winkels, kerken, scholen etc. De rest van het plangebied heeft meer een bovenwijks karakter: bedrijvigheid, sportvoorzieningen etc.

Zowel in de eerdergenoemde nota "Uitgangspunten" als in het structuurplan wordt voor nieuwe woongebieden in Assen uitgegaan van een bruto-woningdichtheid van 20 à 23 woningen per hectare.

In de twee recent gerealiseerde woongebieden Pittelo en Baggelhuizen (inclusief Kortbossen) bedraagt dit cijfer respectievelijk 20 en 18 won./ha.

Zoals het zich momenteel op basis van concrete bouwplannen laat aanzien zal de bruto-woningdichtheid in Peelo 23 à 24 woningen per hectare gaan bedragen.

Om de volgende redenen wordt aangenomen dat de woningdichtheid in Marsdijk hoger zal zijn dan in Pittelo en Baggelhuizen:

- het streven van overheidswege naar een zuiniger ruimtegebruik
- de stijgende grondprijzen
- de toenemende behoefte aan kleine(re) woningen.

*) zie blz. 41 van de onderzoeknota.

Voor de planvorming wordt uitgegaan van een bruto-woningdichtheid die ongeveer gelijk is aan die van Peelo d.w.z. 23 à 24 woningen per hectare. Een hogere dichtheid wordt uit een oogpunt van leefbaarheid en ter verkrijging van een "wervend woonmilieu" in de Asser constellatie niet gewenst geacht (zie ook Streekplan Midden-Drenthe blz. 58).

Zoals vermeld bedroeg de oorspronkelijke omvang van het bruto-woongebied 140 hectare. In het niet-goedgekeurde bestemmingsplan Marsdijk was deze oppervlakte verhoogd tot 195 à 205 hectare. Eén van de redenen waarom dit plan niet is goedgekeurd is de te grote omvang (= te lange looptijd) van het plan. In het onderhavige bestemmingsplan is de omvang van het bruto-woongebied beperkt tot ca. 120 hectare *). Uitgaande van bovengenoemde bruto-woningdichtheid kan het aantal woningen in dit plan gesteld worden op 2700 à 3000 (afgeronde aantallen).

Zoals reeds vermeld in paragraaf 2.1. ligt het in de lijn der verwachting dat de realisering van dit bestemmingsplan gevolgd zal worden door de opstelling, uitwerking en realisering van een bestemmingsplan Marsdijk II. Dit plan zal naar verwachting het oostelijk deel van het Kleuvenveld en het Stoepveld omvatten (zie par. 5.2.).

Voor een aantal voorzieningen in Marsdijk I is het van groot belang dat qua oppervlaktereservering en fasering rekening wordt gehouden met woningbouw in Marsdijk II. Dit geldt met name voor die voorzieningen, die een plek in het wijkcentrum van de gehele woonwijk dienen te krijgen zoals winkels, sociaal-culturele en medische voorzieningen etc. In de paragrafen 2.11 t/m 2.16 en in mindere mate ook in 2.10 zal daarom naast de onderzoekresultaten t.b.v. het onderhavige plan ook op de gevolgen van een mogelijke realisering van Marsdijk II worden ingegaan.

Het bruto-woongebied in Marsdijk II omvat, afhankelijk van de uiteindelijke vormgeving, 90 à 95 hectare. Dit impliceert dat in dit gebied ongeveer 2100 à 2300 woningen kunnen worden gebouwd. Omdat het merendeel van de voorzieningen in het centrumgebied van Marsdijk I een plek zullen krijgen kan de bruto-woningdichtheid in Marsdijk II zelfs nog iets hoger komen te liggen, zonder dat de stedenbouwkundige, kwalitatieve uitgangspunten geweld worden aangedaan. Er dient dan ook rekening te worden gehouden met maximaal 2500 woningen in Marsdijk II. De uiteindelijke omvang van "Groot Marsdijk" kan dan 4800 à 5500 woningen bedragen.

Een ander belangrijk gegeven in het kader van deze paragraaf is de gemiddelde woningbezetting (g.w.b.) die verwacht wordt.

In een nieuw woongebied loopt dit cijfer vaak op tot ongeveer 3,5, daarna vindt weer een geleidelijke daling plaats. In Noorderpark I lag de g.w.b. 13 jaar nadat de eerste woning werd bewoond op 2,98 en in Baggelhuizen 8 jaar na de eerste bewoning op 3,24.

Verwacht wordt dat de g.w.b. in nieuwe woongebieden als Marsdijk I lager zal liggen. Allereerst is er sprake van een algemene daling van de g.w.b., zowel landelijk, provinciaal als lokaal. De volgende tabel geeft daarvan een beeld:

- *) al naar gelang bepaalde (rand-)voorzieningen zoals b.v. sportvelden, bedrijfsterreintjes etc. in de woonwijk (deels) wel of niet tot het bruto-woongebied worden gerekend, kan deze oppervlakte variëren tussen 110 en 120 ha. Laatstgenoemd getal is inhoudelijk vergelijkbaar met de genoemde dichtheden in Pittelo, Baggelhuizen en Peelo (planologische maat).

Tabel 1. Gemiddelde bruto-woningbezetting in Nederland, Drenthe en Assen per 31 december 1967, 1972 en 1982.

	Nederland	Drenthe	Assen
1967	3,64	3,67	3,63
1972	3,31	3,37	3,37
1982	2,83	2,94	2,73

Bron: CBS, PPD-Drenthe en gemeente Assen.

Het gaat in deze tabel om bruto-cijfers d.w.z. dat gestichtsbefolking etc. ook is meegerekend en dat geen rekening is gehouden met leegstand van woningen.

De netto-cijfers liggen in Assen meestal ca. 0.16 inw./won. onder de bruto-g.w.b. In het structuurplan wordt er van uitgegaan dat dit netto-cijfer omstreeks de eeuwwisseling tot 2,25 à 2,5 gedaald zal zijn. De belangrijkste factor voor deze daling is de gezinsverandering. Een gevolg hiervan is weer een toenemende behoefte aan kleine(re) woningen. Het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer verwacht dat omstreeks de eeuwwisseling het percentage 1 en 2 persoonshuishoudens + 63% zal bedragen.

De neerslag van deze ontwikkelingen is te vinden in de woningdifferentiatie die in de volgende paragraaf is weergegeven.

Voor het relatief grote aantal kleine en middelgrote woningen zal tot gevolg hebben dat de g.w.b. in Marsdijk lager zal liggen dan in recent gerealiseerde woongebieden. Ervaringscijfers leren dat de g.w.b. in nieuwe woongebieden aanvankelijk, maar ook na 10 à 15 jaar ongeveer 0,2 à 0,6 hoger ligt dan de netto g.w.b. in de stad als geheel. Mede gezien het bovenstaande kan verwacht worden dat deze verschillen in de toekomst wat kleiner zullen worden.

Voor Marsdijk wordt er vanuitgegaan dat omstreeks de eeuwwisseling de g.w.b. ongeveer 0,3 boven die van Assen zal liggen.

Voor de berekening van het inwonertal wordt daarom een g.w.b. van 2,6 à 2,8 aangehouden.

Als uitgangspunt voor de berekeningen in de volgende paragrafen wordt het gemiddelde van deze geraamde bezettingscijfers aangehouden n.l. 2,7. Uitgaande van de eerdergenoemde verwachte woningaantallen kan het toekomstige inwonertal van Marsdijk I geraamd worden op minimaal $2700 \times 2,7 = 7300$ en maximaal $3000 \times 2,7 = 8100$ personen (afgeronde aantallen).

Indien dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd voor Marsdijk II, kan worden becijferd dat hier in de toekomst 5650 à 6750 personen kunnen worden gehuisvest en dat het inwonertal van "Groot Marsdijk" (I en II) dan geraamd kan worden op 13.000 à 15.000 (afgeronde aantallen).

2.9. Het wonen.

Rond 1980 is de vrijwel onafgebroken groei, die na de oorlog richting heeft gegeven aan tal van maatschappelijke processen, omgeslagen.

Er is sprake van een trendbreuk in de economische ontwikkeling die uitstralingseffecten heeft op alle maatschappelijke sectoren inclusief de volkshuisvesting. Tegen deze achtergrond kan niet meer worden volstaan met het in oktober 1979 door het Bouwcentrum uitgebrachte rapport nr. 7057: "Woningdifferentiatie bestemmingsplan Marsdijk" of met het doortrekken van trends uit het verleden naar

de toekomst. Met de tussentijds ter beschikking gekomen actuele informatie en gegevens dient rekening te worden gehouden en met het feit dat de huidige economische bedrijvigheid stagneert. Met betrekking tot de kwantitatieve aspecten van de woningbouw en de gewenste differentiatie in Marsdijk I is uitgegaan van de volgende actuele bronnen:

1. De taakstelling zoals die wordt vermeld in het op 24 juni 1981 vastgestelde Streekplan Midden Drenthe.
2. Het door het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op 20 mei 1983 gepubliceerde "Trendrapport Volkshuisvesting" opgesteld voor het Bureau Strategisch Marktonderzoek.
3. De tot nu toe bekend zijnde gegevens van het in opdracht van het MvRO uitgevoerde Regionale Woningbehoefte Onderzoek 1981 (afgekort WBO'81).
4. De bekend zijnde meerjarenramingen van het rijk met de daarbij behorende verdeelsleutels over de provincies (zie rijksbegrotingen e.d.).
5. De feitelijke plaatselijke trendontwikkelingen en gegevens van de gerealiseerde bouwproductie en de ontwikkeling aan de vraag- en aanbodzijde.

Uit het streekplan blijkt dat voor Assen een duidelijke taak is weggelegd als regionaal verzorgingscentrum. Als maximum groeicijfer wordt voor Assen een inwonertal van 53.800 in 1990 aangehouden (zie par. 2.2.).

In het structuurplan van de gemeente Assen wordt uitgegaan van 57.000 inwoners omstreeks de eeuwwisseling.

Afhankelijk van de feitelijke groei en van de mate van daling van de gemiddelde woningbezetting is te berekenen hoeveel huizen tot en met 1990 c.q. 2000 gebouwd moeten worden.

Het is daarbij duidelijk dat het geplande aantal woningen in dit gebied daartoe een belangrijke bijdrage kan leveren. Een onderbreking c.q. verstoring in dit planmatige proces kan veroorzaakt worden doordat onvoldoende continuïteit wordt bereikt bij de aansluiting van dit bestemmingsplan Marsdijk I op het bestemmingsplan Peelo.

In het Trendrapport wordt het inhalen van het huidige landelijke woningtekort voor 1990 afhankelijk gesteld van de groei van het nationale inkomen.

Er zijn verschillende varianten voor de economische ontwikkeling doorgerekend: 0%, 1% en 2% groei per jaar van het nationaal inkomen.

Bij een ongunstige economische ontwikkeling (0% groei) - waarbij de woningbehoefte het minst toeneemt - zou de jaarlijkse woningproductie in de periode 1985-1989 nog 105.000 woningen en wooneenheden moeten bedragen om het woningtekort in 1990 in te halen. Dit aantal bestaat uit 97.000 woningen en 8.000 wooneenheden. Van de te bouwen woningen zou 60% uit kleine woningen (1-3 kamers) moeten bestaan en 86% uit huurwoningen.

Bij een iets gunstiger inkomensontwikkeling (1% groei) is een woningproductie van 108.000 woningen en wooneenheden per jaar tot 1990 nodig (102.000 woningen en 6.000 wooneenheden). De gewenste differentiatie van het aantal te bouwen woningen verschuift naar 50% kleine woningen en 70% huurwoningen.

In beide varianten is rekening gehouden met een aantal van circa 11.000 woningen en wooneenheden per jaar teneinde het woningtekort in te lopen. Dit betekent dat er in de periode 1985-1989 94.000 respectievelijk 97.000 woningen en wooneenheden gebouwd moeten

worden (zowel gesubsidieerd als ongesubsidieerd) om het in 1985 verwachte woningtekort te stabiliseren.

Er wordt in het Trendrapport een verdergaande gezinsverduunning verwacht. In het jaar 2000 zal de gemiddelde landelijke huishoudgrootte naar verwachting 2,44 bedragen.

Het rapport geeft aan dat bij het huidige ongunstige economische perspectief er vooral kleine en goedkopere woningen gebouwd zullen moeten worden. Goedkoper en kleiner bouwen is een rechtstreeks gevolg van een toenemend aantal huishoudens met een relatief bescheiden inkomen.

Kleiner en goedkoper bouwen betekent echter niet direct het bouwen van meer wooneenheden. In het Trendrapport wordt de verwachting uitgesproken dat bij een beperkte economische groei de kamermarkt zal aantrekken.

Als we bovendien beseffen, dat het aantal jongeren tussen 18 en 25 jaar in de toekomst zal verminderen, dan lijkt het onwaarschijnlijk dat de vraag naar wooneenheden sterk zal toenemen. Daarmee hangt samen dat een scherpe daling van het aantal te bouwen woningen niet gewenst is.

Het bouwen van meer goedkope en kleine woningen wordt in het Trendrapport vertaald in het bouwen van meer huurwoningen, zoals in het verleden ook het geval was.

De staatssecretaris van VRM is het hier niet mee eens en is van mening dat op basis van het regeerakkoord en de in de toekomst te krappe budgettaire ruimte voor een goede volkshuisvesting het bouwen van meer kleine en goedkope woningen in toenemende mate in de koopsector zal moeten gebeuren.

Eén en ander is in het algemeen echter sterk afhankelijk van de vermogenspositie van toekomstige potentiële kopers en de rentestand. Bij daling van de besteedbare inkomens verandert het aantal woningbehoevende huishoudens nagenoeg niet, maar neemt wel de vraag naar goedkopere woningen toe. De ambtelijke Werkgroep

Meerjarenbouwprogrammering, waarin de departementen van Financiën en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer vertegenwoordigd waren heeft een studie opgesteld waarin de behoefte aan gesubsidieerde woningbouw, de woningbehoefte, de gewenste bouwcapaciteit en het budgettaire kader worden afgewogen.

Daarbij zijn de voorlopige resultaten van het WBO'81 en de gegevens van het Trendrapport Volkshuisvesting aan de orde gesteld.

De cijfers van het aantal woningbehoevende huishoudens van het Trendrapport zijn door de werkgroep enigszins aangepast maar worden als trend op afstand gevolgd. Dit betekent dat het aantal woningbehoevende huishoudens bij de berekening van de werkgroep voor de meerjarenprogrammering iets lager is aangehouden.

Als belangrijkste gegevensbron voor het vaststellen van het landelijke woningtekort werd tot voor kort gebruikt het Regionale Woning Behoefte Onderzoek van 1 oktober 1977, afgekort RWBO 1977.

In oktober-november 1981 en februari-maart 1982 is een nieuw nationaal onderzoek gehouden in opdracht van MVR0; dit onderzoek wordt afgekort aangeduid met WBO'81. De gegevens uit dit onderzoek zullen voor het rijk een belangrijke richtsnoer vormen voor de komende 5 à 6 jaar.

Uit het onderzoek, waarvan de gegevens nog niet allemaal zijn bewerkt of gepubliceerd, blijkt onder andere dat het aantal woningzoekenden in Nederland, dat geen woning heeft, eind 1981 ongeveer 330.000 bedroeg. Vergeleken met de situatie eind 1977 betekent dit een stijging met globaal 20%. Het percentage urgent-woningzoekenden is landelijk + 54% van dit aantal. Voor de provincie Drenthe is dit 39% of totaal 2925 starters.

Ter vergelijking, als trend, steeg het aantal woningzoekenden in de gemeente Assen, volgens de registratie van de Stichting Woningbeheer Assen, over dezelfde periode van 911 naar 1442 (een stijging van 58%).

Alleen in de provincies Zeeland en Drenthe is de feitelijke behoefte kleiner dan tot nog toe werd berekend uitgaande van de RWBO-cijfers van 1977. Door de toename van het landelijke tekort is de relatieve behoefte van Drenthe kleiner geworden ten opzichte van het landelijk geheel. Zoals reeds aangegeven met de trendcijfers van de S.W.A. behoeft dit dus niet te gelden voor de lokale situatie in Assen.

Voor de verdeling van de gesubsidieerde nieuwbouwcontingenten door het rijk over de provincies is het bovenstaande van grote betekenis. De provincie Drenthe verkrijgt op deze wijze een stuk minder van de nationale koek.

Het merendeel van de woningzoekenden, namelijk 79%, wil een woning huren, 15% een woning kopen, terwijl 6% niet weet of men zal huren of kopen. In vergelijking met de situatie eind 1977, toen ongeveer tweederde van de woningzoekenden een woning wilde huren, betekent dit een aanzienlijke toename van de belangstelling voor de huursector.

De Werkgroep Meerjarenbouwprogrammering meent op basis van de in het regeerakkoord uitgesproken beleidsdoelstelling dat het aandeel koopwoningen een derde zou kunnen zijn. Daarbij wordt aangetekend dat de werkgroep zich de onzekerheid met betrekking tot de te verwachten ontwikkelingen realiseert.

Op basis van de budgettaire positie van 's lands financiën vinden er belangrijke ombuigingen plaats in de differentiatie van de verschillende financieringssectoren.

De op dit moment bekend zijnde meerjarenramingen van het rijk luiden als volgt:

Tabel 2. Meerjarenraming woningbouw van het rijk.

Financierings sectoren	1983	1984	1985 t/m 1988
<u>Sociale huursector.</u>			
- woningwetwoningen	33.000	28.000	28.000
- premiehuur-woningen (nonprofit)	-	12.000	9.000
- woningwet wooneenheden	16.000	6.000	6.000
- premiehuur wooneenh.(nonprofit)	3.000	6.000	6.000
<u>Marktsector met premie</u>			
- premiehuur-woningen (beleggers)	23.000*)	10.000	10.000
- premiekoop-woningen A	20.500	18.000	17.000
- premiekoop-woningen B	9.500	12.000	11.000
<u>Vrije sector</u> gesubs.	-	10.000	15.000
<u>Vrije sector</u> zonder subs.	5 à 10.000	p.m.	p.m.
	110 à 115.000	102.000	102.000

*) inclusief voor corporaties.

bron: Tweede Kamerstuk 18.100, vergaderjaar 1983-1984 hoofdstuk XI, nr.2, bladzijde 218.

De aspecten bij het WBO'81 en het hierboven aangegeven meerjarenprogramma hebben tot gevolg dat aan de provincie Drenthe beduidend minder gesubsidieerde woningen zijn toegewezen.

Door de provincie is aan de gemeente Assen een centrumfunctie toegekend (zie par. 2.2.).

Een belangrijk deel van de bevolkingstoename in Midden-Drenthe en een deel van Noord-Drenthe dient in Assen te worden opgevangen. Dit betekent dat onder andere voor het wonen voorzieningen moeten worden getroffen, die boven de eigen behoefte uitgaan.

De laatste drie jaren is hieraan dan ook middels het gerealiseerde bouwprogramma de nodige aandacht gegeven. Volgens het streekplan zou op 1 januari 1990 de gemiddelde woningbezetting 2,70 worden. Voor de bepaling van het aantal benodigde woningen dient rekening te worden gehouden met de daling van dit bezettingscijfer.

De gemiddelde woningbezetting in de gemeente Assen is sterker gedaald dan in het streekplan is voorzien. Was dit cijfer op 1 januari 1980 nog 2,96 in 1981, 1982 en 1983 werd dit respectievelijk 2,90, 2,82 en 2,73.

De verwachting is dat op 1 januari 1990 de gemiddelde woningbezetting tot ongeveer 2,4 zal zijn gedaald.

Om de eigen bevolking, incl. het geboorte-overschot, vast te kunnen houden zullen er tussen de 300 à 350 woningen per jaar moeten worden gebouwd. Indien daarnaast een deel van de bevolkingsgroei uit de regio moet worden opgenomen, dient voorshands te worden uitgegaan van een gemiddelde woningproductie van tussen de 450 à 500 op jaarbasis tot 1990. Met een productie van + 150 woningen, boven de minimaal noodzakelijke geachte, productie van 300 à 350 woningen, kan een migratieoverschot worden bereikt van + 150 à 250 personen. Op de omvang van het migratiesaldo zijn mede van invloed: de differentiatie naar grootte van de woningen in het totale productiepakket, het aantal woningonttrekkingen, de mobiliteit en een aantal sociale en economische factoren.

Indien de prognoses van het Trendrapport worden gevolgd zal na 1990 een daling van de productie intreden. Voor de gemeente Assen wordt dan voorlopig gerekend met een productie van 300 à 350 op jaarbasis na 1990.

Op basis van de dalende cijfers aan gesubsidieerde woningen in het meerjarenprogramma van het rijk en het aandeel van Drenthe daarin, moet rekening worden gehouden met een zich wijzigende woningdifferentiatie naar financieringssoorten.

Als uitgangspunt is aangehouden dat een woningbouwproductie van ± 450 woningen en wooneenheden dient plaats te vinden om in de geschetste woningbehoefte te voorzien. Duidelijk is dat de provincie Drenthe aanzienlijk minder gesubsidieerde woningen toegewezen krijgt dan in het verleden het geval was. Voor het effectueren van het planologisch beleid in onze provincie zoals dat is aangegeven in het streekplan zal daarom op provinciaal niveau hogere prioriteit moeten worden gegeven aan de gesubsidieerde woningbouw in de stedelijke gebieden. De mogelijkheden om een bouwprogramma van ± 450 woningen te realiseren in Marsdijk I in de gesubsidieerde sector zijn gezien het bovenstaande niet aanwezig. De aanvulling van de woningbouwproductie zal plaats moeten vinden door het bouwen in de goedkope vrije sector en de vrije sector plus categorie.

Dit betekent bij het bovenstaande bouwprogramma een verhouding van + 75% gesubsidieerde en ± 25% ongesubsidieerde woningen (incl. de vrije sector plus). Dit is 10 à 15% meer dan de verhoudingen van het gewenste landelijke meerjarenprogramma en 10% boven het provinciale percentage zoals dat door de minister voor de jaren 1984 tot en met 1987 is aangegeven.

Voor de verhouding huur-koopwoningen is ongeveer het gemiddelde aangehouden zoals dat over de jaren 1980 tot en met 1983 is gerealiseerd (aantallen opgeleverde woningen). Deze aangehouden verhouding van 68% huurwoningen en 32% koopwoningen is mede ingegeven door exploitatieve overwegingen. De trend van de gemeente Assen over de jaren 1980 tot en met 1983 is dat het aandeel koopwoningen vanaf 1980 naar 1983 is teruggelopen van 68% naar 20%. De aangehouden verdeling (68-32) komt nagenoeg overeen met de gewenste verdeling op landelijk nivo. Een goede voorspelling hiervan blijft moeilijk en is zeer afhankelijk van de reeds eerder genoemde sociaal-economische factoren.

Op basis van bovenstaande gegevens en trends is na overleg met de provinciale directie volkshuisvesting en de provincie de volgende woningdifferentiatie opgesteld*):

Tabel 3. Woningdifferentiatie Marsdijk I.

financierings- sectoren	percentages	dichtheden
- woningwetwoningen	20%	35 w/ha
- premiehuurwoningen (n.p.)	} 19%	35 w/ha
- premiehuurwoningen (beleggers)		45 w/ha
- woningwet wooneenheden	5%	45 w/ha
- premiehuur wooneenheden (n.p.)	2%	45 w/ha
- vrije sector-huur	5%	25 w/ha
- vrije sector-huur gesub.	17%	35 w/ha
- premie koopwoningen A	16%	35 w/ha
- premie koopwoningen B	11%	25 w/ha
- vrije sector-koop	2%	20 w/ha
- vrije sector-koop gesub.	3%	25 w/ha

n.p. = non profit.

Uitgegaan wordt van een flexibele opzet van het globale bestemmingsplan, zodat wijzigingen van de woningbehoefte en van het rijks-c.q. provinciale woningbouwbeleid snel kunnen worden opgevangen en gerealiseerd. De in de tabel aangegeven dichtheden zijn daarom stedenbouwkundig vertaald in twee dichtheden, te weten één dichtheid tot 25 en één tot 35 woningen per hectare (zie verder par. 5.3.3.).

Betreffende de verhouding eengezinshuizen-meergezinshuizen, ook wel aangeduid als verhouding laagbouw-gestapelde laagbouw, is het duidelijk dat de bouw van meergezinshuizen (gestapelde laagbouw) tot een minimum moet worden beperkt in Marsdijk I (zie ook Asser Doelstellingennota '75, doelstelling 8.3.b.)

*) Deze uitgangspunten vormen de grondslag voor de exploitatie-opzet. Bij afwijking van deze uitgangspunten zal de exploitatie-opzet in nader overleg moeten worden aangepast.

Bij de meergezinshuizen voor één- en twee persoonshuishoudens wordt gedacht aan een type met twee woonlagen. Voor het totaal aantal meergezinshuizen wordt uitgegaan van een maximum percentage van 9%.

Een "vertaling" van de gekozen differentiatie naar woningtype geeft het volgende beeld:

- rijen-won./geschakelde won.	+ 82%	(w.w. + pr.h + pr.k.A. + v.s.h. gesub)
- 2 - onder-1 kapwoningen	+ 16%	(pr.k.B.+ v.s.h.)
- vrijstaande woningen	+ 2%	(v.s.k.)

In het vorige bestemmingsplan Marsdijk werd bij de differentiatie ook nog onderscheid gemaakt naar grootteklasse van de woningen, dit op basis van het eerdergenoemde "Bouwcentrum" rapport.

De verdeling was als volgt:

- kleine woningen (2 slaapk.): 15,5% (waarvan 5,0% in meer-gezinshuizen)
- middelgr. won. (3+4 slaapk.): 75,8% (waarvan 2,3% in meer-gezinshuizen)
- grote woningen (5 slaapk.) : 8,7% (waarvan 0,2% in meer-gezinshuizen)

In het begin van deze paragraaf is reeds vermeld, dat om diverse redenen het rapport van het Bouwcentrum niet meer als richtinggevend voor de woningdifferentiatie in Marsdijk I kan worden beschouwd. Dit geldt dus ook voor de verdeling naar groottypen. In deze fase van het onderzoek is geen nieuwe behoeftepeiling op het punt van de differentiatie naar woninggrootte gedaan. Dit zal wel dienen te gebeuren voor de definitieve start van de woningbouw in Marsdijk I. Waarschijnlijk kunnen hierbij de uitkomsten van het eerdergenoemde WBO '81 dienst doen.

Wel zijn op dit moment enige trends waar te nemen m.b.t. de verdeling van de woningen naar grootteklasse: Er vinden duidelijke verschuivingen plaats van de grote naar de middelgrote woningen, terwijl de categorie kleine woningen toeneemt ten koste van de middelgrote woningen.

Aparte vermelding vraagt nog de huisvesting van het toenemende aantal bejaarden in de samenleving. Een aantal aanknopingspunten m.b.t. deze problematiek is te vinden in "Provinciaal ouderenbeleid", een nota van het provinciaal bestuur van Drenthe (sept.'83). In deze nota wordt een tekort aan bejaardenwoningen in Drenthe becijferd van + 1500 (blz.35). Op grond van deze constatering wordt overigens niet zonder meer gepleit voor een "versneld" bouwen van bejaardenwoningen. Wel wordt gepleit voor een zorgvuldige analyse van de situatie ter plaatse. Op basis daarvan dient een gericht woningbouwbeleid voor de bejaarden te worden gevoerd. In de nota wordt uitvoerig ingegaan op de behoefte aan plaatsen voor bejaarden in bejaardenoorden en verzorgingstehuizen (blz. 52 e.v.). Geconstateerd wordt, dat mede t.g.v. de bouwstop in 1977, de komende jaren in Drenthe een aanzienlijk tekort aan verzorgingsplaatsen voor bejaarden zal ontstaan. Voor geheel Drenthe wordt dit tekort op 1-1-'95 geraamd op 974 bedden; in het planningsgebied Midden-Drenthe, waar Assen onder valt, wordt het tekort becijferd op 204 bedden.

Ook aan deze aspecten wordt in het onderhavige bestemmingsplan aandacht geschonken (o.a. door het creëren van bouwmogelijkheden voor bijzondere woonvormen).

Ter afsluiting van deze paragraaf is het goed om op te merken dat de hiervoor aangegeven woningdifferentiatie opnieuw bezien zal moeten worden vlak voor het moment van uitvoering van het bestemmingsplan. Tussentijds zal een aantal korte termijnaspecten in het uitvoeringsproces een plaats moeten en kunnen krijgen bij de nadere uitwerking van de vlekken binnen het bestemmingsplan Marsdijk I. Te denken valt aan het zich aanpassen bij het de laatste jaren sterk wisselende bouwbeleid van de rijksoverheid en de wisselende economische omstandigheden.

2.10. Groenvoorzieningen.

Van groot belang voor de leefbaarheid en de geleding van het woongebied zijn de groenvoorzieningen. Het is moeilijk, zo niet onmogelijk, om voor een woongebied dat pas na 1985 wordt gerealiseerd en waarvan de toekomstige bewoners niet bekend zijn, nauwkeurig de behoefte aan groenvoorzieningen te peilen.

Daarom is t.a.v. dit aspect gekozen voor literatuuronderzoek en een globale analyse van de groenvoorzieningen in de Asser woongebieden Pittelo, Baggelhuizen en Peelo. Gezien het karakter van het onderzoek t.b.v. een globaal bestemmingsplan is vooral studie verricht m.b.t. normen, functies en structuren (zie par. 3.8. e.v. uit de onderzoeknota).

In de literatuur wordt m.b.t. de groenvoorzieningen veelal onderscheid gemaakt in woon- of blokgroen, buurtgroen, wijkgroen, stadsdeelgroen, stadsgroen etc.

Voor het onderhavige plangebied lijken met name de eerste drie categorieën van belang. Een handicap bij het bestuderen van literatuur over groenvoorzieningen is de grote verscheidenheid in benamingen, normen en vuistregels. Bij het begrip buurtpark kan men zich b.v. afvragen wat "een buurt" is en hoe groot die is.

T.a.v. het begrip "norm" dient grote voorzichtigheid te worden betracht. Er mag niet meer waarde aan worden toegekend dan die van "kwantitatieve richtlijn".

Een norm zegt op zich nog weinig over behoeften en kwalitatieve aspecten. Het is een hulpmiddel voor het vastleggen (reserveren) van hectaren in het plangebied. De verscheidenheid aan normen wordt geïllustreerd door het volgende staatje, gebaseerd op 13 literatuurbronnen:

- woon/blokgroen:	3	à	9	m ²	per inwoner	(gem. 6 m ²)
- buurtgroen	: 1,5	à	8,5	m ²	"	(gem. 4,8 m ²)
- wijkgroen	: 4	à	15	m ²	"	(gem. 8,1 m ²)

Een bezwaar tegen de meeste normen is dat veelal weinig rekening wordt gehouden met specifieke situaties zoals omvang van het woongebied, ligging t.o.v. het landelijk (uitloop)gebied, loop- en fietsafstanden over de weg etc.

Becijferd is, dat in de meest recente woongebieden in Assen (Pittelo, Baggelhuizen en Peelo) de oppervlakte groen per woning varieert van 90 tot 96 m² p.w. Bij deze berekening zijn bijzonderheden zoals stroken langs rijkswegen, moeras, Roege Stuk, geluidswallen etc. niet meegerekend.

Gezien de specifieke ligging van het gehele gebied Marsdijk (begrensd door twee kanalen en een industriegebied) en de voor Asser begrippen vrij hoge woningdichtheden, wordt voor dit nieuwe woongebied uitgegaan van een "groennorm" van 100 m² per woning. Bij een gemiddelde woningbezetting van 2,7 (zie par. 2.8.) betekent dit 37 m² groen per inwoner. Op zich lijkt dit vrij veel, maar hierbij moet bedacht worden:

- dat deze maat sterk bepaald wordt door het woningbezettingscijfer.

Bij een g.w.b. van b.v. 3,2, zoals die momenteel o.a. in Pittelo voorkomt zakt dit cijfer ineens naar 31,3 m² per inwoner.

De verhouding groen: bebouwd oppervlak, die mede bepalend is voor het stadsbeeld en de leefbaarheid van de woonwijk, is echter nauwelijks afhankelijk van fluktuaties in de g.w.b. Ook bij een lage g.w.b. dient die verhouding niet slechter te zijn dan in andere Asser woongebieden.

- dat uit de literatuur niet duidelijk is of bij de gehanteerde cijfers ook bermen langs hoofdverkeersaders worden meegerekend. De indruk bestaat dat dit niet het geval is. In de bovengenoemde 100 m² zijn deze bermen wel meegenomen (het gaat om ongeveer 1/5 van de totaaloppervlakte!). Ze zijn o.a. van groot belang bij het terugdringen van geluidshinder.

De genoemde "groennorm" van 100 m² per woning is globaal als volgt opgebouwd:

- a. blokgroen (detailstructuur) : 40 m² per woning
- b. buurt- en wijkgroen : 40 m² " "
- c. bermen langs hoofdstructuur : 20 m² " "

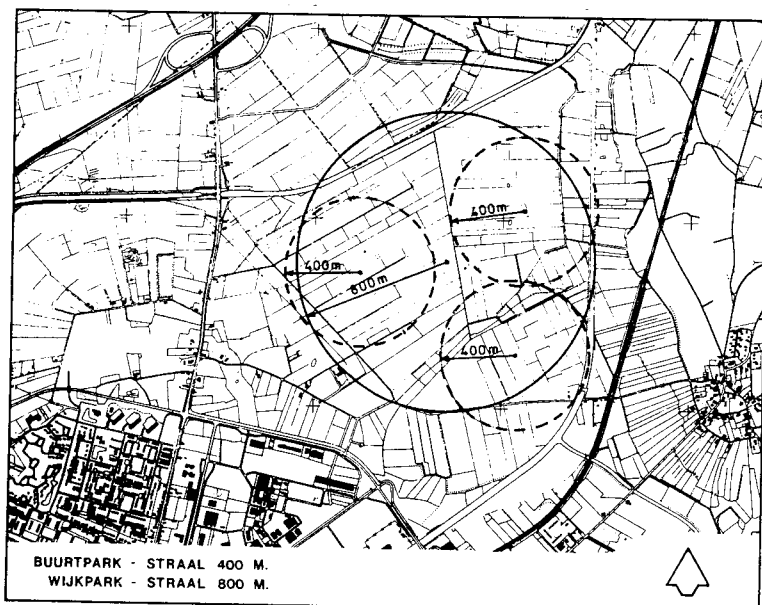
Wellicht ten overvloede wordt nog opgemerkt dat de genoemde oppervlakten uitsluitend nodig zijn voor de groenstructuur in het woongebied.

Een apart vraagstuk is hoe de eerdergenoemde hectaren over het woongebied verdeeld kunnen worden.

In het navolgende zal eerst worden ingegaan op de begrippen buurtpark en wijkpark.

Bij een buurtpark dient gedacht te worden aan een parkje van 1 à 3 ha. Zo'n park dient binnen een looptijd van 5 à 8 minuten bereikbaar te zijn. Veelal wordt voor de loopafstand uitgegaan van een straal van 400 m hemelsbreed, ook wordt wel een wegafstand van 300-750 meter genoemd. In paragraaf 3.8.1. van de onzerzoeknota wordt ingegaan op de inhoudelijke aspecten van zo'n parkje (zie ook par. 5.3.4. van deze toelichting).

Een wijkpark dient minimaal 5 en maximaal ongeveer 20 ha groot te zijn en dient binnen 8 à 18 minuten bereikbaar te zijn. In de literatuur wordt veelal een hemelsbrede afstand van 800 meter genoemd; de wegafstand kan in dat geval oplopen tot ongeveer 1200 meter. Het spreekt voor zich dat een wijkpark van groter kaliber is dan een buurtpark.



Afb. B.
Invloedssferen
buurt- en wijk-
parken.

Van een wijkpark kan dan ook alleen sprake zijn bij "Groot Marsdijk" (Marsdijk I en II). Uit afb. B is af te lezen dat in "Groot Marsdijk" sprake zou kunnen zijn van één wijkpark en 3 buurtparken. In het onderhavige plan zou in ieder geval één buurtpark een plek dienen te krijgen.

Uitgaande van de doelstelling dat Marsdijk I en Marsdijk II uiteindelijk één geïntegreerd woongebied zullen moeten vormen dient bij de projectie van een wijkpark van die samenhang te worden uitgegaan. Zoals blijkt uit par. 5.3.4. impliceert dit dat een deel van het "gezamenlijke" wijkpark in het onderhavige bestemmingsplan dient te worden opgenomen. Een belangrijk aspect hierbij is de min of meer centrale ligging in het totale toekomstige woongebied (zie afb. B). Zoals blijkt uit de paragrafen 2.11. en 5.3.4. zullen de groenvoorzieningen in het westelijk deel van het plangebied (het z.g. tussengebied) voornamelijk worden gesitueerd in samenhang met de sportvoorzieningen.

Met de situering van de cirkels op afb. B is daarmee rekening gehouden.

Er is daarbij echter geen sprake van een specifiek buurtpark, maar meer van een geïntegreerde groenvoorziening waarbij de aanwezigheid van twee oude boerderijen een belangrijk rol speelt (zie ook par. 5.3.4.).

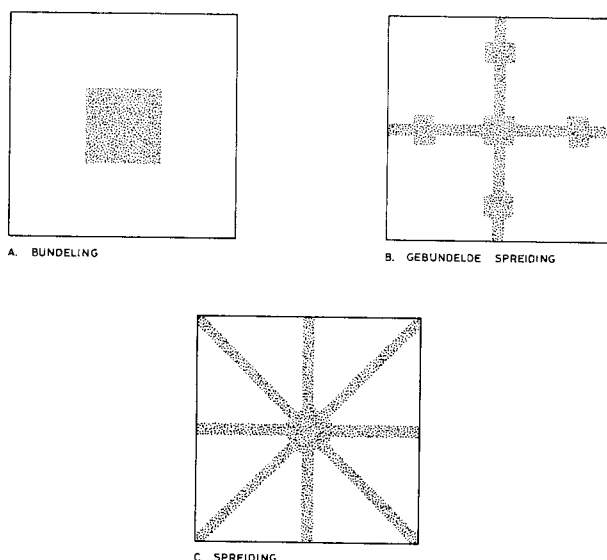
Van groot belang voor de leefbaarheid in het woongebied is ook de hoeveelheid groen in de directe woonomgeving: het blok- of detail-groen. Hieronder wordt verstaan: de groenvoorzieningen binnen de afzonderlijke woonbuurtjes zoals begeleidingsgroen, overhoeken, bermen langs voetpaden en woonstraten, speelgelegenheid voor de kleine kinderen (peuters en kleuters), bloemperken etc. Dit groen wordt meegerekend bij het bepalen van de netto woningdichtheid. Bij een woongebied met een omvang als Marsdijk dient ook aandacht te worden geschonken aan volkstuinen. In de nota "Richtlijnen voor stedelijke recreatievoorzieningen" *) worden enkele normen m.b.t. volkstuinen weergegeven. Voor een stad met een omvang als Assen wordt uitgegaan van 2,0 à 2,75 m² per inwoner. Dit zou neerkomen op een behoefte van 9,3 à 12,8 ha. De 4 volkstuincomplexen in en direct bij de stad omvatten thans 9,4 hectare. In het buitengebied zijn nog enkele spontaan ontstane volkstuincomplexen aanwezig met een gezamenlijke oppervlakte van 7,5 hectare.

Gezien deze totaaloppervlakte wordt voorshands geen ruimte voor volkstuinen in Marsdijk I gereserveerd. In samenhang met een mogelijk toekomstig woongebied Marsdijk II kan worden gezien of in "Groot Marsdijk" nog ruimte voor volkstuinen moet worden gecreëerd. Hierbij dienen ook de financiële aspecten en eventuele bouwmogelijkheden op de tuinen in de beschouwing te worden betrokken.

Er bestaan diverse manieren om de hoofdgroenstructuur over het woongebied te "verdelen".

Belangrijke begrippen in het kader van dit vraagstuk zijn de termen "spreiding" en "bundeling". Beide systemen, en uiteraard ook hun "tussenvormen", kennen voor- en nadelen. In paragraaf 3.8.2. van de onderzoekenota worden 3 theoretische groenmodellen uitvoerig besproken. Deze modellen zijn op afbeelding C weergegeven.

*) P.P.D. Zuid-Holland, december 1977.



Afb. C. Mogelijke groenstructuren.

In navolging van de besluitvorming rondom het vorige bestemmingsplan Marsdijk is ook in dit plan gekozen voor het uitgangspunt dat de hoofdgroenstructuur volgens het principe van de gebundelde spreiding (B) dient te worden uitgewerkt. Voor deze uitwerking wordt verwezen naar par. 5.3.4. uit deze toelichting, In de onderzoeknota (blz. 57/58) wordt m.b.t. de groenstructuur nog gewezen op de aspecten integratie, meervoudig gebruik, mobiliteitsbeperking en de relatie tussen groen en voorzieningen resp. groen en wegenstructuur.

2.11. Sportvoorzieningen.

Het onderzoek m.b.t. de sportvoorzieningen heeft zich toegespitst op 2 categoriën:

- de behoefte vanuit het toekomstige woongebied Marsdijk (zowel I als II)
- de in het structuurplan gesignaleerde behoefte vanuit de gehele gemeente.

Als globale norm voor de behoefte aan sportterreinen wordt veelal 8 à 12 m² per inwoner aangehouden. Voor Marsdijk I zou dit neerkomen op 5,8 à 9,7 ha. Voor Marsdijk I en II samen bedraagt deze oppervlakte 10,4 à 18 hectare.

Een andere invalshoek is die van het draagvlak per tak van sport. In de literatuur worden de volgende "normen" genoemd:

- voetbalveld min. 1500 à 3000 inwoners
- tennisbaan min. 2000 à 5000 inwoners
- handbalveld min. 5000 à 8000 inwoners
- hockeyveld min. 5000 à 8000 inwoners
- korfbalveld min. 5000 à 8000 inwoners.

De 3 laatstgenoemde velden kunnen voorshands buiten beschouwing blijven omdat de bedoelde takken van sport op specifieke terreinen in Assen plaatsvinden in clubverband (met een clubhuis etc). Mocht er behoefte aan terreinuitbreidingen voor deze sporten bestaan dan zullen die aansluitend aan of dicht bij die complexen gezocht moeten worden om dislocaties te voorkomen.

De behoefte aan voetbalvelden voor Marsdijk I en II zou theoretisch gesteld kunnen worden op 4 à 9 velden (afhankelijk van het gekozen draagvlak). Ook hier geldt dat een deel van de behoefte bevredigt zal worden op terreinen elders, doordat men veelal lid is of wordt van een voetbalclub die op een bestaand complex in de stad haar domicilie heeft.

In een notitie d.d. 5 september 1983 wordt door de gemeentelijke Dienst voor Sport en Sportieve Recreatie (D.S.S.R.) gewezen op een aantal recente ontwikkelingen m.b.t. de behoefte aan sportvoorzieningen:

- A. Ontwikkelingen, die er op wijzen dat de behoefte aan veldsportvoorzieningen afneemt door:
 - 1. Stagnering in de groei van de sportverenigingen door de economische recessie.
 - 2. Verschuiving van de belangstelling voor de buitensporten naar de binnensporten.
 - 3. Intensivering van het gebruik van de buitensportvoorzieningen.
- B. Een ontwikkeling, die er op wijst dat de behoefte aan sportvoorzieningen zal groeien n.l. door de toename van de beschikbare vrije tijd.
Een deel van deze vrije tijd zal aan sportbeoefening worden besteed.
De belangrijkste tendens in deze richting uit zich op dit moment in de groeiende belangstelling voor "Sport Overdag".

In het structuurplan (Beleidsnota, blz. 35) wordt geraamd dat tot de eeuwwisseling voor Assen als geheel nog ca. 10 terreinen nodig zijn voor veldsporten. In de 3e fase van het sportpark Pittelo zijn 5 velden geprojecteerd; de andere velden zullen elders moeten worden gerealiseerd.

Mede gezien het gestelde in het structuurplan ligt het voor de hand deze velden in het gebied Marsdijk te projecteren. Deze velden zullen dan deels een functie hebben t.b.v. sporters uit het woongebied en deels een functie voor de rest van de gemeente. De D.S.S.R. stelt in de bovengenoemde notitie dat een middelgrote sportvoorziening t.b.v. de twee grote woongebieden Peelo en Marsdijk in een behoefte voorziet.

Gezien de geschetste ontwikkelingen wordt uitgegaan van minimaal 4 velden en 1 oefenveld. Door meervoudig gebruik van de geprojecteerde veldijsbaan (zie par. 2.4. en 5.3.4.) kan in de behoefte aan oefenvelden worden voorzien. Gezien de afmetingen van de baan kunnen hierin zelfs twee velden worden geprojecteerd. De benodigde ruimte voor de 4 speelvelden bedraagt ca. 6,5 hectare *).

De velden zullen voornamelijk voor voetbal worden gebruikt, maar incidenteel ook voor andere veldsporten.

Gezien de toenemende belangstelling voor de tennissport, ook in Assen, wordt aanbevolen ook voor deze tak van sport nieuwe ruimte te scheppen.

In de onderzoeknota wordt hierover gezegd (blz.60):

"De behoefte vanuit de georganiseerde tennisport is een vraagstuk dat op bovenwijks niveau opgelost dient te worden. Vanuit het woongebied Marsdijk zelf zal een bepaalde behoefte ontstaan, terwijl ook thans op gemeentelijk niveau een tekort wordt gekonstateerd. Indien besloten zou worden op een geheel nieuwe lokatie een teniskomplex voor de georganiseerde beoefenaren te realiseren, zou een situering in het gebied Marsdijk overwogen kunnen worden. Zo'n kompleks zou 6 banen dienen te omvatten".

Voor deze 6 banen met bijbehorende nevenoppervlakte is 0,5 à 1 ha. nodig.

In totaal dient er dus $6,5 + 0,5 \text{ à } 1,0 = \underline{7,5 \text{ ha}}$ voor bovenstaande sporten te worden gereserveerd.

*) inclusief uitloopstroken, parkeerplaats, kleedruimte etc.

Uit een oogpunt van effectief gebruik en beheer, en om versnippering te voorkomen, is het gewenst dat de zojuist genoemde voorzieningen op één plek worden geconcentreerd. Ze zijn vooral van belang voor het gehele gebied Peelo en Marsdijk, waar in de toekomst ruim 20.000 mensen gehuisvest zullen zijn. Conform het structuurplan (Beleidsnota, kaart 11) wordt uitgegaan van een situering tussen de beide genoemde woonwijken n.l. in het z.g. tussengebied (zie verder par. 5.3.4.).

Voor de recreatieve tennisers wordt aanbevolen enkele open tennisbanen "à la Pittelo" te realiseren. Zo'n complex, met een omvang van ongeveer 1500 m² (excl. parkeerruimte) dient bij voorkeur in het woongebied te worden gesitueerd.

De behoefte aan schoolsportterreinen is mede afhankelijk van de toekomstige situering van de scholen. Scholen die dicht bij een sportcomplex liggen kunnen wellicht van die velden gebruik maken. In andere gevallen kan gedacht worden aan het projecteren van sportveldjes bij de scholen. De afmetingen hiervan kunnen tussen de 2400 en 3500 m² (netto) liggen.

Bestudering van de bodemgegevens (zie par. 2.4.) heeft tot de conclusie geleid dat er in het plangebied over het algemeen weinig beperkingen zijn t.a.v. de situering van sportvelden, met uitzondering wellicht van enkele oude stroomdalen.

In een woongebied met een omvang als Marsdijk is er behoefte aan eigen ruimte voor zaalsporten. Ook vanuit de onderwijssector is er vraag naar binnenruimten voor gymnastiekonderwijs. Bij het lager onderwijs wordt uitgegaan van 1 gymnastieklokaal per 2 basisscholen. Voor Marsdijk I en II gezamenlijk zou dit uiteindelijk neerkomen op 2 lokalen met als afmetingen: max. 12 x 21 x 5½ m. De behoefte vanuit de wijk zelf is moeilijk te ramen.

Door de D.S.S.R. wordt een toenemende belangstelling voor zaalsporten geconstateerd en wordt een verdere groei in de toekomst verwacht.

Mede vanuit deze overwegingen verdient het voorkeur één sporthal te realiseren die zowel door het onderwijs als door sportbeoefenaren (al dan niet in teamverband) kan worden gebruikt.

In het aangrenzende woongebied Peelo is gekozen voor de bouw van een sporthal met de afmetingen 22 x 42 x 7 meter.

Gezien de verwachting dat het uiteindelijke woongebied Marsdijk waarschijnlijk 1900 à 2600 woningen meer dan Peelo zal tellen en de toenemende behoefte aan ruimten voor zaalsporten zowel vanuit het nieuwe woongebied als vanuit de rest van de gemeente, gaat de voorkeur uit naar een sporthal met de afmetingen 28 x 48 x 7 meter. Hiervoor dient in Marsdijk I ruimte te worden gereserveerd.

In par. 3.9. van de onderzoeknota wordt uitvoerig ingegaan op de inhoudelijke aspecten van zo'n hal.

2.12. Onderwijsvoorzieningen.

In deze paragraaf wordt een aantal vooruitberekeningen gepresenteerd m.b.t. het basisonderwijs in Marsdijk. Het voortgezet onderwijs komt niet ter sprake omdat een eventuele vestiging van zo'n school in Marsdijk in regionaal verband moet worden gezien en dientengevolge een bovenwijkse voorziening is, waarvoor berekeningen etc. moeten worden gemaakt die buiten het kader van dit onderzoek vallen.

Bij het maken en interpreteren van prognoses van de leerlingentallen bij het basisonderwijs dient bedacht te worden dat, vooral de laatste jaren, veel onzekere factoren hierbij een rol spelen. Gedacht kan worden aan:

- de ontwikkeling van het geboortencijfer
- de ontwikkeling van de leerlingenschalen
- de toekomstige schoolgrootte
- het al dan niet handhaven van klassikaal onderwijs
- de gevolgen van de integratie van het kleuter- en lager onderwijs (basisschool)
- het rijksbeleid t.a.v. leegstand en nieuwbouw.

Desondanks zijn op basis van meest recente inzichten en gegevens vooruitberekeningen gemaakt voor de periode 1986-2000 die in het navolgende zijn weergegeven.

Als "ingang" voor de prognoses is de variabele "aantal leerlingen per woning" gekozen. Uitgangspunt voor de berekeningen vormen de op bijlage 1A *) weergegeven grafieken. In deze grafieken wordt een verband gelegd tussen het opleveringsjaar en de ouderdom van de woningen en het aantal leerlingen per 100 woningen.

In par. 3.10 van de onderzoekenota is de gehanteerde methode uitvoerig beschreven. Daarin is nog uitgegaan van 2900 à 3200 woningen. Zoals vermeld wordt het aantal te bouwen woningen nu geraamd op 2700 à 3000. In deze paragraaf wordt een samenvatting van de geactualiseerde prognose gepresenteerd.

In bijlage 1B zijn op basis van de grafieken voor de jaren 1986-2000 de leerlingentallen per woning weergegeven afhankelijk van het opleveringsjaar van de woningen.

T.a.v. de oplevering van de woningen in Marsdijk I is uitgegaan van de verwachtingen m.b.t. de bouwtempi na 1985 (zie par. 2.9. en 2.20.).

Op grond van deze gegevens zijn 2 modellen geconstrueerd:

model A (maximum model) 3000 woningen - 375 won. per jaar -
looptijd van 8 jaar.

model B (minimum model) 2700 woningen - 270 won. per jaar -
looptijd van het plan 10 jaar.

Vermenigvuldiging van de aantallen jaarlijks op te leveren woningen met de cijfers van bijlage 1B levert de jaarlijks te verwachten leerlingentallen op. Ze zijn weergegeven in de bijlagen 2A en 2B. Hierbij zijn de kleine woningen (voor 1 + 2 pers.huishoudens, bejaardenwon., etc.) buiten beschouwing gelaten, omdat uit deze woningen geen leerlingen worden verwacht. Deze leerlingentallen dienen vervolgens verdeeld te worden over de diverse "richtingen": openbaar, prot.chr., gereformeerd en rooms-katholiek.

*) Aangepaste grafieken uit de "Scholennota Oosterwolde, gemeente Ooststellingwerf" Hpart Assen, maart 1976, blz.19. De grafieken voor 1975 die ook in die nota zijn opgenomen, bleken goed toepasbaar op de Asser situatie in dat jaar. Deze toetsing, aangevuld met andere recente gegevens heeft geleid tot het hanteren van deze methodiek voor Marsdijk.

In de afgelopen 12 jaar deden zich de volgende verschuivingen in de percentages voor:

kleuteronderwijs	openbaar	62 → 52%
	prot.chr.	32 → 34%
	geref.*)	6 → 11%
	r.k.	2 → 3%
lager onderwijs	openbaar	57 → 57%
	prot.chr.	33 → 30%
	geref.*)	6 → 9%
	r.k.	4 → 4%

In een gemeentelijke nota van november 1981 **) is o.a. getracht enig zicht te krijgen op deze percentages in de toekomst. Voor 1994 wordt de volgende verdeling verwacht:

kleuteronderwijs: 53-30-15-2

lager onderwijs : 55-29-13-3.

T.o.v. thans impliceert dit alleen een verdere stijging van het percentage leerlingen bij het gereformeerd onderwijs en een lichte stijging (1%) bij het openbaar kleuteronderwijs. De aandelen van de overige denominaties geven een daling te zien, niet alleen in procentuele maar ook in absolute zin (zie de genoemde nota blz. 5 en 6.).

Nu heeft de nota betrekking op de gehele gemeente en niet specifiek op nieuwe woongebieden. Recent onderzoek in Peelo heeft echter uitgewezen dat, hoewel de percentages zelf, met name bij het lager onderwijs, momenteel min of meer afwijken van de gemeentelijke percentages, in hoofdlijnen hetzelfde beeld aanwezig is als in het totale onderwijsveld. Bovendien vinden in een wijk in opbouw schommelingen plaats in de percentages, het zijn als het ware steeds momentopnamen.

Om voor Marsdijk I enig zicht te krijgen op de te verwachten leerlingentallen wordt, mede op grond van het vorenstaande, voorshands uitgegaan van de percentages uit de gemeentelijke nota. In de loop van de tijd zullen deze cijfers steeds getoetst worden aan de feitelijke ontwikkelingen in Assen als geheel en in Marsdijk zelf. Bij de feitelijke aanvragen voor scholenbouw kan dan steeds het meest recente cijfermateriaal worden gebruikt.

*) excl. leerlingen uit Hooghalen, Smilde en Ter Aard.

**) "Het aantal te verwachten leerlingen bij het kleuter- en lager onderwijs c.q. het basisonderwijs in Assen in de periode tot 1994. Een globale vooruitberekening". D.G.W. afd. Stedebouw/Bureau onderwijs en cultuur.

Vorengenoemde berekeningen kunnen als volgt worden samengevat:

Tabel 3. Vooruitberekening van de leerlingentallen bij het kleuter-en lager onderwijs in de periode 1986-2000 volgens 2 modellen (A en B).

Kleuteronderwijs										Lager onderwijs											
jaar	openb.		prot.chr.		geref.		r.k.		totaal		jaar	openb.		prot.chr.		geref.		r.k.		totaal	
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B		A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
1986	12	6	7	3	3	1	0	0	21	10	1986	22	11	12	6	4	2	2	1	39	20
1987	35	31	20	17	8	7	1	1	64	56	1987	68	60	36	32	11	9	5	4	119	105
1988	73	68	41	38	16	15	3	2	132	123	1988	139	131	73	69	22	21	10	9	244	229
1989	111	106	62	59	29	27	4	4	206	196	1989	217	206	110	105	42	40	11	11	380	362
1990	154	146	86	81	40	38	6	5	286	270	1990	301	283	153	144	58	55	16	15	528	496
1991	197	181	110	101	51	47	7	7	365	336	1991	393	360	200	183	76	70	21	19	689	632
1992	233	210	130	117	60	54	9	8	432	389	1992	480	432	244	220	93	83	25	23	842	758
1993	256	225	142	125	66	58	9	8	474	416	1993	548	484	279	246	106	93	29	25	961	849
1994	250	223	141	126	71	63	9	8	471	420	1994	547	492	288	260	129	116	30	27	994	895
1995	240	216	136	122	68	61	9	8	452	407	1995	546	497	288	262	129	118	30	27	993	904
1996	222	201	126	114	63	57	8	8	419	379	1996	533	481	281	254	126	114	29	26	969	875
1997	201	183	114	104	57	52	8	7	379	346	1997	502	452	264	238	119	107	27	25	912	822
1998	178	165	101	93	50	47	7	6	335	311	1998	457	416	241	220	108	98	25	23	830	757
1999	157	147	89	83	45	42	6	6	297	277	1999	407	374	215	197	96	88	22	20	740	680
2000	141	131	80	74	40	37	5	5	266	247	2000	359	332	190	175	85	78	20	18	652	603

Bij deze cijfers is nog niet expliciet rekening gehouden met de toekomstige basisschool. Dit komt voornamelijk doordat al het cijfermateriaal dat thans beschikbaar is nog betrekking heeft op de huidige tweedeling kleuter - lagere school.

In een recente brochure van het ministerie van onderwijs en wetenschappen *) wordt al wel ingegaan op het geïntegreerde basisonderwijs.

Op blz. 10 van de publikatie staat: "Omdat er nu beslissingen genomen moeten worden over de bouw van scholen die geschikt moeten zijn voor het basisonderwijs, wordt er voorlopig gebruik gemaakt van de z.g. 26-32-schaal. Uitdrukkelijk wordt hier dus gesteld dat het niet de leerlingenschaal is voor het toekomstige basisonderwijs, maar een instrument om nu te bepalen wat de behoefte aan huisvestingsvoorzieningen zal zijn".

*) "Huisvesting van kleuter- en lager onderwijs", juni 1983.

In bijlage 3 van de genoemde publikatie staat aangegeven hoe de zogenaamde 26-32-schaal gehanteerd moet worden:

- het aantal leerlingen in de leeftijdsgroep jonger dan acht jaar (de onderbouw) wordt gedeeld door 26;
- het aantal leerlingen in de leeftijdsgroep acht jaar en ouder (de bovenbouw) wordt gedeeld door 32;
- de naar beneden afgeronde uitkomsten van deze delingen bepalen te zamen het aantal leerkrachten met een volledige weektaak;
- het resterende aantal leerlingen kan op grond van een, in de bijlage opgenomen staatje, al dan niet tot nog een extra leerkracht c.q. lokaal leiden (systeem van "schooltijden");

In dit stadium van het planologisch onderzoek voor een globaal bestemmingsplan waarin het in eerste instantie om de bepaling van de ruimtebehoefte gaat kan op grond van het vorenstaande de volgende werkwijze worden toegepast:

- alle kleuter- en lagere schoolleerlingen uit tabel 3 worden per denominatie getotaliseerd;
- deze totalen worden gehalveerd *) en vervolgens worden deze aantallen gedeeld door respectievelijk 26 en 32;
- vervolgens kan worden gezien of op grond van het aantal "schooltijden" aanspraak kan worden gemaakt op nog een extra leerkracht c.q. lokaal;
- verder dient bij de bepaling van de ruimtebehoefte nog rekening te worden gehouden met speellokalen voor de onderbouw en gemeenschapsruimten.

Ook hiervoor geeft de brochure richtlijnen.

Blijkens tabel 3 zal bij model A een piek in het leerlingenaanbod worden bereikt in 1993 resp. 1994 (kleuter- resp. lager onderwijs) en bij model B in 1994 resp. 1995.

Op basis van de hiervoor weergegeven rekenmethode kan de lokaalbehoefte bij het basisonderwijs in de piekfase als volgt worden becijferd:

openbaar basisonderwijs 24 à 28 lokalen excl. speellokalen en gemeenschapsruimten					
prot.chr.	"	13 à 15	"	"	"
geref.	"	6 à 7	"	"	"
rooms-kath.	"	1 lokaal			

Op grond van de gegevens uit tabel 3 kan worden becijferd dat het aantal leerlingen per 100 woningen rondom de eeuwwisseling gedaald zal zijn tot $9 + 22 = 31$ leerlingen (bij het basisonderwijs). Mede gebaseerd op ervaringen in andere, oudere stadsdelen van Assen wordt verwacht dat + 15 jaar na de oplevering van de laatste woningen in Marsdijk I een stabiele fase wordt bereikt bij + 20 l.l. per 100 woningen, uitgaande van basisonderwijs.

Voortbordurend op de eerdergenoemde verdeling naar denominatie, die voor deze becijfering constant gehouden wordt op de percentages van 1994 kan het aantal leerlingen c.q. lokalen in de stabiele fase, afhankelijk van het aantal woningen in Marsdijk I, als volgt worden becijferd:

- *) 4, 5, 6 en 7 jaar = onderbouw
8, 9, 10 en 11 jaar = bovenbouw

N.B. van de 12-jarigen bezoekt slechts 37% een basisschool; ze worden in deze berekeningen geacht bij de 2e helft te horen (32-schaal).

openbaar basisonderwijs 295 à 328 l.l. 10 à 11 lok.(excl.speellok. + gem.ruimte)					
prot.chr.	"	158 à 176 l.l.	5 à 6	"	"
geref.	"	73 à 82 l.l.	2 à 3		
rooms-kath.	"	15 à 17 l.l.	1 lokaal	?	

Bij deze tabel dient nogmaals te worden opgemerkt dat uitgegaan is van de huidige inzichten t.a.v. de ontwikkeling van het geboortencijfer, van de huidige leerlingenschaal etc. Als b.v. de leerlingenschaal in de toekomst verhoogd wordt tot 34 l.l. per lokaal of wellicht nog hoger, dan heeft dit uiteraard consequenties voor de aantallen lokalen.

Zoals uit de cijfers blijkt wordt er een groot verschil verwacht tussen de lokaalbehoefte in de piekfase en in de stabiele fase. De verhouding ligt ongeveer op 1:2½. Dat wil zeggen dat er omstreeks 1994 2½ x zoveel lokalen moeten zijn dan 15 jaar later. Dit gegeven is van groot belang m.b.t. de beslissing over het al dan niet bouwen van permanente accommodaties op een bepaalde plek en op een bepaald tijdstip. Het moment van aanvraag voor de diverse scholen zal waarschijnlijk tussen 1986 en 1990 liggen. Op dat moment moet aangetoond worden dat de betreffende school minstens 15 jaar volledig bezet zal zijn.

Uit de berekeningen blijkt, dat er in Marsdijk I minimaal een openbare en een prot.christelijke basisschool moeten komen. Gezien de becijferde aantallen lokalen bij het openbaar basisonderwijs verdient het aanbeveling in het plan juridisch-ruimtelijk de mogelijkheid open te houden voor de realisering van een tweede school. Mocht hieraan t.z.t. toch geen behoefte bestaan dan kan dit terrein voor andere openbare of bijzondere doeleinden of voor woningbouw worden aangewend.

Bij de situering van een prot.-christelijke basisschool (het ligt voor de hand, dat deze in of bij het centrumgebied komt) dient rekening te worden gehouden met uitbreidingsmogelijkheden t.g.v. een toekomstige bestemmingsplan Marsdijk II.

De eventuele realisering van een gereformeerde basisschool dient te worden gezien binnen het raam van de vraag of er binnen de komende decennia ruimte is voor twee of voor drie gereformeerde basisscholen in Assen.

Indien besloten wordt tot realisering van een derde school ligt een situering in het westelijk plandeel (in samenhang met Peelo) of in het centrumgebied voor de hand. Gezien de cijfers behoeft voorts hands geen rekening te worden gehouden met de mogelijke bouw van een rooms-katholieke basisschool.

Cijfermatig gezien impliceert bovenstaande zienswijze het volgende:

- Voor de realisering van een openbare basisschool in de stabiele fase is ongeveer 5500 m2 terreinoppervlakte nodig. Voor nood-voorzieningen in de piekfase dient ongeveer 6500 m2 te worden gereserveerd. Afhankelijke van de beslissing of de noodlokalen bij de permanente school of ergens elders gesitueerd worden dient in het centrum van de wijk 5500 m2 of 1,2 hectare te worden gereserveerd.
- Voor het prot.-christelijk onderwijs verdient het aanbeveling rekening te houden met een oppervlakte van 5000 à 6000 m2 in het centrumgebied. Hierbinnen kan voor Marsdijk I behalve de behoefte in de stabiele fase ook de piekfase worden opgevangen.

In een later stadium kan dan in samenhang met het mogelijke toekomstige woongebied Marsdijk II worden gezien of de permanente school voor Marsdijk I wordt uitgebreid om geheel of gedeeltelijk in de behoefte voor Marsdijk II te voorzien of dat in laatstgenoemd woongebied een tweede permanente school wordt gesticht. In het eerste geval blijft de gehele genoemde oppervlakte van 5000 à 6000 m² nodig; wordt besloten tot de bouw van een tweede school, dan kan een gedeelte van het terrein, na het verwijderen van de tijdelijke voorzieningen, anderszins worden gebruikt.

- Voor de mogelijke realisering van een gereformeerde basisschool dient rekening te worden gehouden met een terrein van 3500 à 4500 m². Zoals vermeld behoeft dit niet per definitie in het centrumgebied te liggen.

In par. 2.11 zijn de schoolsportterreinen en de gymnastiekvoorzieningen (binnen) reeds aan de orde geweest. Exclusief laatstgenoemde voorzieningen is in Marsdijk I 2 à 2½ hectare nodig voor onderwijsvoorzieningen waarvan ongeveer 1 hectare voor tijdelijke voorzieningen. Hierbij dient bedacht te worden dat tijdelijke lokalen veelal op een meer compacte wijze worden gesitueerd waardoor de ruimtebehoefte relatief geringer is dan bij permanente scholen.

Uit het vorenstaande mag duidelijk zijn, dat het bij scholenplanning aankomt op flexibiliteit, zowel wat de situering als wat de ruimtebehoefte betreft. Steeds zal ingespeeld moeten worden op nieuwe (wettelijke) regelingen en ontwikkelingen en op het feitelijke bevolkingsverloop. Dit vraagt ook in juridisch-stedebouwkundige zin om soepelheid qua voorschriften en plankaart. In par. 5.3.5. wordt uiteengezet hoe op één en ander in het onderhavige plan is ingespeeld.

2.13. Sociaal-culturele voorzieningen.

Het plannen van sociaal-culturele voorzieningen is een ingewikkelde zaak. Belangrijke aspecten die een rol spelen zijn:

- a. de behoefte van de toekomstige bewoners op het gebied van de sociaal-culturele voorzieningen;
- b. de kwestie van spreiding of bundeling van de voorzieningen;
- c. meervoudig gebruik van voorzieningen.

Op deze aspecten is in paragraaf 3.11 van de onderzoeknota nader ingegaan. Kort samengevat wordt daarin het volgende gesteld:

- ad a. Ten aanzien van dit punt is geen behoeftenonderzoek onder eventuele toekomstige bewoners verricht, maar is gebruik gemaakt van bestaande literatuur en praktijkervaringen in Assen.

Op basis van deze gegevens is een opsomming gemaakt van de mogelijke voorzieningen in Marsdijk. Deze opsomming heeft een inventariserend karakter en is niet een hard programma van eisen.

Het gaat om: ruimten voor muziekonderwijs, creatieve bezigheden, jongerenwerk, bejaardenwerk, uitvoeringen, buurt- en opbouwwerk en verder om kerkelijke accommodaties, peuterspeelzalen en vergaderruimten.

In de onderzoeknota wordt voorgesteld om voor deze voorzieningen plus de sporthal (par.2.11) 1 hectare in het plan te reserveren.

Deze oppervlakteraming is gebaseerd op het in de onderzoeknota genoemde draagvlak van 7800 à 8600 inwoners. Deze aantallen wijken niet sterk af van de, in paragraaf 2.8 genoemde 7300 à 8100 inwoners in Marsdijk I. De geraamde oppervlakte is derhalve ook voldoende voor het onderhavige bestemmingsplan Marsdijk I.

Wel dient rekening te worden gehouden met een mogelijke realisering van Marsdijk II ten oosten van het onderhavige plangebied. Bepaalde kleinschalige voorzieningen kunnen wellicht een plek in dat nieuwe woongebied krijgen, voor andere voorzieningen dient echter in het centrumgebied van Marsdijk I, dat uiteindelijk tevens als centrum voor "Groot Marsdijk" kan functioneren, ruimte te worden gereserveerd.

Dit betekent niet op voorhand dat bovengenoemde oppervlakte van 1 hectare onvoldoende is. Er is namelijk in veel gevallen geen sprake van een direct lineair verband tussen de toename van het aantal inwoners en de oppervlaktebehoefte. Voorzieningen die b.v. voor Marsdijk I zijn opgezet zullen na een eventuele realisering van Marsdijk II optimaler of intensiver worden gebruikt. Wel dient juridisch-ruimtelijk de nodige flexibiliteit in het centrumgebied te worden gecreëerd om in te kunnen spelen op een eventuele grotere ruimtebehoefte.

- ad b. Op blz.67 van de onderzoeknota staat een aantal punten vermeld dat van belang is voor het vraagstuk m.b.t. bundeling en spreiding van voorzieningen. Geconcludeerd wordt dat sommige voorzieningen zich goed voor bundeling lenen terwijl m.b.t. andere voorzieningen juist een zekere mate van spreiding over het woongebied aanbeveling verdient. Met beide mogelijkheden dient in het plan rekening te worden gehouden.
- ad c. Op de voor- en nadelen van meervoudig gebruik van voorzieningen wordt op de pagina's 67 en 68 van de onderzoeknota nader ingegaan. Ook na het verschijnen van de onderzoeknota (nov.'79) is nieuwe lektuur verschenen over dit onderwerp waaruit blijkt dat meervoudig gebruik van multifunctionele accommodaties een ingewikkelde zaak is die een uitvoerige afweging van de diverse belangen vereist. Bij de verdere planvorming zal deze materie nader moeten worden bestudeerd.

In de onderzoeknota wordt ook het creëren van een "aanloopcentrum" in de beginfase van de wijk aanbevolen (zie ook hoofdstuk 4, uitgangspunt 19).

Dit kan een tijdelijke accommodatie zijn, waarin een aantal essentiële voorzieningen t.b.v. een woonwijk in opbouw worden ondergebracht. In zo'n aanloopcentrum dienen ruimten voor de volgende activiteiten te worden gecreëerd:

- vergaderingen (buurtverenigingen etc.)
- informatie en ontmoeting (maquettes, "koffiehoek")
- consultatie (Groene Kruis)
- opbouwwerk
- peuterspeelwerk

Tenslotte dient m.b.t. bovenstaande voorzieningen te worden opgemerkt dat de realisering ervan sterk afhangt van de financiële mogelijkheden. Vooral deze voorzieningen doen een sterk beroep op de gemeentekas, waarvan de vooruitzichten niet rooskleurig kunnen worden genoemd.

2.14. Sociaal-medische voorzieningen.

In een woongebied met een omvang als Marsdijk I dient m.b.t. de sociaal-medische sector gedacht te worden aan het volgende voorzieningenpakket:

3 à 4 huisartsen

3 à 4 fysiotherapeuten

1 à 2 maatschappelijk werk(st)ers

3 tandartsen

3 wijkverpleegkundigen

1 Groene Kruisgebouw

1 apotheek (eventueel in samenhang met andere woongebieden)

Verder dient gedacht te worden aan gezins- en bejaardenhulp en eventuele andere hulpverleningsvormen.

Evenals bij de sociaal-culturele voorzieningen kan er ook bij de sociaal-medische voorzieningen, zij het in mindere mate, sprake zijn van spreiding c.q. bundeling en van meervoudig gebruik van accommodaties.

Als uitersten kunnen genoemd worden: solitaire vestigingen van artsen etc. tegenover een concentratie van de gezondheidszorg in één centrum. Pas in volgende fasen van de planvorming kunnen hierover nadere beslissingen worden genomen. Op basis van vuistregels en praktijkervaringen kan voorshands worden volstaan met de reservering van 0,25 ha voor de sociaal-medische sector. In het bestemmingsplan dient een zodanige flexibiliteit te worden ingebouwd, dat diverse vestigingspatronen mogelijk zijn, variërend van "praktijk aan huis" tot de realisering van een gezondheidscentrum. Eveneens dient bij de ruimtereservering en de verdere planuitwerking rekening te worden gehouden met de mogelijke realisering van een woongebied Marsdijk II. Dit impliceert de nodige flexibiliteit m.b.t. de bestemmingen in en rondom het centrumgebied.

2.15. Commerciële voorzieningen.

In paragraaf 3.13. van de onderzoeknota is een raming weergegeven van de behoefte aan commerciële voorzieningen in Marsdijk. Er zijn voornamelijk 3 redenen aan te geven waarom deze berekening een herziening behoeft:

a. het lagere inwonertal dat in Marsdijk I verwacht wordt;

b. de economische ontwikkelingen in de afgelopen jaren;

c. de sombere toekomstverwachtingen op economisch gebied.

Op basis van de recente gegevens van het Centraal Instituut Midden- en Kleinbedrijf en het Nederlands Christelijk Ondernemers Verbond (CIMK en NCOV) is de volgende herberekening gemaakt:

De toonbankbestedingen per hoofd van de bevolking in Nederland ontwikkelden zich de laatste jaren als volgt (afgeronde cijfers):

	1979	1980	1981	1982	1983*)
voedings- en genotmiddelen	f 2.180,=	f 2.280,=	f 2.330,=	f 2.365,=	f 2.340,=
duurzame en overige goederen	f 3.100,=	f 3.325,=	f 3.205,=	f 3.130,=	f 3.035,=

*) voorlopige cijfers.

Een belangrijke vraag is, hoe deze bestedingscijfers zich in de toekomst zullen ontwikkelen. Algemeen wordt aangenomen dat er sprake zal zijn van een teruggang c.q. een stabilisatie van de bestedingen; een verdere groei wordt voorshands niet voorzien. Mede gezien de onzekerheid m.b.t. de ontwikkelingen in de toekomst wordt voor de berekeningen uitgegaan van de cijfers van 1983. Bij de definitieve invulling van het "winkelgebeuren" zal moeten worden uitgegaan van de dan meest recente cijfers.

Op basis van de, in par. 2.8 becijferde inwonertallen kunnen de toonbankbestedingen door consumenten uit Marsdijk I als volgt worden becijferd:

- | | | |
|----------------------|------------------------------|----------------|
| - bij 7300 inwoners: | voedings- en genotmiddelen | f 17.082.000,= |
| | duurzame en overige goederen | " 22.155.500,= |
| - bij 8100 inwoners: | voedings- en genotmiddelen | " 18.954.000,= |
| | duurzame en overige goederen | " 24.583.500,= |

Niet alle toonbankbestedingen zullen in de winkels in Marsdijk plaatsvinden. Andere centra en met name de Asser centrumvoorzieningen zullen een belangrijk deel van de beschikbare bestedingen opeisen. Op basis van ervaringscijfers wordt er van uitgegaan dat zo'n 30% van de koopkracht in de sector voedings- en genotmiddelen zal afvloeien, terwijl dit voor de duurzame en overige goederen zo'n 90% zal zijn. *)

Dit heeft tot resultaat dat er de volgende bestedingen zullen plaatsvinden bij de winkels in Marsdijk:

- | | | |
|------------------|-------------------------------|----------------|
| - bij 7300 inw.: | voedings- en genotmiddelen: | f 11.957.400,= |
| | duurzame en overige goederen: | " 2.215.550,= |
| - bij 8100 inw.: | voedings- en genotmiddelen: | " 13.267.800,= |
| | duurzame en overige goederen: | " 2.458.350,= |

Om de benodigde bedrijfsvloeroppervlakte te kunnen berekenen dienen deze bedragen te worden gedeeld door de vloerproductiviteiten van beide sectoren (omzet per m²).

Volgens het NCOV dienen deze gesteld te worden op:

f 8.500,- = per m2 in de voedings- en genotmiddelensector

f 4.750,= per m2 in de sector duurzame en overige goederen.

Voor de berekening zijn ook deze cijfers voorshands constant gehouden.

Bij de verdere uitwerking zal dan het meest actuele materiaal worden gebruikt.

Een voordeel van het gebruik van cijfermateriaal uit hetzelfde peiljaar, in casu 1983, is, dat er consistentie in de berekeningen is en dat er zicht wordt verkregen op de mogelijkheden van de realisering van een winkelcentrum in Marsdijk I en de daarmee gepaard gaande ruimtebehoefte op dit moment.

De uitkomst van de bedoelde berekening luidt als volgt:

- | | | | | |
|------------------|---------|---------|--------------|---------------------|
| - bij 7300 inw.: | 1405 m2 | (bruto) | in de sector | voedings- en genot- |
| | | | | middelen |
| | 465 m2 | " | " | duurz.en overige |
| | | | | goederen |
| - bij 8100 inw.: | 1560 m2 | " | " | voedings- en genot- |
| | | | | middelen |
| | 520 m2 | " | " | duurz.en overige |
| | | | | goederen |

*) deze cijfers gelden met name voor een (bescheiden) winkelcentrum voor Marsdijk I. Na eventuele realisering van Marsdijk II en een uitbreiding van het winkelcentrum kunnen deze afvloeipercentages afnemen.

Voor de planning zou gerekend kunnen worden met het afgeronde gemiddelde van deze uitkomsten n.l. ca. 2000 m2 bruto- vloeroppervlakte *) waarvan ongeveer 75% in de food-sector en 25% in de non-food sector.

Op blz. 72 van de onderzoeknota wordt nader op een mogelijke verdeling van deze m2 's ingegaan.

In die visie wordt er vanuit gegaan dat het winkelapparaat van Marsdijk I geconcentreerd wordt in één centrum. Om een levenskrachtig winkelgebeuren in een woongebied met een omvang als Marsdijk I mogelijk te maken verdient concentratie de voorkeur boven het projecteren van winkels verspreid over het gehele plangebied.

Het vorenstaande dient niet de mogelijkheid van een incidentele vestiging (b.v. een boetiek aan huis) uit te sluiten. In het vorige bestemmingsplan Marsdijk werd daartoe ook de mogelijkheid geboden door te bepalen dat 1% van het aantal woningen mede als horecabedrijf en/of winkel mag worden ingericht (art.4 lid 1 van de voorschriften).

Behalve met de ruimte voor de winkels-sec zal ook nog rekening moeten worden gehouden met de bijbehorende onbebouwde gronden zoals:

voetgangersgebied, parkeerplaatsen, expeditieruimte enz.

Ervaringscijfers leren dat de bebouwde oppervlakte bij dit soort winkelcentra veelal ongeveer 35 à 40% uitmaakt van de totaaloppervlakte.

Dit zou betekenen dat rekening gehouden zou moeten worden met een onbebouwde oppervlakte van 3000 à 3700 m2. De totale oppervlakte van het winkelcentrum zou dan ongeveer 5350 m2 bedragen.

Bij de berekeningen is nog geen rekening gehouden met niet - winkelvoorzieningen zoals bankfilialen, restaurants, cafetaria's etc. Om een zekere flexibiliteit mogelijk te maken wordt aanbevolen voor het totaal aan commerciële voorzieningen in Marsdijk I ca. 0,6 ha. te reserveren.

Bij de situering en ruimtereservering van het winkelcentrum voor Marsdijk I dient rekening te worden gehouden met de eventuele realisering van woonbebouwing in Marsdijk II. Om een attractief en levenskrachtig winkelcentrum te kunnen realiseren verdient het aanbeveling alle winkelvoorzieningen voor "Groot Marsdijk" te concentreren op één punt. Dit impliceert dat naast de bovengenoemde 0,6 hectare voor Marsdijk I in het centrum van het onderhavige plan nog 0,3 à 0,4 ha. gereserveerd dient te worden voor een verdere uitbreiding van het winkelcentrum tijdens de mogelijk realisering van woningbouw in Marsdijk II. In totaal dient dus ongeveer 1 ha. voor commerciële voorzieningen te worden gereserveerd.

Voor de leefbaarheid van de wijk is het van belang dat reeds in een vroeg stadium winkels aanwezig zijn. Wellicht zou gestart kunnen worden met één of meer noodwinkels (zoals in Baggelhuizen en Peelo) in samenhang met een tijdelijk onderkomen voor andere wijkvoorzieningen. Het geheel zou dan kunnen functioneren als aanloopcentrum voor de wijk in opbouw (zie ook par. 2.13).

*) dus inclusief magazijnruimte etc.

2.16. Overige voorzieningen.

Bij de overige voorzieningen dient gedacht te worden aan bepaalde vormen van niet-commerciële dienstverlening en openbare nutsvoorzieningen. Voor wat Marsdijk aangaat betreft het de volgende voorzieningen:

- een P.T.T.-agentschap. Dit kan wellicht in het "winkelgebeuren" worden ondergebracht;
- gasregelstations (blijkens informatie van het Regas dient gedacht te worden aan de bouw van 1 of 2 regelstation in Marsdijk I)
- transformatorhuisjes (Ter vergelijking: in Peelo worden er 12 gebouwd: 4 x 400 kVA en 8 x 2x400 kVA. De P.P.D.-Gelderland houdt als vuistregel 1 trafo per 150 à 175 huizen aan).

Een aspect dat ook in de toekomst de aandacht vraagt is de problematiek m.b.t. de telefoonaansluitingen in het nieuwe woongebied. Bezien zal moeten worden of de bouw van een nieuwe centrale al dan niet nodig is.

Ook zal de behoefte aan telefooncellen in de beschouwing moeten worden betrokken.

2.17. Werkgelegenheid.

Met betrekking tot de werkgelegenheid in dit bestemmingsplan dienen drie categorieën te worden onderscheiden:

- a. kleinschalige werkgelegenheid in c.q. ten behoeve van het woongebied
- b. kantoren en dienstverlenende bedrijven
- c. industriële bedrijvigheid

ad a. Vooral sedert het opstellen van het z.g. Charter van Athene in 1933 is in de stedenbouw veelal een vrij strenge scheiding doorgevoerd tussen wonen, werken, verkeer en recreatie. Talrijke stedelijke uitbreidingen dragen de kenmerken van dit belangrijke document dat werd samengesteld door de meest toonaangevende architecten en stedenbouwkundigen uit die tijd. Tot ver in de zestiger jaren heeft dit "dogma" doorgewerkt in de stedenbouw. Thans echter tracht men steeds meer de bovengenoemde functies met elkaar te verweven. Voor de nieuwe woonwijken betekent dit dat gestreefd wordt naar het scheppen van bouwmogelijkheden voor b.v. ateliers, showrooms, kleine kantoren, laboratoria, service-stations, enz. De redenen, waarom de bovengenoemde scheiding tussen wonen en werken opgeheven dient te worden zijn van psychologische en sociale als ook van stedenbouwkundige aard (zie blz.76 van de onderzoeknota).

Hierbij dient bedacht te worden dat het hier slechts gaat om bepaalde geselecteerde vormen van werkgelegenheid. De bedrijven zullen geen hinder voor de omgeving mogen opleveren. Ook mogen deze vestigingen de verkeersveiligheid niet nadelig beïnvloeden.

ad b. Kantoren en dienstverlenende bedrijven kunnen vooral in het gebied tussen Peelo en Marsdijk worden gesitueerd. In het structuurplan staat hierover:
"Ten noorden van het wijkpark is ruimte gereserveerd voor voorzieningen, die zowel voor Peelo als Marsdijk een functie kunnen vervullen. Hier zullen overigens ook andere voorzieningen of gebouwen kunnen komen, die elders in de stad moeilijk gesitueerd kunnen worden" (Beleidsnota, blz. 76).

T.a.v. de laatstgenoemde zinsnede wordt vooral gedacht aan kantoren en bepaalde dienstverlenende bedrijven. De laatste jaren zijn met name aan de noordzijde van de stad enkele min of meer grote kantoorcomplexen gerealiseerd. Op terreinen met een gezamenlijke oppervlakte van ca. 3,3 ha. verrezen kantoorgebouwen van de Nationale Woningraad, het D.L.G., de S.W.A. en de Grontmij.

In het structuurplan staat over dienstverlenende bedrijven (I blz, XI 10/11):

"De behoefte die er bij de dienstverlenende bedrijven bestaat aan bedrijfsterrein, laat zich moeilijk taxeren. Het ruimtegebruik per bedrijf/instelling verschilt in hoge mate, zodat niet alle dienstverlenende bedrijven een vestiging op een bedrijfsterrein als gunstig ervaren.

De terreinen zijn vooral van belang om middelgrote tot grote bedrijven te huisvesten, zoals nu reeds op Schepersmaat 1 gebeurd is.

Voor deze grote ruimtegebruikers zijn buiten dergelijke terreinen weinig mogelijkheden.

Aangezien het moeilijk is om te begroten hoe groot het aantal bedrijven van een dergelijke omvang dat zich in Assen zal vestigen, zal zijn, is Schepersmaat II, dat 32 ha groot is, vooralsnog toereikend. De kleinere ruimtegebruikers zullen zich veelal in het centrum en aangrenzende delen van de stad vestigen".

"Verspreid over de stad liggen diverse terreinen die geschikt zouden zijn voor de bouw van vestigingen in de dienstensektor. Deze kunnen ten dele in de behoefte voorzien".

De vraag is relevant of de geconstateerde belangstelling voor de vestiging van kantoren buiten de binnenstad, en in het bijzonder aan de noordelijke stadsrand zich in de toekomst zal voortzetten.

Zoals ook in het structuurplan staat, is het moeilijk de behoefte aan terreinen voor de dienstverlenende sector te ramen; hiervoor zou een uitvoerig onderzoek moeten plaatsvinden. Omdat in Assen zo'n onderzoek nog niet is verricht, is volstaan met het geven van enige indicaties op basis van onderzoeken elders. In de onderzoeknota is op blz. 77 en 78 vooral ingegaan op een aantal kwalitatieve aspecten. Uit diverse onderzoeken is gebleken, dat de factor "gebrek aan voldoende ruimte" verreweg de belangrijkste reden is voor het zoeken van een nieuwe vestigingsplaats.

Indien tot verhuizing wordt besloten, dan wordt de factor bereikbaarheid erg belangrijk. Deze factor scoort in de bestudeerde onderzoeken het hoogst, gevolgd door de mogelijkheden tot uitbreiding en flexibel ruimtegebruik. De factor parkeervoorzieningen is ook van belang, maar scoort lager dan de bovengenoemde factoren.

Bij de factor bereikbaarheid kan nog het onderscheid gemaakt worden tussen interne en externe bereikbaarheid. De interne bereikbaarheid geeft de ligging aan t.o.v. het publiek, de eventuele "baliefunctie" van het bedrijf. Bij de externe bereikbaarheid gaat het om de ligging t.o.v. verkeerswegen en het openbaar vervoer.

Mede op basis van literatuurstudies is voor Assen de volgende driedeling gemaakt:

1. het centrum: min of meer kleinschalige kantoren die zowel wat hun omvang als de aard van hun dienstverlening (baliefunctie) betreft, aan het centrum gebonden zijn.
2. de stadsrand: kleine en middelgrote kantoren, waarbij zowel de ruimtebehoefte, de in- en externe bereikbaarheid, de uitbreidingsmogelijkheden en de parkeer-voorzieningen een rol spelen.
3. Schepersmaat: middelgrote en grote kantoren en andere dienstverlenende bedrijven met een grote ruimtebehoefte en die eveneens een grote waarde hechten aan de onder 2 genoemde factoren.

Ten aanzien van het plangebied is met name categorie 2 van belang. Gezien de eerdergenoemde belangstelling voor de noordelijke stadsrand, die, gelet op het bovenstaande, zeer begrijpelijk is, verdient het aanbeveling om in het gebied tussen de Hereweg, de Marsdijk en de Groningerstraat mogelijkheden te scheppen voor de bouw van kantoren en, eventueel, andere middelgrote dienstverlenende bedrijven. Zoals blijkt uit paragraaf 5.3.6. kunnen ook stedenbouwkundige en geluidhinderaspecten een belangrijke rol spelen bij de situering en omvang van terreinen voor kantoren en andere dienstverlenende bedrijven.

Nader onderzoek zal licht moeten werpen op de terreinbehoefte op lange termijn voor geheel Assen t.b.v. deze sector.

- ad c. In het structuurplan staat (blz. 9 Beleidsnota): "De berekende behoefte aan arbeidsplaatsen maakt uitbreiding van de huidige bedrijventerreinen noodzakelijk. De behoefte aan nieuw industrieterrein tot 2000 is geraamd op bruto 85 à 100 ha.". "Het gebied tussen de Marsdijk en de Europaweg, dat een oppervlakte heeft van ca. 85 ha zal voor het grootste gedeelte in de behoefte aan industrieterrein voorzien" *). "Voor verdere industriële ontwikkelingen is gekozen voor het gebied Zeijerveld en Asserwijk".

*) Deze passage uit het structuurplan verdient enige actualisering. Doordat het onderzoek t.b.v. het structuurplan reeds enige jaren geleden is verricht en er juist in die jaren relatief veel industrieterrein is uitgegeven, bedraagt genoemde oppervlakte van 85 ha thans aanzienlijk minder.

Gezien recente ontwikkelingen (zie ook de voetnoot op blz. 43) zal reeds geruime tijd voor de eeuwwisseling een nieuw industrieterrein tot ontwikkeling moeten worden gebracht *). Zoals blijkt uit par. 5.3.6. zijn er stedenbouwkundige redenen om op beperkte schaal ook ten noorden van de Marsdijk enige terreinen voor (industriële) bedrijvigheid te projecteren. Het gaat om hooguit 10% van de, tot het jaar 2000 benodigde oppervlakte. Een en ander kan wellicht een iets latere start van nieuwe bedrijfsterreinen elders tot gevolg hebben; dit wordt echter niet bezwaarlijk geacht.

2.18. Verkeer en vervoer.

In deze paragraaf komen beknopt ter sprake:

- a. de externe ontsluiting van het plangebied
- b. de interne ontsluiting van het plangebied

Alvorens expliciet op de externe ontsluiting in te gaan worden eerst wat algemene aspecten aan de orde gesteld:

Het is voor de verkeersafwikkeling van groot belang dat er een duidelijke hiërarchie in het wegennet bestaat. Vaak wordt de volgende indeling gehanteerd:

1. Autosnelweg
2. Stadsautoweg
3. Wijkverzamelweg
4. Buurtverzamelstraat
5. Buurtstraat
6. Woonstraat
7. Woonpad.

Bij deze indeling neemt de stroomfunctie van de wegen van 1 naar 7 af en neemt omgekeerd de erffunctie toe.

Het karakter van een weg wordt met name door de functie en de intensiteiten bepaald.

Binnen het plangebied heeft de Groningerstraat thans een belangrijke functie als in- c.q. uitvalsweg en vormt als zodanig een verbinding tussen rijksweg 36 (A 28) en het stedelijke wegennet van Assen.

De Europaweg heeft een duidelijke functie als verzamelweg. In het structuurplan (III blz. II.6) wordt de functie van wijkverzamelwegen als volgt omschreven:

1. Leiden het verkeer van het externe wegennet naar de wijken (woongebieden, centrum, industriegebied).
 2. Vormen verbindingen voor intensieve relaties tussen de wijken.
- Zoals vermeld, zijn bij het bepalen van het karakter van een weg de verkeersintensiteiten van belang.

*) Op 19 november 1981 besloot de gemeenteraad om voorlopig af te zien van de ontwikkeling van het gebied Asserwijk/Zeijerveld en om eerst een driehoekig gebied ten noorden van Peelo te gaan ontwikkelen als bedrijfsterrein.

Voor wat het aantal autoritten per inwoner per etmaal betreft zijn recente onderzoekgegevens uit Assen zelf beschikbaar (Pittelo, Noorderpark, Peel en Baggelhuizen). Dit cijfer varieert tussen 1,3 en 1,7 ritten per inw. per etmaal. Omgerekend per woning *) komt de ritproductie dan neer op 4,3 à 5,1 ritten per etmaal. Er vanuit gaande dat dit cijfer, gezien de economische situatie in ons land, niet verder zal stijgen, wordt voor Marsdijk I uitgegaan van een gemiddelde ritproductie van 4,7 ritten per woning per etmaal.

Bij 2700 à 3000 woningen in het woongebied zal de ritproductie volgens het vorenstaande ca. 12.700 à 14.100 autoritten per etmaal bedragen.

Voor de berekening van de verkeersintensiteiten op de verschillen wegvakken in Marsdijk I is van ca. 13.795 ritten per etmaal uitgegaan.

Blijkens de gemaakte berekeningen (zie kaart 13) zal de verkeersintensiteit op de Groningerstraat ongeveer 13.000 motorvoertuigen per etmaal bedragen. Op de Europaweg-Noord varieert dit aantal van 14.540 op het wegvak tussen de Groningerstraat en de Industrieweg en 17.680 op het gedeelte tussen de Industrieweg en de nieuwe invalsweg van Marsdijk I.

Hoewel niet exact aan alle indelingscriteria wordt voldaan kan op basis van het vorenstaande de volgende classificatie worden opgesteld:

- rijksweg 36 (A 28) : autosnelweg
- Groningerstraat c.q. noordelijke invalsweg : stadsautoweg
- Europaweg-Noord : wijkverzamelweg
- Hoofdontsluiting woongebied Marsdijk I : buurtverzamelstraat en gedeeltelijk ook wijkverzamelweg.

Kaart 13 is ook van groot belang voor de dimensionering van de hoofdwegen in het woongebied en voor de beoordeling van de geluidshinder, die in de volgende paragraaf ter sprake komt. De kaart is gebaseerd op de wegenstructuur, zoals deze in par. 5.3.7. van deze toelichting besproken wordt.

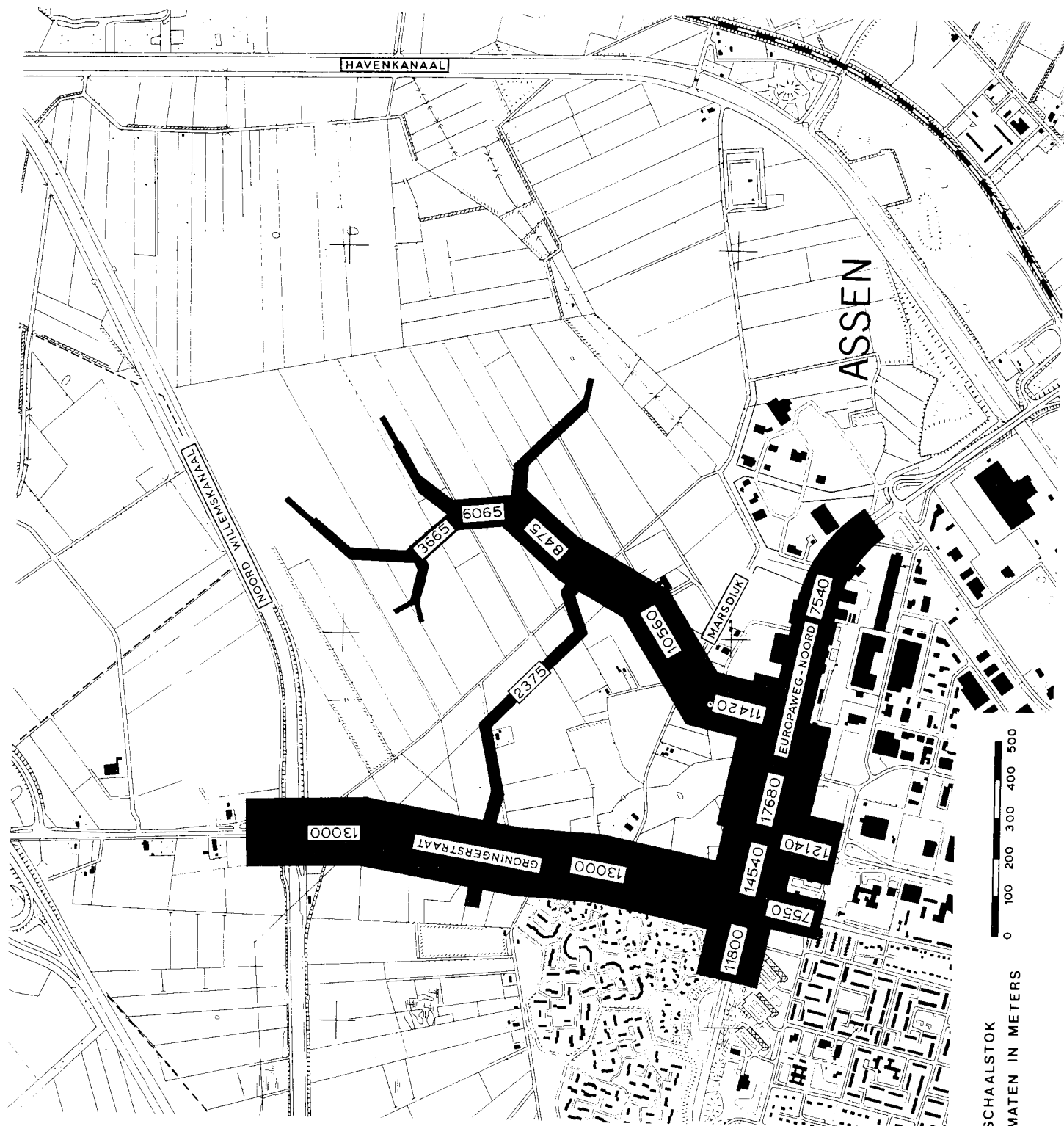
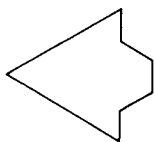
Paragraaf 3.17.1.1. van de onderzoeknota bevat een uitvoerige bespreking van de problematiek rondom de z.g. "noordelijke invalsweg" en de externe ontsluiting van het woongebied.

In het structuurplan **), en ook in de onderzoeknota en de inspraaknota werd er van uitgegaan dat het in de toekomst noodzakelijk zou zijn dat er t.b.v. de verkeersafwikkeling op de Groningerstraat ten noorden van de Europaweg een vervangende weg moest komen (de z.g. "noordelijke invalsweg"). Voor dit tracé zijn zowel in het structuurplan als in de nota's m.b.t. Marsdijk verschillende varianten ontwikkeld.

Diverse ontwikkelingen hebben er toe geleid dat de gedachte van een nieuwe invalsweg is verlaten. De motivering hiervoor is uitvoerig verwoord in paragraaf 3.1. van het raadsbesluit van 15 januari 1981 dat vrijwel integraal als bijlage 3 bij deze toelichting is opgenomen.

*) rekening houdend met de gemiddelde woningbezetting per buurt

**) zie ook kaart 1 uit deze toelichting.



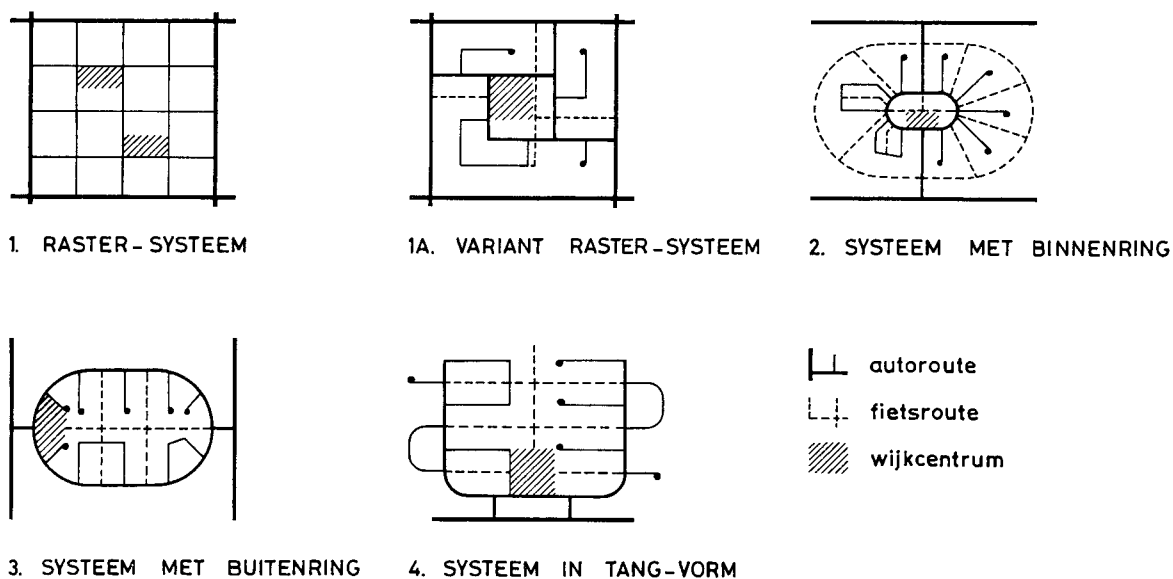
SCHAALSTOK

MATEN IN METERS

Gezien:

- a. het fiat dat de gemeenteraad aan de bedoelde voorstellen heeft gegeven
 - b. de interpretatie van de gegevens van kaart 13
 - c. de mede op het vorenstaande gebaseerde beschrijving van de wegenstructuur in par. 5.3.7. van deze toelichting, wordt daarom in deze paragraaf niet verder op deze materie ingegaan.
- Bij de externe ontsluiting speelt ook de Groningerstraat (als "achterdeur") een rol. Ook hierop wordt in par. 5.3.7. nader ingegaan.

Voor wat de interne ontsluiting betreft zijn enkele (theoretische) modellen aan een nadere beschouwing onderworpen; ze zijn weergegeven op de volgende afbeelding:



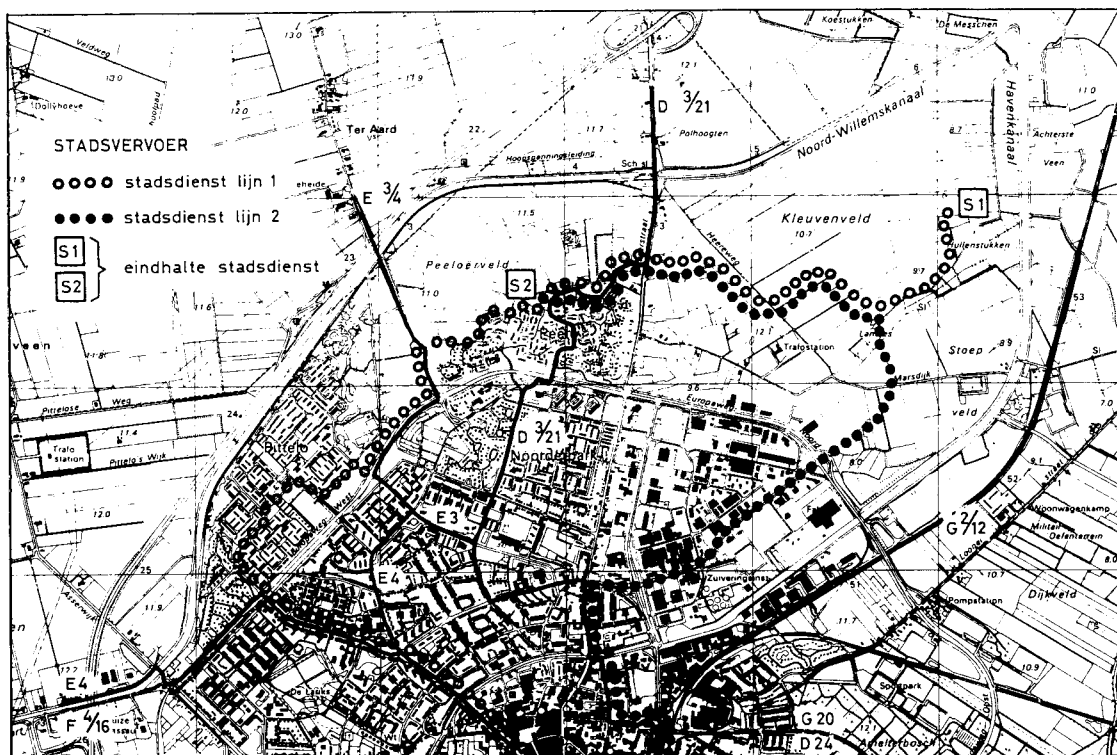
Afb. D. Mogelijke interne wegensystemen.

In par. 3.17.1.2. van de onderzoeknota zijn de voor- en nadelen van de diverse systemen in relatie met de vorm en ligging van het plangebied besproken. Aanbevolen wordt de systemen 2 en 4 of een combinatie van 2 en 3 aan een nadere beschouwing te onderwerpen. Zoals blijkt uit hoofdstuk 4 (uitgangspunt 22) is voor een nadere uitwerking van systeem 4 gekozen (zie par. 5.3.7. van deze toelichting).

Een volgend facet dat in het kader van deze paragraaf aan de orde dient te komen is het openbaar vervoer (zie onderzoeknota par. 3.17.1.4.).

Voor Marsdijk is met name het busvervoer van belang, in het bijzonder het lokale busvervoer (stadsdienst).

Afb. E. Fragment van kaart 14 uit het structuurplan m.b.t. openbaar busvervoer.



In het structuurplan (Beleidsnota par. 10.2) wordt een aantal voorstellen m.b.t. het busvervoer gedaan. In die visie (zie afb.E) wordt Marsdijk bediend door 2 lijnen van de stadsdienst *) en langs de rand door een buslijn van de D.V.M. (D 3/21)**). Over het lokale busvervoer wordt in het structuurplan (III par. VII.4) opgemerkt:

"Naarmate de afstanden van nieuwe woongebieden tot het centrum en het station toenemen, wordt ook het belang groter van een goede vorm van lokaal openbaar vervoer. Uitgangspunt is, dat er naar gestreefd moet worden, dat vanuit elk gebied het centrumgebied en het station bereikbaar zijn met een bus die voldoende frekwent rijdt (halfuurdienst of meer) en waarvan de halte zich op een aanvaardbare afstand bevindt (400 m of minder). Aan dit streven zijn evenwel beperkingen gesteld uit een oogpunt van exploitatie. Het gaat hierbij in wezen om de vraag in hoeverre het maatschappelijk gezien nog verantwoord is om bepaalde uitgaven te doen teneinde een voorziening in stand te kunnen houden.

Het is vooral in verband met dit aspect, dat gestreefd wordt naar een integratie tussen het streekvervoer en het lokaal vervoer, omdat op die wijze overheidsgelden zo doelmatig mogelijk kunnen worden aangewend".

Om die reden is in september 1983 een werkgroep van het G.O.O.V. (Geïstitutionaliseerd Overlegorgaan Openbaar Vervoer) met een onderzoek gestart.

- *) S 1: Marsdijk-Peelo-Pittelo-Assen Noord-Centrum-Assen Oost-Schieven v.v.
- S 2: Peelo-Marsdijk-Centrum-Baggelhuizen v.v.

**) thans D 20/21.

In deze werkgroep zijn alle openbare vervoersmaatschappijen rond Assen vertegenwoordigd, evenals de gemeente.

De werkgroep heeft de opdracht om voor het lokaal vervoer in Assen en in samenhang daarmee voor het interlokaal vervoer tussen Assen en Groningen een zo doelmatig mogelijke openbaar vervoervoorziening voor te stellen. Uitgangspunt daarbij is, dat een voldoende voorziening wordt geboden, die binnen het kader van de huidige begroting (1983) blijft.

Hierbij moeten doublures, die thans in de vervoersvoorziening aanwezig zijn, worden weggenomen.

Bij dit onderzoek wordt de gemeentelijke nota "Uitbreiding Stadsdienst" als leidraad gehanteerd voor het lokaal vervoer.

Om de situatie kwalitatief te kunnen beoordelen, zijn de volgende criteria opgesteld:

goed: een gebied is goed bereikbaar per openbaar vervoer indien zich binnen een afstand van 400 m een bushalte bevindt, die met een hoge frequentie (halfuurdienst of meer) bediend wordt.

matig: een gebied is matig bereikbaar indien zich binnen een afstand van 400 m een bushalte bevindt, die wordt bediend met een lage frequentie (uurdienst of minder) of indien er sprake is van een hoge frequentie, maar de afstand tot de bushalte 400 - 600 m bedraagt.

slecht: de overige gebieden zijn slecht bereikbaar.

In de praktijk blijkt, dat het streekvervoer in de Asser situatie onmogelijk geheel de functie van het lokaal vervoer kan overnemen. Welke lijnvoering voor het streekvervoer ook ontworpen wordt, er blijven altijd gebieden over die door een speciale stadsdienst bediend moeten worden teneinde te kunnen voldoen aan de gestelde bereikbaarheidseisen.

Mede op basis van bovengenoemde criteria is een lijnvoering ontworpen voor het ontwerp-structuurplan en onlangs voor de nota "Uitbreiding Stadsdienst".

In het kader van het wettelijk overleg m.b.t. het ontwerp-structuurplan hebben de vervoersmaatschappijen enige bedenkingen geuit tegen de in dat plan voorgestelde lijnvoering.

De werkgroep van het G.O.O.V. zal in haar onderzoek de bediening van Marsdijk ontwikkelen.

Tenslotten dient t.a.v. het busvervoer nog opgemerkt te worden dat uiteraard de interne wegenstructuur van het nieuwe woongebied van groot belang is. Deze wegenstructuur dient zodanig te zijn dat bussen zonder veel moeite een (van te voren bepaalde) route door het woongebied kunnen rijden (zie paragraaf 5.3.7.). Voor de lijnvoering blijft afb. E voorshands een leidraad.

Voor wat het fiets- en bromfietsverkeer betreft, is in de onderzoeknota (par. 3.17.1.5.) aandacht besteed aan de externe en interne onsluitingsfuncties en aan de situering van (brom-) fietspaden.

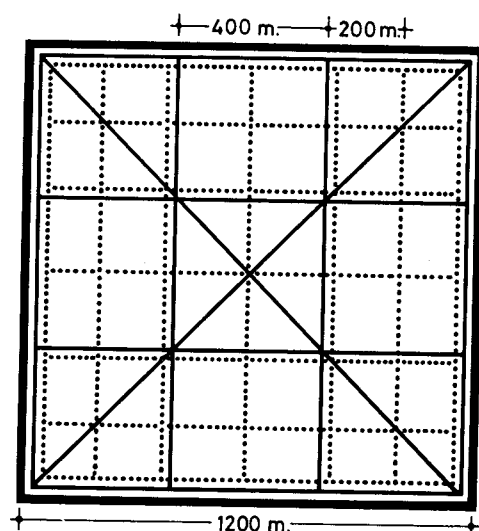
Voor wat de externe ontsluiting betreft zijn vooral de fietspaden langs de Groningerstraat en het Noord-Willemskanaal alsmede de Marsdijk van belang. Zowel voor het woon-werkverkeer (incl. scholieren) als voor het recreatieve verkeer dient bij het ontwerpen van een fietspadennet bij deze bestaande paden aansluiting te worden gezocht (zie par. 5.3.7.).

M.b.t. de interne padenstructuur is enige literatuur-studie verricht naar het aspect "vrijliggend- niet vrijliggend" (blz. 91-92 onderzoeknota).

Dit aspect komt in par. 5.3.7. weer aan de orde.

Voor wat het patroon van de (brom)fietsroutes betreft is aansluiting gezocht bij Publicatie 4 van het bureau Stad en Landschap (sept. '75).

Op blz. 42 van dat rapport wordt het volgende schema gepresenteerd:



Afb. F. Maaswijdte wegstelsels van de diverse verkeerssoorten

— AUTO
— FIETS
..... VOETGANGER

De volgende passage m.b.t. dit schema is van belang:

"De wenselijke maaswijdte van de wegstelsels voor de verschillende verkeerssoorten kan theoretisch worden benaderd door als eis te stellen, dat, gerekend vanuit de woning, de verplaatsing naar het dichtstbijzijnde knooppunt in het raster van wegen niet meer dan 1,5 à 2 minuten mag bedragen. Aangezien elke verkeerssoort een eigen snelheid en een eigen raster van wegen heeft, kan met behulp van deze norm de maaswijdte voor het paden- en wegenraster voor alle verkeerssoorten worden berekend.

categorie	snelheid	maaswijdte
voetganger	6 km/h	150 à 200 m
fiets	15 km/h	375 à 500 m
brommer	30 km/h	750 à 1.000 m
auto	30 à 40 km/h	750 à 1.300 m"

Het resultaat van deze benadering is het weergegeven schema van een raster van verbindingen in een wooneenheid. Ten behoeve van voetgangers en fietsers kunnen de af te leggen afstanden belangrijk (ca. 30%) worden verkort door twee diagonalen in het raster op te nemen, die zijn gericht op het centrum als het voornaamste attractiepunt in de wooneenheid.

Bij de toepassing van het schema in de praktijk ontstaan verschillende modificaties tengevolge van natuurlijke gegevens (bestaande landweggetjes etc.) en van eisen en kansen vanuit de planvorming. Tenslotte resulteert hieruit een veelvormig voet- en fietspadenstelsel dat vergroeid is met de omgeving, maar nog steeds beantwoordt aan de essentie van het schematische raster van verbindingen. Het vorenstaande is in het plan verder uitgewerkt (zie par. 5.3.7.).

Ook m.b.t. het voetpadensysteem kan onderscheid gemaakt worden tussen de hoofdstructuur en de (kortere) ontsluitingspaden. I.v.m. veiligheidsoverwegingen, geluidshinder en andere milieuaspecten (stank etc.) wordt aanbevolen vooral de belangrijkste routes een eigen vrije ligging te geven.

De meer ondergeschikte paden kunnen langs de (rustige) woonstraten en over woonerven worden gesitueerd.

De hoofdpaden en de meer ondergeschikte ontsluitingspaden dienen te zamen een fijnmazig net te vormen dat aantrekkelijk is om gebruikt te worden.

Met name door dr. ir. A. Heimans *) is uitvoerig onderzoek verricht m.b.t. de voetpadenstructuur en de loopafstanden.

Hij heeft enkele theoretische modellen ontwikkeld waaruit blijkt dat in de praktijk de toepassing van een radiaal voetpadennet, gecombineerd met een rechthoekig systeem grote voordelen biedt. Een en ander is weergegeven op afb. G. Uitgegaan is van de loopafstand tussen 4 punten: A, B, C en P. Links zijn de structuurmodellen weergegeven, rechts de feitelijke loopafstanden die afgelegd moeten worden vanuit A, C en P naar B. B dient in dit verband opgevat te worden als het wijkcentrum.

Uit de modellen blijkt duidelijk dat voor alle punten gezamenlijk de feitelijke loopafstand bij structuurmodel 3 het geringste is. Dit systeem wordt in het plan nader uitgewerkt (zie par. 5.3.7.).

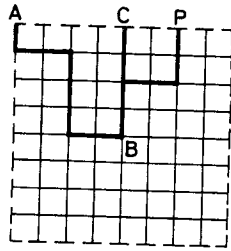
2.19. Geluidshinder.

Verkeerslawaaai.

Een aspect dat in relatie met het motorisch wegverkeer de nodige aandacht vraagt, is de geluidshinder die tengevolge van dit verkeer wordt veroorzaakt. De bestrijding van deze vorm van geluidshinder is geregeld in de Wet Geluidshinder (w.g.h.) onder hoofdstuk VI. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen nieuwe en bestaande situaties. Onder "bestaande situatie" wordt verstaan een aanwezige, in aanbouw zijnde of geprojecteerde geluidgevoelige bestemming in relatie met een aanwezige, in aanleg zijnde, dan wel geprojecteerde weg. Zodra de weg of de geluidgevoelige bestemming nog niet geprojecteerd is, dan is er sprake van een "nieuwe situatie". De w.g.h. is en wordt in gedeelten van kracht. Op 1 januari 1982 is in werking getreden hoofdstuk VI, verkeerslawaaai in nieuwe situaties. Het onderdeel bestaande situaties wordt eerst in de jaren 1985-1986 van kracht.

In het kader van het bestemmingsplan Marsdijk I worden de geluidsaspecten ten aanzien van bestaande situaties niet verder behandeld. Het gaat hier om de aanwezige woningen op de percelen Peel 6, 10, 14, 16 en 18, alsmede Marsdijk 3 en 5. Dit komt te zijner tijd aan de orde bij het saneringsonderzoek in verband met het in werking treden van het onderdeel bestaande situaties. Dit onderzoek moet ook plaatsvinden als er geen bestemmingsplan Marsdijk I zou zijn geweest.

*) Zie "Loopafstanden en structuur van woonbuurten" Stedebouw en Volkshuisvesting juli/augustus 1968.



STRUCTUURMODEL 1

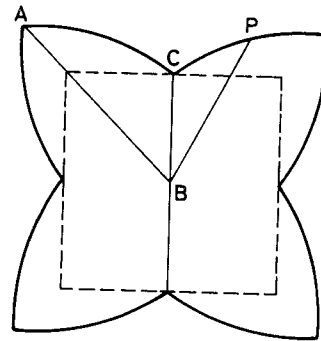
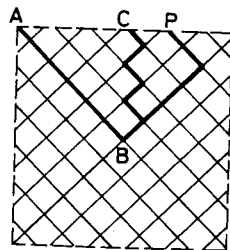


DIAGRAM FEITELIJKE LOOPAFSTAND



STRUCTUURMODEL 2

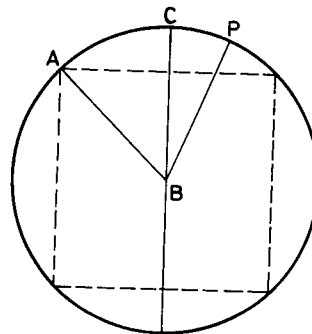
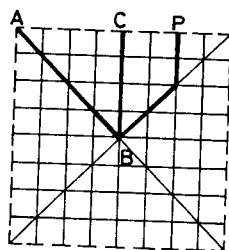


DIAGRAM FEITELIJKE LOOPAFSTAND



STRUCTUURMODEL 3

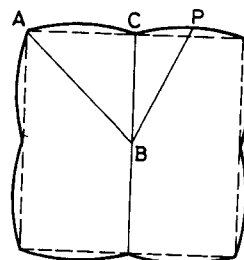


DIAGRAM FEITELIJKE LOOPAFSTAND

In het geval van nieuwe situaties zijn 3 aandachtsgebieden van belang:

- 1) nieuwe geluidgevoelige bestemmingen in de geluidszone langs een bestaande weg;
- 2) nieuwe geluidgevoelige bestemmingen in de geluidszone langs een nieuwe weg;
- 3) bestaande geluidgevoelige bestemmingen in de geluidszone langs een nieuwe weg.

De breedtes van de geluidszones langs de wegen zijn in onderstaande tabel weergegeven. Binnen deze zones is akoestisch onderzoek naar de geluidbelastingen tengevolge van het wegverkeer nodig.

Tabel 5. Geluidszones langs wegen ingevolge de Wet Geluidhinder.

	aantal meters aan weerszijden van de weg
<u>A. in stedelijk gebied</u>	
gebieden binnen de bebouwde kom, waarin op de wegen een snelheid is toegestaan van maximaal 50 km/uur	
1. 3 of meer rijstroken	350 m
2. 2 rijstroken (binnen 10 jaar $\geq$ 5000 mvtg/etm)	200 m) *
3. 2 rijstroken (binnen 10 jaar $\leq$ 5000 mvtg/etm)	100 m) *
<u>B. in buitenstedelijk gebied</u>	
gebieden buiten de bebouwde kom, dan wel gebieden binnen de bebouwde kom, waarin op de wegen een snelheid is toegestaan van meer dan 50 km/uur	
1. 5 of meer rijstroken	600 m
2. 3 of 4 rijstroken	400 m
3. 2 rijstroken	250 m

Voor wegen waarvan de komende 10 jaar verwacht wordt dat de verkeersintensiteit minder dan 2450 motorvoertuigen per etmaal bedraagt, is geen zone verplicht.

Akoestisch onderzoek is daarom dan ook niet nodig.

De hoogst toelaatbare geluidsbelasting van de gevel van geluidgevoelige bestemmingen, met uitzondering van kantoren, bedraagt 50 dB(A). Voor kantoren is deze vastgesteld op 55 dB(A). Het akoestisch onderzoek zal moeten uitwijzen of hieraan wordt voldaan, dan wel welke maatregelen hiertoe nodig zijn.

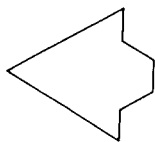
Met betrekking tot dit bestemmingsplan is er sprake van een bestaande weg ten aanzien van de Groningerstraat (wegvakken 3 en 4) en de Europaweg (wegvakken 1 en 2). De wijkontsluitingsweg is een nieuwe weg (wegvakken 5 t/m 10). De wegvaknummering is aangegeven op kaart 15.

De breedtes van de zones langs deze wegvakken, alsmede het aantal rijstroken en de snelheid van het wegverkeer staan op kaart 14.

De te verwachten verkeersintensiteiten op deze wegen zijn vermeld op kaart 13.

Al deze kaarten zijn gebaseerd op de in par. 5.3.7. beschreven wegenstructuur in Marsdijk I.

*) In het akoestisch onderzoek is het onderscheid in verkeersintensiteit achterwege gelaten. In alle gevallen is een zone van 200 m breedte aangegeven.

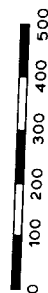


geluidshinderzones
conform Wet Geluidhinder

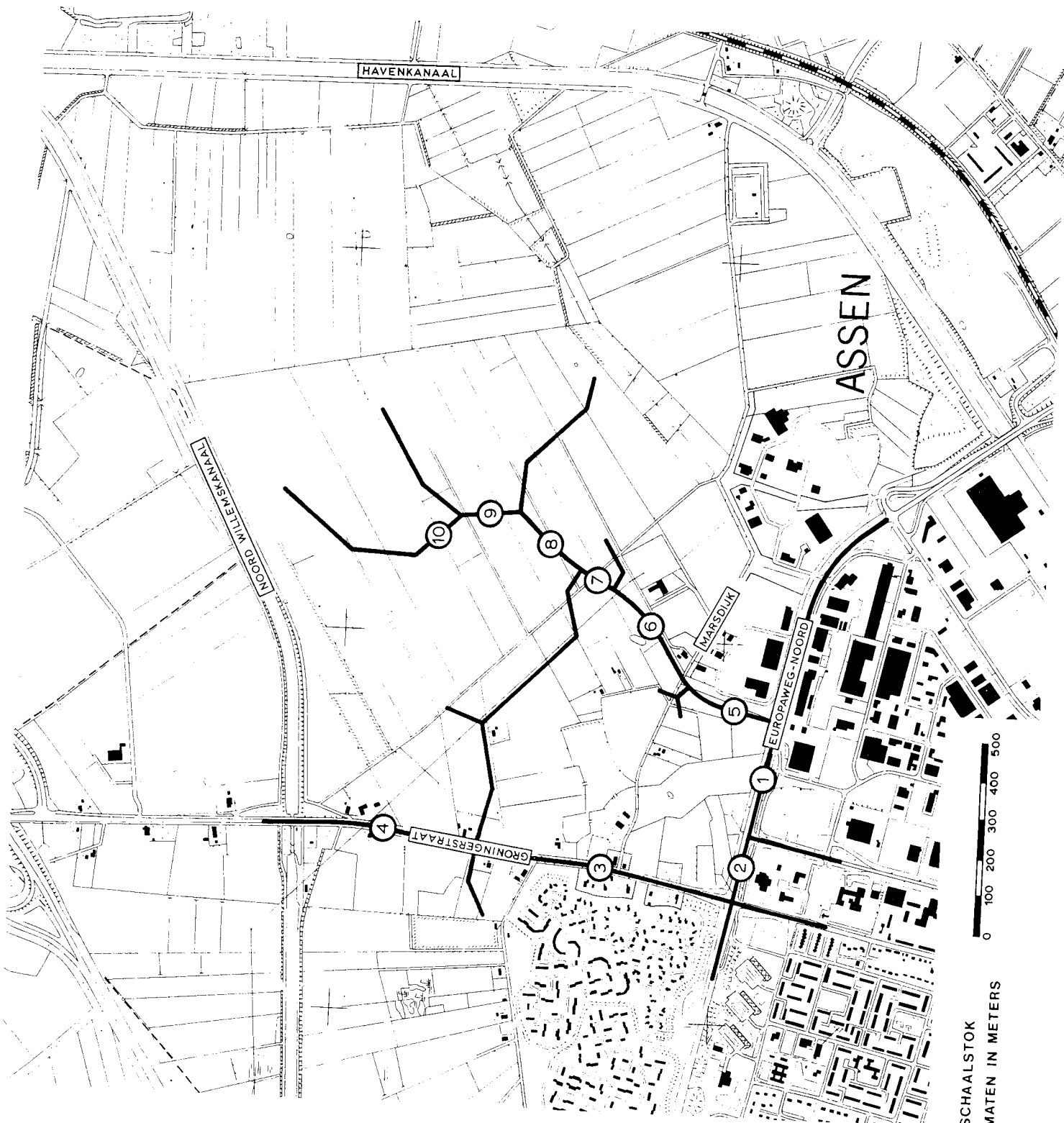
2150 aantal rijstroken
maximum rijsnelheid



SCHAALSTOK
MATEN IN METERS



GELUIDSHINDERZONES



2 — wegvak met nummer

WEGVAKNUMMERING

SCHAALSTOK
MATEN IN METERS



Als bestaande geluidgevoelige bestemmingen in geluidszones langs nieuwe wegen zijn te beschouwen de woningen op de percelen Marsdijk 2, 4, 7, 9 en 11.

Ook bestaande of geprojecteerde woningen in het bestemmingsplan "Industrieterrein" die gelegen zijn in de zone langs de wijkontsluitingsweg (omgeving Zeilmakerstraat), worden in het akoestisch onderzoek betrokken.

Bij de planbeschrijving (par. 5.3.9.)) komt de problematiek rondom het verkeerslawaai nader aan de orde.

Hierin wordt op de daadwerkelijke maatregelen ter bestrijding van de geluidshinder ingegaan.

Industrielawaai.

Op 1 september 1982 is hoofdstuk V van de Wet Geluidhinder in werking getreden. Daarin staat dat rond terreinen met industriële bedrijvigheid een zone moet worden vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting van dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan. Ook kan in de voorschriften de vestiging van lawaaiïge inrichtingen (z.g. A-inrichtingen) op voorhand worden uitgesloten, waardoor de vaststelling van dergelijke zones achterwege kan blijven.

Het toelaten van A-inrichtingen op terreinen grenzend aan Marsdijk I kan van invloed zijn. Dit is het geval met het bestemmingsplan "Industrieterrein", goedgekeurd op 27 november 1973.

Uit de ligging van de zone rondom deze terreinen zal moeten blijken of ten aanzien van Marsdijk I hinder is te verwachten tengevolge van industrielawaai. Bij de planbeschrijving komt dit onderwerp nader aan de orde (zie par. 5.3.9.).

2.20. Fasering.

Ten aanzien van het woongebied Marsdijk I dient met twee soorten fasering rekening te worden gehouden:

- a) de gemiddelde jaarlijkse bouwproductie (in opgeleverde aantallen woningen);
 - b) de bouwvolgorde (geografische routing van de verschillende financieringssoorten).
- a. Er wordt vanuit gegaan dat er elders in Assen vrijwel geen bouw mogelijkheden meer zijn c.q. deze marginaal zijn. Dit betekent dat de gewenste jaarlijkse toename nagenoeg geheel in Marsdijk I gerealiseerd moet worden. Uitgaande van de in paragraaf 2.9 aangegeven bouwprogrammering dient er rekening mee te worden gehouden dat het verwachte bouwtempo na 1990 zakt.

Volgens ervaringen met andere bestemmingsplannen, zoals Pittelo, Baggelhuizen en Peelo, is er eerst een aanlooperperiode nodig van ± 2 jaar om op het gewenste bouwtempo te geraken. De aflooperperiode is langer dan de aanlooperperiode; het duurt soms 5 à 10 jaar om de laatste terreinen ingevuld te krijgen. Om een gemeentelijke bouwcontinuïteit te bereiken, is het noodzakelijk om reeds bezig te zijn in een volgend bestemmingsplan zodra $\pm 80\%$ van het vorige bestemmingsplan is gerealiseerd.

Voor de fasering van Marsdijk I is uitgegaan van twee modellen, A en B.

Een model A met in totaal 3.000 woningen en een looptijd van het plan van ± 8 jaar. Het gemiddelde bouwtempo is dan ± 375 woningen per jaar.

Een model B met 2700 woningen en een looptijd van 10 jaar. Het gemiddelde bouwtempo is dan $\pm$ 270 woningen per jaar. Blijkens ambtelijk overleg met de provinciale directie volkshuisvesting en de provincie is het wenselijk als derde variant een "glad model" van 290 woningen per jaar aan te houden. Dit is als model C in onderstaande tabel opgenomen. Van deze modellen kan het volgende overzicht worden opgesteld:

tijd	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
model A	150	350	450	450	450	450	400	300	-	-
model B	75	325	450	450	400	350	300	200	100	50
model C	290	290	290	290	290	290	290	290	290	290

Bij de planvorming dient er rekening mee te worden gehouden dat in betrekkelijk kleine hoeveelheden qua complexgrootte moet kunnen worden gebouwd.

Het zal, vooral in de aan- en aflooperperiode van het bestemmingsplan, niet mogelijk zijn steeds een afspiegeling van het gewenste bouwprogramma te realiseren. Bij de aflooperperiode van Marsdijk I zal aansluiting moeten zijn met, het nog te ontwerpen, bestemmingsplan Marsdijk II.

- b. Voor de vaststelling van de bouwvolgorde zijn een aantal aspecten van belang. Deze zijn onder andere:
1. de grondverwerving (event. onteigeningsprocedures);
 2. de technische aspecten (waterhuishouding, grondbalans, aanleg hoofd- en nevenriolen, nutsleidingen, e.d.);
 3. procedurele (planologische) aspecten (bezwaarschriften, kredieten, toegang naar (nood)voorzieningen);
 4. financieel-economische criteria (optimalisering kosten/baten).

De financiële aspecten vormen het maatgevende element om tot zo laag mogelijke exploitatielasten te geraken.

De andere punten zijn even belangrijk; indien een volgorde veranderd moet worden geeft dit vertragingen van het bouwprogramma en kost dit vaak extra financiële middelen ten opzichte van de optimale exploitatie van het plangebied en andere gemeentelijke voorzieningen.

Na de berekende optimale routing van de verschillende bouwcomplexen kan deze worden vastgesteld. Daarna kunnen verschillende activiteiten gericht gaan starten.

De belangrijkste hoofdgroepen aan activiteiten zijn:

- voorbereiding civiel-technische hoofdontsluiting;
- uitvoering civiel-technische hoofdontsluiting;
- ontwikkeling bouwplannen;
- stedenbouwkundige uitwerking woonvlekken;
- voorbereiding civiel-technische werken van de eerste woonvlekken;
- uitvoering bouwrijpmaken eerste woonvlekken.

Al deze werkzaamheden kosten tijd, mancapaciteit en geld (investerings).

Voor Marsdijk I is een routing in de volgorde van de nummering 1, 2, 3, 4, 5 en 6 (zie ideeënschets) mogelijk. Nadat dit voorstel is vastgesteld kan tot uitvoering worden overgegaan. De voorbereiding en uitvoering van de hoofdstructuur en de eerste detailstructuur duurt ± 1 à 1,5 jaar na het startsein. Vervolgens kunnen de eerste woningen in aanbouw worden genomen.

In de derde plaats worden in het structuurplan enkele mogelijkheden geschetst m.b.t. een fasering op, wat men zou kunnen noemen, het "macro-niveau" d.w.z. op het niveau van de verschillende woonlocaties in de toekomst (deelrapport IV par. VII. 2.5 en Beleidsnota blz. 16).

Door de nieuwste ontwikkelingen m.b.t. de omvang van Marsdijk (zie par. 2.1 en 2.3) zijn deze voorstellen achterhaald. Bij de eerstvolgende bijstelling van het structuurplan zal nader op deze aspecten worden ingegaan (relatie met Kloosterveen etc.).

2.21. Energieaspecten.

Een aspect dat steeds meer aandacht vraagt en waarin ook de ruimtelijke ordening een bijdrage kan leveren is energiebesparing. Vanuit diverse overwegingen is het zinvol en gewenst om vooral op fossiele brandstoffen zuinig zijn (o.a. nationale energiebalans, eindigheid van diverse brandstofvoorraden etc.).

Onder andere door stedenbouwkundige en bouwkundige maatregelen kan energiebesparing plaatsvinden. Enige tijd geleden is over deze materie een belangwekkend rapport verschenen met als titel "Energiebesparing en ruimtelijke ordening *). Uit dit rapport blijkt, dat t.a.v. een aantal maatregelen de energiebesparende effecten duidelijk zijn, maar dat er ook nog een groot aantal maatregelen als "experimenteel" of "nog onzeker" moeten worden aangemerkt.

Een globale vertaling van het rapport naar het onderhavige bestemmingsplan zou als volgt kunnen luiden:

Een onderscheid kan worden gemaakt in:

- a. individuele, kleinschalige voorzieningen
- b. collectieve, meer grootschalige voorzieningen

Bij voorzieningen ad a. dient vooral aan bouwkundige aspecten te worden gedacht zoals gevelindeling (ramen !), verhouding inhoud/buitenoppervlak, de plaatsing van bijgebouwen (bij voorkeur aan het huis vast), het gebruik van bouwmaterialen (directe en indirecte besparingen) etc.

Echter ook de stedenbouwkundige situering is van belang, vooral bij actieve en passieve toepassing van zonne-energie (oriëntatie op het zuiden, voorkomen van schaduw etc.). Vooral gezien de heersende windrichtingen in ons land is een oriëntatie van woningen op het zuid-oosten so-wie-so aan te bevelen.

De problematiek van de "individuele windmolen" is nog niet voldoende uitgekristalliseerd om tot concrete voorstellen te kunnen komen. In concrete gevallen zal met behulp van de daartoe geëigende planologische procedures op deze materie worden ingespeeld.

*) Rapport van de gezamenlijke ad-hoc AER/RARO-Commissie Energiebesparing en Ruimtelijke Ordening (CEBRO) Staatsuitgeverij, 's Gravenhage 1981.

Voor wat de collectieve, grootschalige voorzieningen betreft wordt in het rapport gewezen op stadsverwarming, warmtepompen, het gebruik van afvalwarmte van bedrijven, energie uit afval, grote windmolens etc.

Hoewel in deze fase van de planvorming geen van de genoemde mogelijkheden kan worden gepropageerd c.q. bij voorbaat wordt uitgesloten, kunnen wel enkele kanttekeningen worden geplaatst:

- energie uit afval lijkt, gezien het "afvalbeleid" in Drenthe (bij voorkeur afvoer naar de VAM) niet of nauwelijks haalbaar;
- het gebruik van industriële afval-of restwarmte lijkt eveneens niet haalbaar vanwege het ontbreken van bedrijven in de omgeving van het plangebied die deze warmte zouden kunnen leveren (een zeer korte transportafstand is hierbij van groot belang !);
- de planologische gevolgen van mogelijk gebruik van aardwarmte of van grootschalige windenergie zijn thans nog niet te overzien;
- het invoeren van stadsverwarming of het gebruik van collectieve warmtepompen lijkt in principe mogelijk.

Bij stadsverwarming spelen de financiële aspecten een belangrijke rol (vooral de tarieven) terwijl bij collectieve toepassing van warmtepompen ruimtelijk rekening moet worden gehouden met een "opwekeenheden" op een centrale plaats in het woongebied.

Verder dient nog gewezen te worden op de verkeersaspecten. Bevordering van openbaar vervoer en langzaam verkeer door een optimaal verkeersnet en een goede ligging en bereikbaarheid van de diverse voorzieningen, kunnen bijdragen aan de energiebesparing. Ook dient aandacht te worden geschonken aan windluwheid (situering woningen, aanleg groenvoorzieningen etc.).

Toetsing van het onderhavige plan zoals dat in hoofdstuk 5 wordt beschreven aan het CEBRO-rapport laat zien dat het plan zich tegen een aantal maatregelen "niet verzet". D.w.z. dat er niet expliciet rekening mee is gehouden, maar dat ze ruimtelijk mogelijk zijn. Het betreft vooral bouwkundige aspecten, de aanleg van leidingen etc. Het zijn vooral kleine en grote windmolens die, als daaraan behoefte bestaat, een nadere juridisch-planologische afweging behoeven.

Voorzover valt te voorzien kunnen eventuele gebouwen t.b.v. collectieve voorzieningen een plaats krijgen binnen diverse bestemmingen (zie de planvoorschriften).

Aanbevolen wordt vooral de hoofdstukken 4 en 5 en de bijlagen 1 en 3 uit het rapport als richtlijn voor de verdere planuitwerking te hanteren *). Nog gewezen dient te worden op enkele stedenbouwkundige aspecten die o.a. in bijlage 1 van het rapport worden genoemd en die van groot belang voor energiebesparing kunnen zijn zoals: oriëntatie, bouwhoogte, dichtheid, verkaveling en ontsluiting. Ook dient aandacht te worden geschonken aan een optimale (energiebesparende) straatverlichting.

*) Zie verder ook de recente "Aandachtspuntenlijst Energiebesparing en Ruimtelijke Ordening" van het Projectbureau Energieonderzoek (PBE) te Apeldoorn, oktober 1983.

3. INSPRAAK.

Over het vorige bestemmingsplan Marsdijk is in 1980 op basis van de "Inspraaknota Marsdijk" een uitvoerige inspraakprocedure gehouden. Dit inspraakproces heeft toen aanleiding gegeven tot diverse wijzigingen in het ontwerp-plan.

Aangezien de opzet van het westelijke deel van het oorspronkelijke plan, dat nu Marsdijk I omvat, in hoofdlijnen gelijk is gebleven, is nu voor een soberder inspraakprocedure gekozen.

Op 29 maart 1984 werd een informatie-avond over het plan gehouden, die goed werd bezocht. Behalve tot mondelinge reacties werd gelegenheid gegeven tot het indienen van schriftelijke reacties in de periode tot 6 juni 1984. Hiervan is door 8 personen/instanties gebruik gemaakt (1 persoon reageerde in twee afzonderlijke brieven). Vijf reacties hadden een sterk individueel karakter en betroffen o.a. kwesties als toekomstige bereikbaarheid, bedrijfsomstandigheden etc. Deels is aan de wensen tegemoet gekomen. De overige reacties hadden een meer algemeen karakter en impliceerden o.a. nogal vrij ingrijpende wijzigingen in de planopzet. De voorstellen waren overwegend in strijd met het structuurplan 1980 en de uitgangspunten, zoals die in hoofdstuk 4 verwoord zijn en die op 19 januari 1984 door de gemeenteraad waren vastgesteld. Aan deze inspraakreacties is dan ook grotendeels niet tegemoet gekomen.

Van alle schriftelijke reacties is een "kolommenoverzicht" gemaakt, waarbij op elke reactie commentaar is gegeven. Dit overzicht is aan de insprekers toegezonden en ook ter kennis van de gemeenteraad gebracht met het oog op de besluitvorming t.a.v. het plan.

4. UITGANGSPUNTEN.

Mede op basis van het verrichte onderzoek en de inspraakresultaten koos de gemeenteraad in zijn vergadering van 15 januari 1981 voor een 28-tal doelstellingen die als uitgangspunt moesten dienen voor het op te stellen bestemmingsplan Marsdijk.

T.g.v. het onthouden van goedkeuring aan het betreffende bestemmingsplan heeft een evaluatie van de doelstellingen plaatsgevonden. Na bespreking in de raadscommissie voor volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieu op 1 november 1983 stelde de gemeenteraad op 19 januari 1984 de onderstaande uitgangspunten voor het onderhavige (verkleinde) bestemmingsplan Marsdijk I vast. Deze uitgangspunten zijn vertaald in het plan, zoals dat in het volgende hoofdstuk wordt beschreven.

1. De aanwezige hoogteverschillen en andere karakteristieke terreinvormen dienen zoveel mogelijk gehandhaafd te blijven.
2. Bij de planvorming moet rekening worden gehouden met de verschillen in bodemgesteldheid en in grondwaterstanden.
3. Het rioleringsstelsel dient grotendeels volgens het gemengde systeem te worden uitgevoerd. Afzonderlijke regenwaterriolen zullen worden aangebracht waar draineringen en grote verharde oppervlakten hun water lozen.
Voor de afvoer van laatstbedoelde water dient zoveel mogelijk van reeds bestaande waterlopen gebruik te worden gemaakt.
4. Bij de planvorming dienen de bestaande groen- en landschapselementen zoveel mogelijk te worden gespaard en in de woon-, werk- en groengebieden te worden verweven.
5. In het plangebied moet een plek voor een veldijsbaan gevonden worden ter vervanging van de huidige baan in Peelo.
6. Historische en archeologische elementen die bijdragen tot de verhoging van de belevingswaarde van het gebied en die tot kennisverrijking omtrent de cultuur-historie hiervan leiden, dienen zoveel mogelijk gespaard te blijven en een zinvolle inpassing in het plan te krijgen.

7. Bij de naamgeving van straten, woonbuurten enz. dient zoveel mogelijk aansluiting te worden gezocht bij bestaande veld- en straatnamen.
8. Bij de planvorming dienen de bestaande bebouwing, de wegen en waterlopen en de leidingen belangrijke uitgangspunten te zijn.
9. De visuele hinder van het trafostation aan de Marsdijk en de bovengrondse hoogspanningsleiding dient m.b.t. groenvoorzieningen en/of adequate stedebouwkundige situering van diverse functies er rondom heen zoveel mogelijk te worden teruggebracht.
10. De bruto-woningdichtheid in Marsdijk I dient tussen de 23 en 24 woningen per ha. te liggen. De oppervlakte van het bruto-woongebied bedraagt plm. 120 ha. In dit woongebied dienen minimaal 2700 en maximaal 3000 woningen (incl. het centrumgebied) te worden gebouwd. Het aantal inwoners van Marsdijk I zal bij een gemiddelde woningbezetting van 2,7 7300 à 8100 personen bedragen.
11. Het woningareaal in Marsdijk I dient overeenkomstig het in par.2.9 weergegeven woningbouwprogramma te worden gerealiseerd.
12. Gestreefd dient te worden naar de realisering van een geleed woongebied. De omvang van woonbuurten met geschakelde en rijenwoningen dient maximaal 250 à 350 woningen te bedragen.
13. Bij de bepaling van de totale hoeveelheid groen in het woongebied (hoofdstructuur, bermen en detailstructuur) dient uitgegaan te worden van ongeveer 100 m² per woning.
14. Voor de aanleg van de buitensportvoorzieningen dient in het plan ca. 7.5 ha. (excl. veldijsbaan) te worden gereserveerd.
15. Ten behoeve van onderwijsvoorzieningen is voor de stabiele fase ca. 1.25 ha. nodig; in de piekfase dient nog 1 ha. extra beschikbaar te zijn voor de bouw van tijdelijke onderkomens.
16. Voor de realisering van sociaal-culturele voorzieningen is ongeveer 1 ha. nodig; hierbij is de ruimte voor een multi-functionele sporthal inbegrepen.
17. Voor de realisering van sociaal-medische voorzieningen is ongeveer 0,25 ha. nodig. Deze voorzieningen dienen zoveel mogelijk geconcentreerd te worden in het hart van het woongebied.
18. Voor de commerciële voorzieningen dient ca. 0,6 ha. te worden gereserveerd. Om een levensvatbaar winkelapparaat te kunnen realiseren dienen deze voorzieningen te worden gebundeld. Voor het incidenteel mede inrichten van een woning tot een kleine winkel dienen in het plan mogelijkheden te worden geschapen.
19. Gestreefd dient te worden naar de realisering van een aanloopcentrum in de beginfase van de planuitvoering, waarin een aantal primaire voorzieningen op sociaal-cultureel, sociaal-medisch en commercieel gebied een plaats kunnen krijgen.
20. In het plangebied dienen vestigingsmogelijkheden te worden geschapen voor kleinschalige en niet-hinderlijke werkgelegenheid. In het gebied tussen Groningerstraat, Hereweg en Europaweg dient ruimte te worden gereserveerd voor de vestiging van dienstverlenende bedrijvigheid.
21. De hoofdontsluiting voor het motorisch verkeer uit Marsdijk I dient op de Europaweg-Noord te worden aangesloten, terwijl een ondergeschikte aansluiting op de Groningerstraat dient te worden gemaakt.
22. De interne wegenstructuur dient ontworpen te worden op basis van een systeem met een tangvorm.
23. Bij de planvorming dient uitgegaan te worden van goede bedieningsmogelijkheden voor het openbaar vervoer.
24. Voor het langzaam verkeer (brom-/fietsers en voetgangers) dient gestreefd te worden naar de realisering van een overzichtelijk, veilig en aaneengesloten padennet, dat korte verbindingen garandeert.

25. Marsdijk I dient zodanig te worden opgezet, dat een fasering in kleine eenheden mogelijk is, waarbij telkens een afgerond en leefbaar geheel ontstaat.
26. Bij de vormgeving van de ruimtelijke structuur van het bestemmingsplan Marsdijk I dient er rekening mee te worden gehouden, dat deze moet passen in een eventueel toekomstig Marsdijk I + II.
Dit is met name van belang voor de wegenstructuur, het openbaar vervoer, de hoofdgroenstructuur en de situering van de centrumvoorzieningen.
27. Bij de bepaling van de oppervlakte voor de diverse voorzieningen voor Marsdijk I dient rekening te worden gehouden met de behoefte uit een mogelijk toekomstige woongebied Marsdijk II.



Ruimtelijke begrenzing.

De fraaie boombeplanting langs de oude Marsdijk en de houtwallen langs het beekdal Hamelbroeken en Achterste Veen, zijn visueel belangrijke landschapselementen die de ruimtelijke begrenzing van de wijk aan respectievelijk de zuidzijde en de oostzijde bepalen. Aan de westzijde wordt de begrenzing bepaald door een geprojecteerde zône met een overwegend groen karakter. In deze zône zijn ten noorden van de Marsdijk sport- en recreatieve doeleinden ontworpen.

De bestaande buurtschap Peelo, waarbinnen een tuincentrum gelegen is, heeft door zijn open verkaveling een belangrijke ruimtelijke functie in deze zône. Ten zuiden van de buurtschap bepalen de geprojecteerde kantoren en bedrijven in een ruime verkaveling de begrenzing van de woonwijk. De omvang van de zône is ten opzichte van de reservering hiervoor in het structuurplan aanzienlijk beperkt, veroorzaakt door ondermeer een verminderde behoefte aan de hiervoor beschreven voorzieningen. De nu bepaalde maat van de zône is minimaal nodig om de wijken Marsdijk en Peelo niet aan elkaar te laten groeien. In dat geval zou er namelijk een aaneengebouwd stadsdeel gaan ontstaan, dat voor Assen een ongekennde omvang en schaal heeft. Op kaart 16 is de omvang en de schaal van Marsdijk duidelijk zichtbaar in relatie met andere wijken in het noordelijk stadsdeel.

Aan de noordzijde wordt de ruimtelijke begrenzing gevormd door het Noord Willemskanaal.

Hoofdstructuur.

De hoofdstructuur van de wijk wordt in belangrijke mate bepaald door het relatief laag gelegen natte beekdal (De Landjes en Hul-lenstukken) met een agrarisch karakter en de noord-zuid geprojecteerde wigvormige groene as (zie kaart 18). In deze wigvormige structuur groene as, die ruime zichthoeken tot gevolg heeft, is halverwege een wijkpark ontworpen. Door het "knijpen" van het groen op diverse plekken blijft de samenhang tussen de rondom gelegen wijkdelen aanwezig.

In deze groene as ligt een belangrijke waterloop en de daarmee samenvallende oude markegrens.

In relatie met het wijkpark is in oost-west richting een groenzône ontworpen die aan de westzijde verbinding heeft met het gebied voor sport- en recreatieve doeleinden en aan de oostzijde met het beekdal Hamelbroeken en Achterste Veen.

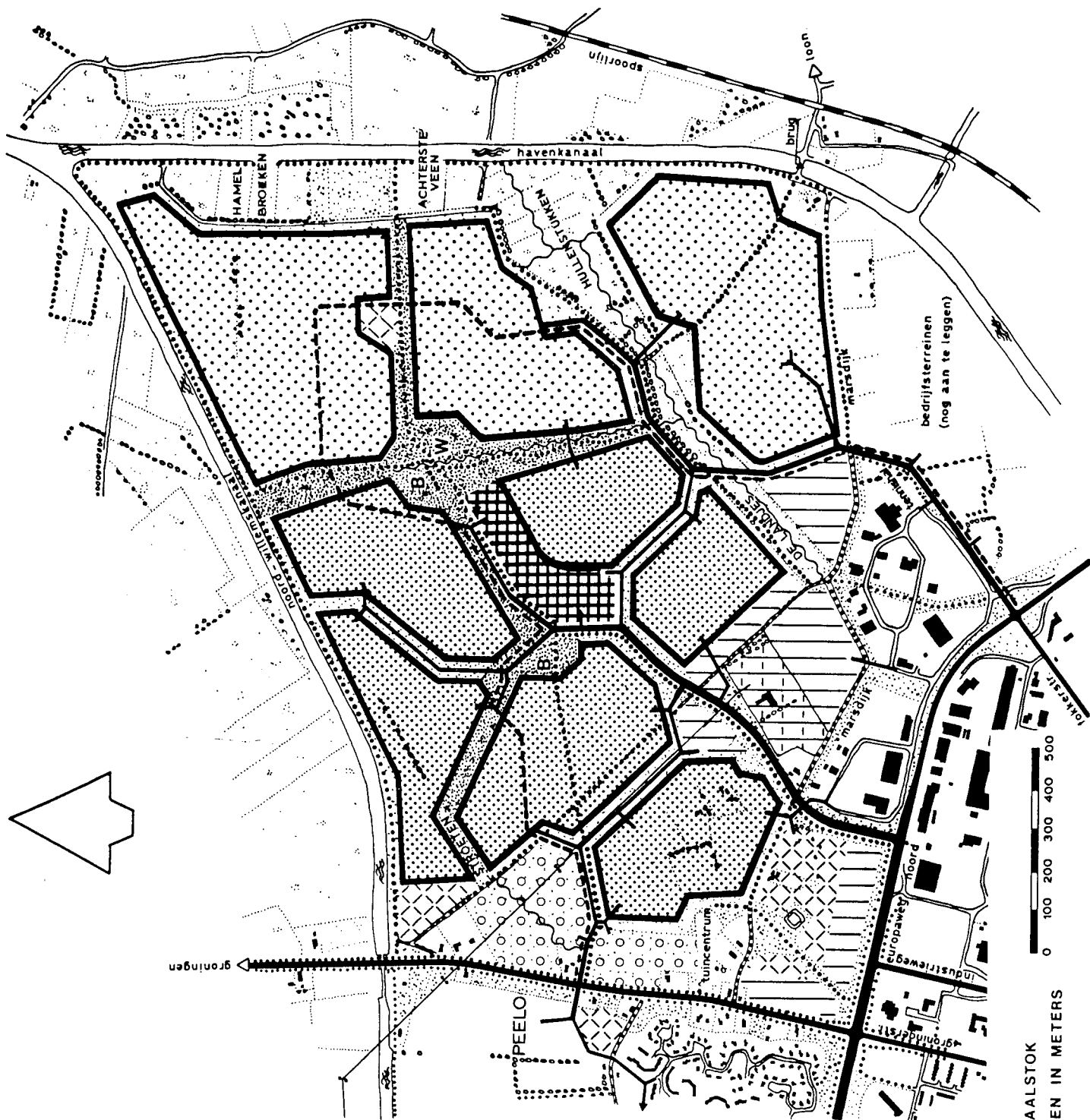
Centraal in de wijk, aansluitend aan het wijkpark, is een zône geprojecteerd ten behoeve van centrumvoorzieningen zoals winkels, scholen, sociaal-culturele en sociaal-medische voorzieningen.

In samenhang met de gekozen verkeersstructuur in de wijk ontstaan er op deze wijze in de ruimtelijke zin een aantal zelfstandige woonvlekken.

Verkeersontsluiting.

In par.2.18 en bijlage 3 is de gekozen oplossing met betrekking tot de invalsweg en de hoofdontsluiting van de wijk reeds uitvoerig toegelicht.

Om de te verwachten hoge verkeersintensiteiten in de wijk zo veel mogelijk te spreiden is gekozen voor twee hoofdontsluitingswegen vanaf de Europaweg Noord. Dit hoofdontsluitingsprincipe heeft tot gevolg dat zowel het woongebied Marsdijk I als het woongebied Marsdijk II een zelfstandige afwikkeling hebben van het gemotoriseerd verkeer naar de rondweg.



BESTAAND

- bebouwing
- houtwallen/bomen
- landelijk gebied
- wegen en paden
- trafostation
- kanalen/waterlopen
- hoogspanningsleiding
- ◊ voormalig burchtterrein

ONTWORPEN

- MARSDIJK I
- MARSDIJK II
- centrumvoorzieningen
- ××××× bijzondere doeleinden
- kantoren en bedrijven
- ○ ○ ○ sport- en recreatiegebied
- groenstructuur
- hoofdwegenstructuur
- fiets- en wandelroutes
- busroute
- B buurtpark
- W wijkpark

SCHAALSTOK
MATEN IN METERS

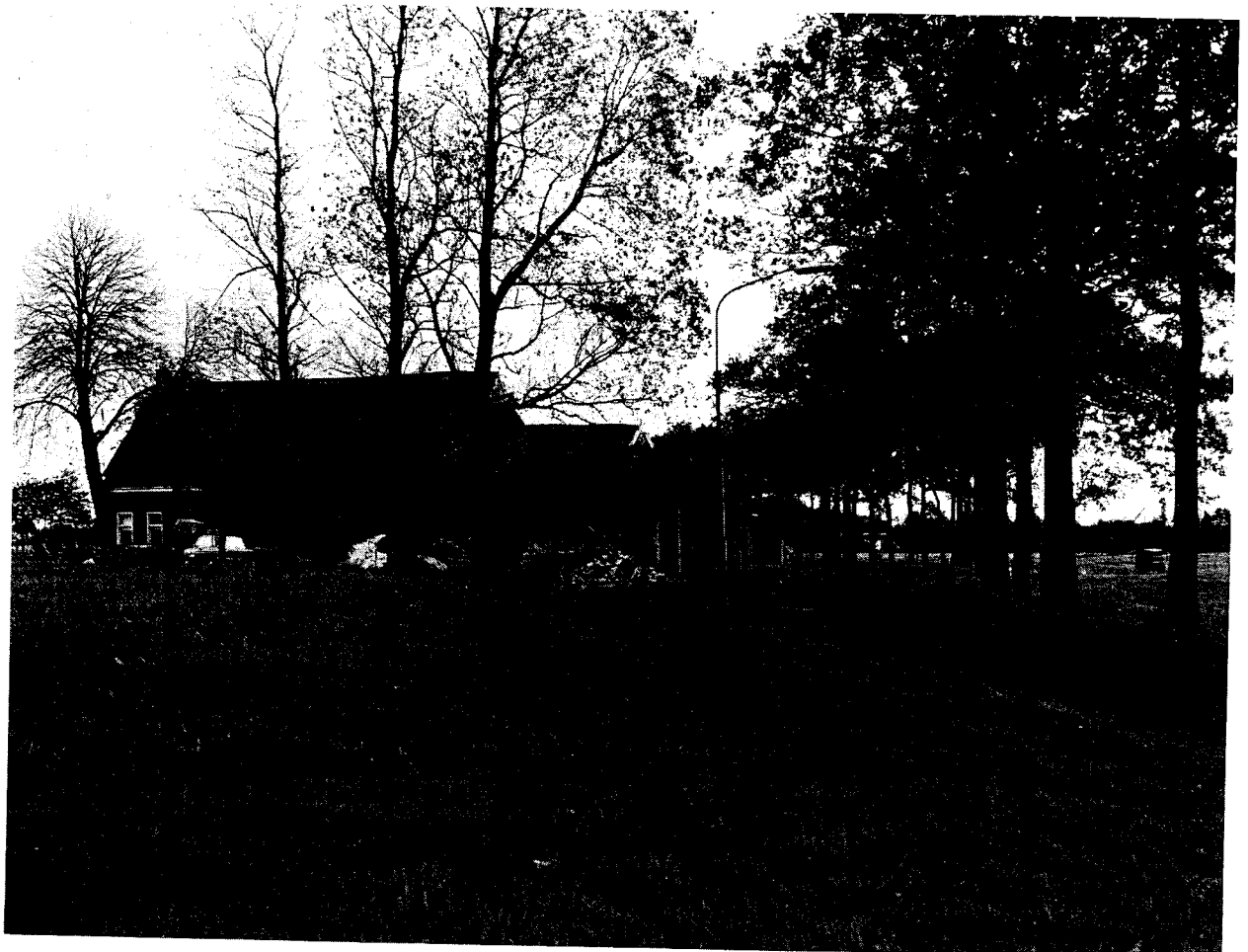


Ten zuidwesten van het centrumgebied is tussen de beide hoofdontsluitingswegen een verbindingsweg geprojecteerd. Deze zorgvuldig bepaalde kortsluiting maakt het mogelijk dat bewoners van het toekomstige woongebied Marsdijk II het centrumgebied op een logische wijze kunnen bereiken. Deze verbinding voor het gemotoriseerd verkeer en de ontworpen vrijliggende hoofdroutes voor fietsers en voetgangers vanuit beide woongebieden naar het centrumgebied dragen er samen zorg voor dat Marsdijk I en II ruimtelijk een samenhangend geheel worden.

In verband met de toekomstige functie van de bestaande Marsdijk voor het langzaam verkeer is voor het gemotoriseerd verkeer naar het dorp Loon een nieuwe route gedacht via het nog te ontwikkelen gedeelte van het industrieterrein, met een aansluiting op de verlengde Fokkerstraat nabij de tennishal. Het nieuwe tracé krijgt een minder vlot beloop dan de bestaande Marsdijk.

Hiermee wordt haar functie als secundaire verbinding tussen Assen en Loon benadrukt en is zij als eventuele sluiproute voor het externe verkeer onaantrekkelijk.

Ten aanzien van de route voor het openbaar vervoer is in de wijk een lijnvoering mogelijk waarbij nagenoeg alle woningen binnen 400 m van een bushalte gelegen zijn. Hierbij vindt de lijnvoering gedeeltelijk plaats via de belangrijkste ontsluitingswegen en gedeeltelijk via afzonderlijke (bus) verbindingswegen in de woonvlekken (zie kaart 18).



Beeld van de bestaande Marsdijk met fraaie boombeplanting en oude bebouwing.

5.3. Bestemmingsplan Marsdijk I.

5.3.1. Inleiding.

Het bestemmingsplan Marsdijk I vindt zijn ruimtelijke uitgangspunten, met betrekking tot de hoofdstructuur, in de hiervoor beschreven ontwikkelingsschets.

Om een indruk te geven van het gewenste ruimtelijk beeld van het woongebied is een ideeënschets gemaakt die deel uitmaakt van deze toelichting. In dit stadium van de planvorming (globaal plan) is in deze schets de nadruk gelegd op de visuele belevingswaarde van buitenaf (de randen) en van de openbare hoofdruimten binnen het woongebied. Zij zijn karakteristiek voor de verschijningsvorm en dragen onder andere in belangrijke mate bij tot herkenbare oriëntatieplekken. Tot die plekken behoren ondermeer de hoofdontsluitingsweg, de hoofdgroenstructuur, de centrumbebouwing maar ook bijvoorbeeld de plaats van de gestapelde bouw.

Het toetsen aan deze visuele kenmerken bij de verdere uitwerking van het globale bestemmingsplan is een belangrijke aanzet voor een duidelijke samenhang naar vorm van de randen en van de openbare hoofdruimten.

5.3.2. Het ruimtelijk beeld.

Het ruimtelijk beeld van Marsdijk I (zie kaart 19) wordt naast de te handhaven landschappelijke elementen in grote mate bepaald door de vele te bouwen eengezinswoningen. Bij het beschrijven van het ruimtelijk beeld is onderscheid gemaakt tussen de belevingswaarde van buitenaf, de randen dus, en de belevingswaarde van de hoofdruimten binnen het woongebied.

De randen.

De noordrand (N.W. Kanaal)

Het beeld van deze nieuwe stadsrand zal bepaald worden door een overwegend open bebouwingsrand in nauwe samenhang met het aan te brengen opgaand groen. De aard en het karakter van dit groen, deel uitmakende van de bestemming "Woondoel-einden, artikel 11 W.R.O.", zal bij de uitwerking van de woonomgeving in samenhang met het aan de overzijde van het N.W.Kanaal gelegen landschap ontworpen worden. Op de ideeënschets is reeds een aanzet gegeven omtrent de gedachten hierover.

De in het noord-westelijk plangedeelte nabij de sluis ontworpen bijzondere bebouwing heeft een toegestane bouwhoogte van overwegend 12 meter (zie ook par. 5.3.6.). Deze bebouwing draagt, in samenhang met het groen op dit terrein, bij tot een herkenbare maar eveneens harmonische overgang naar het aangrenzende landschap. De verschijningsvorm van dit overwegend open landschap is mede bepaald door de aanwezige hoogspanningsleiding en de ten noorden van de sluis hoger gelegen rijksweg 36 die de Groningerstraat kruist ter plaatse van het viaduct bij Rhee.

Het uitzicht op het bestaande landschap en de recreatieve functie van de kanaalzône zijn goede aanleidingen om rekening mee te houden, bij de situering van deze aan de rand gelegen woningen.

De oostrand.

Het karakter van deze rand wordt mede bepaald door de aan te brengen groenbeplanting. Deze groene randzône maakt deel uit van de wigvormige hoofdgroenstructuur zoals die op de ontwikkelingsschets is aangegeven (kaart 18).

De strakke vormgeving van de bestaande waterloop kan verzacht worden door plaatselijke onderbreking en doorgaande beplanting.

De historische markegrens (zie kaart 16) in deze randzône kan eventueel op een passende wijze herkenbaar gemaakt worden bijvoorbeeld door het plaatsen van grenspalen (uitgangspunt 6).

De bebouwingsrand aan deze zijde zal voornamelijk bestaan uit gesloten bebouwing en ter plaatse van het aanliggende centrumgebied uit bijzondere bouwvormen. De recreatieve functie van dit gebied en het uitzicht zijn ook hier goede aanleidingen om rekening mee te houden bij de situering van de woningen.

De zuidrand.

De fraaie bestaande houtwallen langs het beekdal De Landjes zullen samen met de ontworpen gesloten bebouwingsrand het karakter gaan bepalen ter plaatse van het Stoepveld.

De bebouwingsrand tussen het Stoepveld en de kruising van de Marsdijk met de nieuwe hoofdontsluitingsweg naar de wijk, bestaat uit kleine, voor het woonmilieu "vriendelijke", bedrijven. De bedrijven zullen overwegend met hun "schone" kant naar de Marsdijk gericht worden. De situering van de daarbij behorende bedrijfswoningen aan de Marsdijk levert eveneens een belangrijke bijdrage aan het beeld vanaf die weg.

Het thans overheersende visuele beeld van het trafostation wordt door de bedrijfsbebouwing belangrijk afgezwakt. De rand langs de Europaweg-Noord tussen de Groningerstraat en de hoofdontsluitingsweg zal bepaald worden door een open bebouwing met een toegestane bouwhoogte van overwegend 12 meter. Deze bebouwing, als inleiding naar het woongebied vanuit de stad, sluit wat schaal en karakter betreft aan bij de reeds bestaande kantoor- en bedrijfsbebouwing in deze omgeving zoals D.L.G., Grontmij, etc.

De westrand (Groningerstraat).

Het karakter van de rand aan deze zijde wordt in belangrijke mate bepaald door de bestaande te handhaven bebouwing van de buurtschap Peelo. Tussen de buurtschap en de sluis heeft de rand een overwegend groen karakter door de geprojecteerde sport- en recreatieve voorzieningen. Opgaande beplanting in dit gebied zal de bebouwingsrand van het nieuwe woongebied aan het oog onttrekken en hierdoor de eerdergenoemde gewenste distantie tussen de woongebieden Marsdijk I en Peelo versterken. Nabij de sluis zal het eerder bij de noordrand omschreven beeld van een bijzonder gebouw gerealiseerd worden.

Hoofdruimten binnen de woonwijk.

Hoofdontsluitingsweg (A)

Bomenrijen aan beide zijden van de hoofdontsluitingsweg zullen het karakter van deze belangrijke weg tot aan het centrumgebied ondersteunen.

Het eerste gedeelte van deze weg vanaf de Europaweg Noord wordt gekenmerkt door veel groen en een open bebouwingsrand. Het reeds aanwezige vennetje aan de rand van woonvlek 6 wordt benadrukt door de bebouwingsrand ter plaatse hiervan terug te leggen. Verderop zullen de geprojecteerde kantoor- en bedrijfsbebouwing de verkeersontsluitingsplek naar de woonvlekken 1 en 2 accentueren. Deze bebouwing (bouwhoogte 8 meter) zal samen met het geprojecteerde groen het overheersende beeld van het trafostation vanuit het woongebied in belangrijke mate afzwakken.

Een toenemende gesloten bebouwingsrand van de woonvlekken 1 en 2 benadrukt de nadering van het centrumgebied. De woonbebouwing langs de hoofdontsluitingsweg zal overwegend met de voorzijde naar deze weg gericht worden.

Hiermee krijgt namelijk het woongebied ook in het bijzonder in deze omgeving, een "gezicht" hetgeen belangrijk is voor de herkenbaarheid en de oriëntatie maar ook voor de ruimtelijke samenhang tussen de buurten onderling. Vanwege dit ruimtelijk gekozen uitgangspunt is voor een aantal woningen aan deze weg ontheffing aangevraagd van de daarvoor in de Wet Geluidhinder aangegeven grenswaarden (par. 5.3.9). De wijze waarop deze woningen gesitueerd zijn draagt bovendien bij tot een verhoging van het woonklimaat aan de van de weg afgekeerde zijde van de woning (tuinzijde).

Omgeving centrumgebied (B)

Aan het einde van de hoofdontsluitingsweg zal de bebouwing in het centrumgebied door een stedelijke verschijningsvorm (bouwhoogte maximaal ± 15 meter) de visuele aandacht opeisen. Hier ligt ook het knooppunt van de hoofdontsluitingsweg met de verzamelwegen die de woonvlekken ontsluiten. Deze verzamelwegen worden, bij de nadering van het centrumgebied, op visueel belangrijke plekken, ondersteund door gestapelde bouw en aan één zijde begeleid door een bomenrij. Op deze wijze wordt de nadering van het centrumgebied, ook komende vanuit de woonomgeving, zichtbaar gemaakt. De bebouwing staande langs de rand van deze hoofdruimte zal overwegend met de voorzijde naar de weg gericht worden. Ook in deze omgeving is vanwege het ruimtelijk beeld een hogere grenswaarde voor een aantal woningen toelaatbaar geacht.

De verzamelwegen (V1 - V2 - V3).

De belevingswaarde van deze ruimten bij het verdere beloop van de verzamelwegen is voor iedere situatie anders.

- V1 Het beeld van deze noordelijk gelegen verzamelweg wordt aan het begin, nabij het centrumgebied, bepaald door het aanliggende groen van het buurtparkje en gestapelde bouwvormen aan de overzijde. Verderop in het woongebied wordt de bebouwingsrand bepaald door eengezinshuizen in rijenbouw en een gesloten bomenrij aan één zijde van de weg. Het einde van deze verzamelweg wordt benadrukt door een "groene" buurtplek eventueel in combinatie met gestapelde bouwvormen.
- V2 Het karakter van deze weg wordt bepaald door centrumbebouwing langs de zuidzijde en gesloten bebouwing langs de noordzijde. Een dubbele bomenrij ondersteunt de groene verbindingszone tussen het westelijk gelegen buurtparkje en het aan het eind van deze weg gelegen buurtparkje in de randzone.
- V3 De belevingswaarde van deze weg wordt bepaald door begeleiding met overwegend eengezinshuizen in gesloten bebouwing en aan één zijde een gesloten bomenrij. Vanaf het eind van deze weg bestaat er een visuele relatie met het nabijgelegen beekdal De Landjes.

Bij de planuitwerking zal in iedere beschreven situatie het al dan niet met de voorzijde aan de weg situeren van de woningen zorgvuldig overwogen worden. Hierbij moet opgemerkt worden dat een, met de voorzijde naar de weg gerichte bebouwing, de samenhang met de bebouwing aan de overzijde (eveneens met de voorzijde naar de weg gericht) veelal ten goede komt. Zoveel mogelijk moet een achtererffunctie langs deze wegen vermeden worden in verband met het eerder genoemde "gezicht" van de woonwijk.

5.3.3. Het wonen.

Karakteristiek.

Het wonen zal, naast de in het programma aangegeven soorten woningen (par. 2.9.), in belangrijke mate gekenmerkt worden door de situering in de woonomgeving. Binnen het kader van de ruimtelijke hoofdstructuur en het beschreven ruimtelijk beeld zijn de volgende woonkarakteristieken nu reeds herkenbaar:

- wonen aan de hoofdontsluitings- en verzamelwegen (verkeersactiviteiten);
- wonen aan het N.W. Kanaal (oever- en waterrecreatie);
- wonen aan het groen (rust en uitzicht);
- wonen in en nabij het centrumgebied (levendigheid, stedelijk).

Langs de hoofdontsluitingsweg en de verzamelwegen is overwegend gekozen voor het wonen aan de straat, het bekende concept van de bestaande stad. Zij benadrukt de publieke ruimte in het woongebied en de al eerder genoemde mogelijkheden voor oriëntatie en herkenbaarheid. In de stedenbouwkundige ontwikkeling van de wijk Peelo is een tendens te bespeuren die er op wijst dat het van oudsher bekende beeld "wonen aan de straat" weer meer aandacht krijgt. Bij de verdere uitwerking van de woonvlekken zal de diversiteit in woonkarakteristiek zorgvuldig bepaald worden mede op basis van woonwensen van de toekomstige bewoners. Ook de mogelijke wijze van parkeren, waar het gaat om "zo dicht mogelijk bij de woning", bepaald in belangrijke mate de kwaliteit van het woonmilieu. Vooral bij parkeren op eigen erf zijn de kaveloppervlakte en de wijze van wonen, tuin- of straatgericht van groot belang. Uitgangspunt bij de vormgeving van "wonen aan de straat" is dat er geen auto's in de voortuin geparkeerd worden. Voor de richting van straten en bouwblokken kunnen de in het gebied aanwezige kavelinrichtingen een aanleiding zijn voor de situering, waarbij echter ook de bezonning (passieve zonne-energie) een belangrijk ontwerpuitgangspunt zal zijn. In deze planfase is echter getracht de verscheidenheid in onderdelen (woonvlekken) een grote samenhang te geven binnen het totale woongebied Marsdijk I.

Geleding.

Door de gekozen hoofdgroenstructuur en het begrenzend karakter van de hoofdontsluitingsweg en de verzamelwegen wordt het woongebied in eerste instantie geled in een zestal woonvlekken (zie kaart 20). Bij de verdere planuitwerking zal door een geleding met groenstructuur binnen de woonvlekken een nadere afbakening van de woonbuurten plaatsvinden, overeenkomstig uitgangspunt 12.

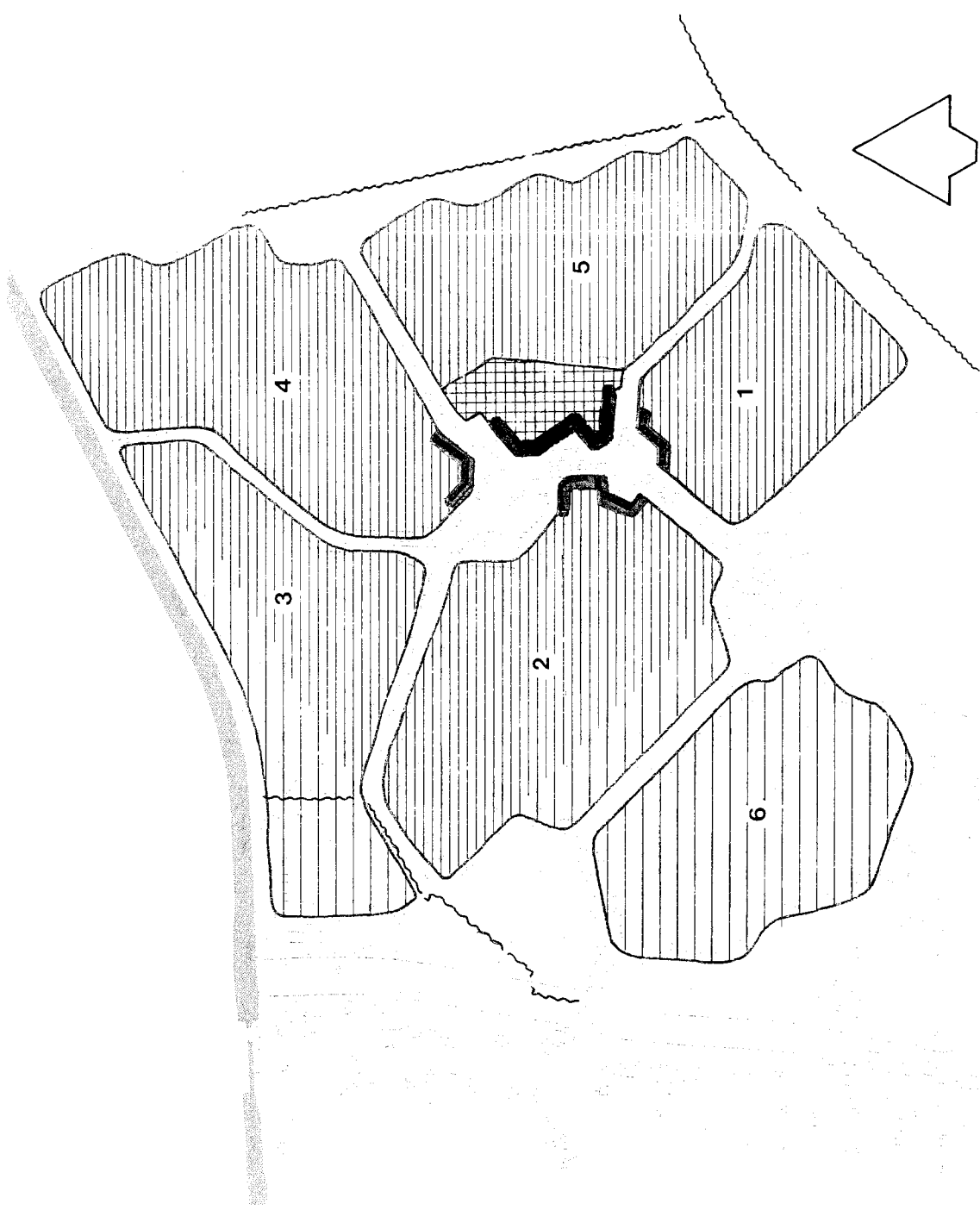
Dichtheidscategorieën.

Het te realiseren woningbouwprogramma is verdeeld in 2 dichtheidscategorieën te weten:

max. 25 woningen/ha	premiewoningen (2 aaneen)
	vrije sectorwoningen (vrijstaande en 2 aaneen)
max. 35 woningen/ha	woningwetwoningen (rijen)
	premiewoningen (rijen en ged. 2 aaneen)
	gestapelde bouw (max. 4 bouwlagen)

Op de plankkaart vallen deze woningen onder de bestemming "Woondoeleinden, artikel 11 W.R.O." met een aanduiding van bovengenoemde twee dichtheidscategorieën. De getalsmatige grens van 25 woningen/ha is bepaald door de uit de praktijk voortgekomen verschijningsvorm van beide categorieën (zie ook tabel 3 par. 2.9.).

WONEN



6 NUMMERING WOONVLEKKEN

MAX. 25 WONINGEN / HA

MAX. 35 WONINGEN / HA

CENTRUMGEBIED

GESTAPELDE WONINGEN

Bij de categorie max. 25 woningen/ha moet gedacht worden aan hoofdzakelijk een open bebouwing en bij max. 35 woningen/ha aan gesloten bebouwing.

Van het totaal op te richten aantal woningen in de categorie max. 35 woningen/ha mag 15% gestapeld (meergezinshuizen) worden. De, op de ideeënschets, hiervoor geprojecteerde plekken, overwegend geconcentreerd aan de randen van de woonomgeving nabij het centrumgebied, kunnen daar leiden tot een geringer grondgebruik per woning.

Deze situatie en bijvoorbeeld het realiseren van een kleiner type eengezinshuis kunnen aanleiding zijn om de maximum aangegeven bebouwingsdichtheid te overschrijden. Hiervoor is een afwijkingsbevoegdheid van burgemeester en wethouders in de bestemmingsvoorschriften opgenomen.

In samenhang met de situering in het woongebied en de stedenbouwkundige opzet van de verkaveling kunnen er maximaal 10 woningen aaneengebouwd worden met dien verstande echter dat er na 6 woningen een sprong van ongeveer 2,50 meter in de langsgewel aanwezig moet zijn.

Om eventuele monotonie in de wijk te vermijden en de stedelijke verschijningsvorm van de verkaveling op enkele plekken (b.v. nabij het centrumgebied) te benadrukken kunnen burgemeester en wethouders via een afwijkingsbevoegdheid in de bestemmingsvoorschriften een langere blok lengte toestaan. Eveneens is dit mogelijk als er een hoekverdraaiing plaatsvindt van minimaal 30°.

Op deze wijze zijn binnen de aangegeven dichtheidscategorieën contrasten mogelijk om tot de gewenste differentiatie in woonmilieus te komen. In samenhang met het omschreven ruimtelijk beeld zijn de gebieden voor beide dichtheidscategorieën op kaart 20 aangegeven.

Hieruit kan men afleiden dat de toekomstige stadsrand contrasten in de bebouwingsrand heeft van open naar meer gesloten bebouwing. Naar gelang het centrum van de wijk genaderd wordt, ontstaat er een meer stedelijke verschijningsvorm die nog versterkt wordt door de situering van de gestapelde bouw in en nabij het centrumgebied.

Standplaatsen voor woonwagens.

Sinds het midden van de zeventiger jaren is het woonwagenbeleid van de rijksoverheid gericht op de realisering van kleinere woonwagencentra. Naast de reeds bestaande locatie aan de Lonerstraat en de in procedure zijnde locatie in het recreatiegebied Pittelo zijn ook in de wijk Marsdijk I een 10-tal standplaatsen benodigd.

Het is gewenst dit aantal te spreiden over meerdere verzamelplekken binnen het woongebied omdat kleine verzamelplekken bevorderend kunnen werken op het integratieproces tussen woonwagen- en wijkbewoners. De woonwagengewoners kunnen op gelijke wijze als de overige wijkbewoners gebruik maken van de in de wijk aanwezige voorzieningen.

Bij de uitwerking van de bestemming "Woondoeleinden artikel 11 W.R.O." zullen de plekken voor de standplaatsen nader bepaald worden.

Bij de standplaatsen zal geen milieu-belastende bedrijvigheid uitgevoerd mogen worden, zoals autosloop en dergelijke.

5.3.4. Groen en recreatie.

In het woongebied en op de plankaart als zodanig bestemd, is onderscheid gemaakt in (zie kaart 21):

- sport- en recreatieve doeleinden
- openbare groenvoorzieningen.

Sport- en recreatieve doeleinden.

Het ten noorden van de buurtschap Peelo geprojecteerde gebied voor sport- en recreatieve doeleinden heeft een oppervlakte van + 10 ha.

In samenhang met deze situering is vanuit het gebied ten zuiden van de Marsdijk, door middel van ruime zichthoeken, een visuele relatie met het recreatiegebied ontworpen. De beide oud-Drentse boerderijen (Marsdijk 3 en 5) leveren een belangrijke visuele bijdrage bij de nadering vanaf die zijde. Vanaf het verkeerskruispunt Europaweg Noord/Groningerstraat kan men via een vrijliggende fiets- wandelroute langs het voormalig burchtterrein het recreatiegebied op een aantrekkelijke wijze bereiken. Het eventueel reconstrueren van het voormalig burchtterrein als onderdeel van de tuinaanleg bij de geprojecteerde bijzondere doeleinden kan bestaan uit het zichtbaar maken van het grachtenbeloop en het markeren hiervan met een boombeplanting (zie par. 2.5.).

De ten noorden van de boerderijen (Marsdijk 3 en 5) aangetroffen sporen van een middeleeuwse hof vallen binnen een gebied dat bestemd is voor een tuincentrum.

In het gebied voor sport- en recreatieve doeleinden zijn ten behoeve van de actieve sportbeoefening een viertal sportvelden, een veldijsbaan en een tenniscomplex geprojecteerd. Oefenaccommodatie in combinatie met de veldijsbaan zal tot een meervoudig gebruik van dit terrein kunnen leiden.

Een goede bereikbaarheid per auto van de sportvoorzieningen van buitenaf vindt plaats vanaf de nieuwe verbindingsweg tussen de wijken Marsdijk en Peelo. Het langzaam verkeer van buitenaf kan via voornamelijk vrijliggende routes, dit gebied op een veilige wijze bereiken (zie ook par. 5.3.6.).

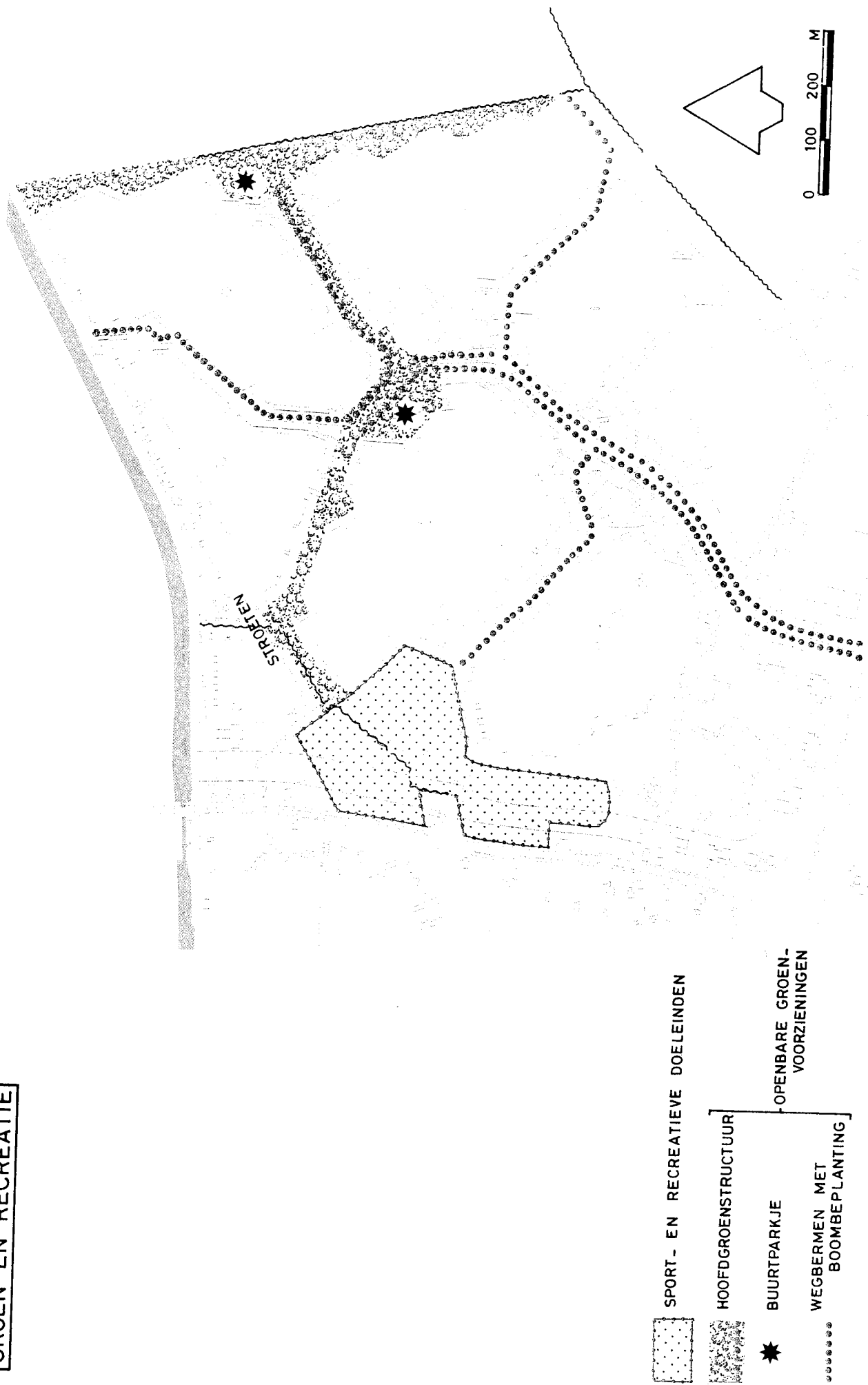
Openbare groenvoorzieningen.

In hoofdstuk 2.4. is aangegeven welke landschappelijke elementen als uitgangspunt zullen dienen bij de nadere uitwerking van de groenplannen voor het nieuwe woongebied en in hoofdstuk 2.10. is een normatieve benadering gegeven om inzicht te verschaffen in de oppervlakte openbaar groen die voor een woongebied van deze omvang benodigd is.

De hoofdgroenstructuur in dit woongebied is bepaald vanuit de hoofdgedachte voor de wijk Marsdijk zoals die omschreven is in par. 5.2. (Ontwikkelingsschets Marsdijk).

Uitgangspunt daarbij was de aanwezigheid van belangrijke landschappelijke elementen die door standplaats en vitaliteit voldoende overlevingskansen hebben en in belangrijke mate gedurende de eerste jaren het groenbeeld zullen bepalen. De hoofdgroenstructuur is in gebundelde vorm gespreid. (zie par. 2.10, afb. C).

GROEN EN RECREATIE





Te handhaven beeld van de beide oud-Drentse boerderijen vanuit het ten zuiden van de Marsdijk ontworpen kantoren- en bedrijfsgebied.



Beeld van het te handhaven deel van het beekdal Stroeten nabij de Hereweg.

Hierbij zijn in dit woongebied een tweetal buurtparkjes geprojecteerd die onderling door een groene geleidingszone verbonden zijn. Het oostelijk gelegen buurtparkje zal in de toekomst eventueel vergroot worden naar een wijkpark bij realisering van het woongebied Marsdijk II. Het westelijk nabij het centrumgebied geprojecteerde buurtparkje heeft via het beekdal "De Stroeten" een groenverbinding met het sport-en recreatiegebied.

Bij de inrichting van de buurtparkjes wordt gedacht aan een speel- en trapveldje, een plek om dieren gade te slaan, een rolschaatsplek en wandelgelegenheid. Het blokgroen, ongeveer 40 m² per woning, dient voor geleiding binnen de woonvlekken en voor aankleding van de directe woonomgeving.

Een gedeelte zal dus gebundeld worden waarmee buurtgroenzones gevormd worden die binnen de woonvlekken tot overzichtelijke buurteenheden leiden (uitgangspunt 12).

In deze buurtgroenzones kunnen speelplekken aangelegd worden voor de jongste leeftijdsgroepen op korte afstand van de woningen.

Dit groen is niet op de plankaart aangegeven maar valt onder de uitwerkingsregels in de planvoorschriften.

Voor de omschreven groenvoorzieningen is totaal ongeveer 100 m² per woning gereserveerd (incl. wegbermen).

Het voornamelijk inheemse bomensortiment zal ook in de hierboven omschreven toegevoegde groenstructuur toegepast worden. Door aanplant van inheemse min of meer bodembedekkende heesters en struiken zal een aanzet worden gegeven voor een groenaanleg waarin natuurlijke biotopen zich kunnen ontwikkelen.

5.3.5. Wijkvoorzieningen.

In deze planfase geeft het onderzoek dat plaatsgevonden heeft nog onvoldoende zekerheid omtrent het al dan niet spreiden van met name de sociaal-culturele en sociaal-medische voorzieningen (par. 2.13. en 2.14.).

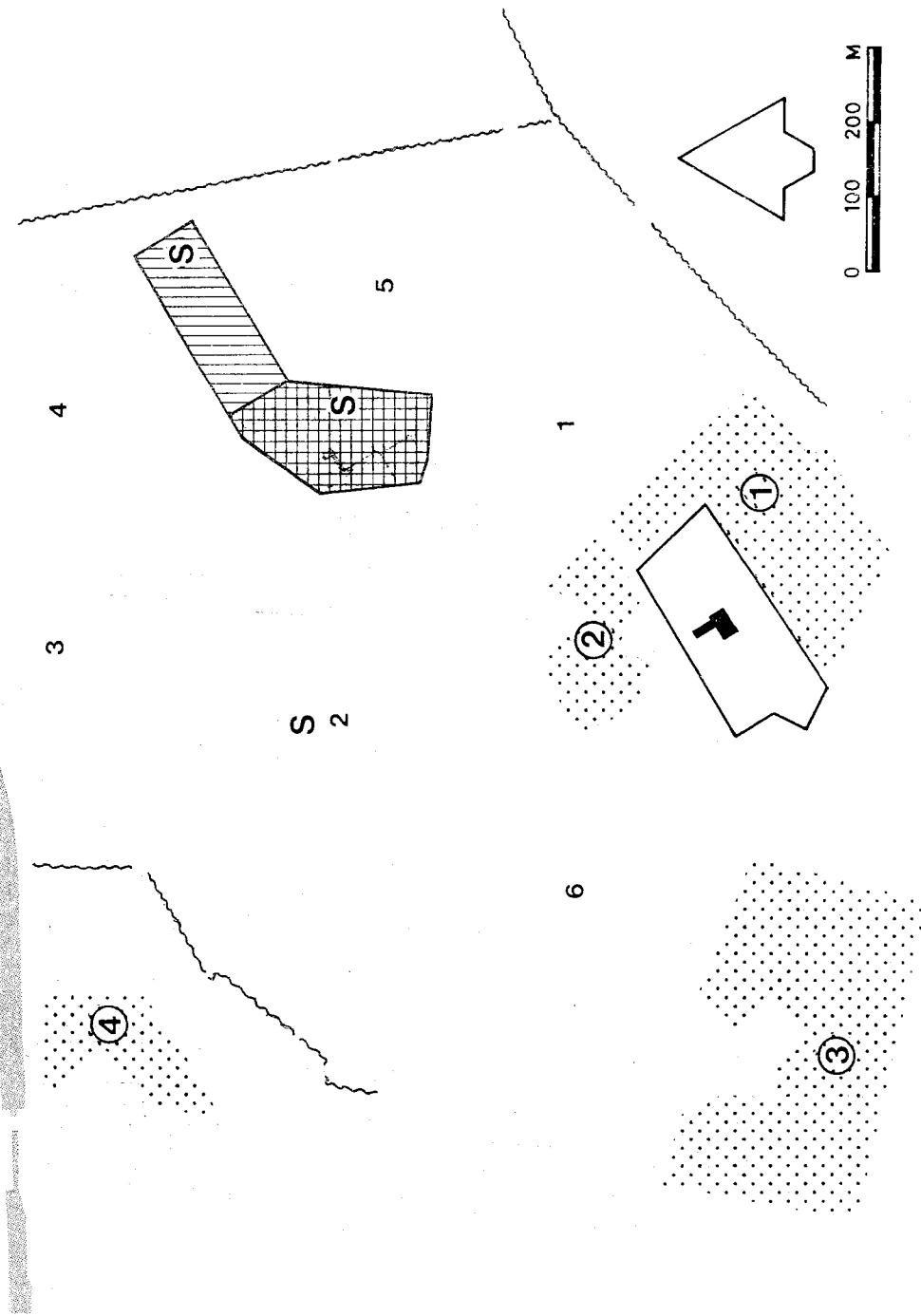
In het plan is de nodige flexibiliteit aanwezig om op de toekomstige gewenste situatie te kunnen inspelen. Bij het ruimtelijke beeld (par. 5.3.2.) is reeds omschreven dat het centrumgebied (bestemming "Centrumvoorzieningen, artikel 11 W.R.O.") een belangrijk kenmerkend element gaat worden in het woongebied.

Het is gesitueerd aan het knooppunt van routes voor gemotoriseerd en langzaam verkeer.

In verband met een mogelijk verdere uitbouw in de toekomst van het centrumgebied, ten behoeve van Marsdijk II, is in directe ruimtelijke relatie hiermee een zone gereserveerd in woonvlek 5 (zie kaart 22). Een eventuele voortzetting in deze richting met centrumbebouwing kan door zijn schaal en stedelijke verschijningsvorm, als het ware de ruggegraat vormen van het totale uitbreidingsgebied in de toekomst. De hiervoor nodige flexibiliteit is opgenomen in de bestemmingsvoorschriften.

De hieronder volgende voorzieningen hebben voornamelijk een functie voor dit woongebied.

WIJK- EN WERKVOORZIENINGEN



-  CENTRUMGEBIED
-  RESERVERING CENTRUMGEBIED
- S** SCHOLEN (mogelijke locaties)
-  **4** WERKVOORZIENINGENGEBIED MET NUMMERING
-  TRAFOSTATION
- 6** NUMMERING WOONVLEKKEN

Commerciële voorzieningen.

Bij het realiseren van deze bebouwing in het centrumgebied zal een gedeelte van het winkelfront naar de weg gericht worden om daarmee het eerder omschreven ruimtelijk beeld te ondersteunen.

Vanwege het gewenste stedenbouwkundig beeld (mogelijke bouwhoogte ± 15 meter) bepaald door een eventuele combinatie van winkels, met bovenwoningen is in verband met de Wet Geluidhinder voor de woningen een ontheffing aangevraagd tot een maximale grenswaarde van 55 d(B) A. (zie par. 5.3.9.)

Scholen.

In het woongebied zijn in verband met de flexibiliteit meerdere plekken beschikbaar voor scholen (kaart 22). Naast de centraal gelegen locaties in het centrumgebied, die benodigd zijn voor het openbaar en bijzonder onderwijs is in woonvlek 2 een plek aangeduid voor openbare en bijzondere doeleinden, waarbinnen ook een school opgericht kan worden, bijvoorbeeld voor het opvangen van de lokaalbehoefte in de pieksituatie. Een definitieve plaatsbepaling binnen het centrumgebied en/of in het hiervoor gereserveerde aangrenzende gebied kan pas in een later stadium vastgesteld worden waarbij ook de eventuele ontwikkeling van Marsdijk II van betekenis is (zie de beschouwingen in par.2.12.)

Ten behoeve van de schoolsport kan gebruik worden gemaakt van de, in de nabijgelegen buurtparkjes aan te leggen speelweiden (zie par. 2.11 en 2.12).

Sociaal-culturele en sociaal-medische voorzieningen.

Gezien de al eerder vermelde onzekerheden omtrent het al dan niet spreiden van deze voorzieningen is rekening gehouden met beide mogelijkheden. Zowel in het centrumgebied als binnen de woondoeleinden is hiervoor ruimte aanwezig.

Overige voorzieningen.

Ten behoeve van een mogelijke uitbreiding van het bestaande trafostation (zie par. 2.6.) is het zuidwestelijk aangrenzende terrein eveneens bestemd voor "nutsbedrijven".

Een hoog opgaande beplanting in de geplande groenstrook aan de noordzijde en de geplande bedrijfsbebouwing aan de noordoost- en zuidoostzijde zullen het trafostation voor belangrijk deel aan het oog onttrekken.

De bereikbaarheid per auto kan plaatsvinden via het ten zuiden hiervan ontworpen bedrijventerrein of via een aftakking van hoofdontsluitingsweg in het woongebied nabij de Hereweg.

De situering van de overige openbare nutsvoorzieningen zoals gasregelstations en transformatorgebouwtjes, wordt bepaald de verdere uitwerking van het plan. T.b.v. de gastransportleiding is in het plan een medebestemming, "Strook voor gastransportleiding" (art. 18), opgenomen. Dit n.a.v. nieuwe richtlijnen van het ministerie van VROM, ter bescherming van gastransportleidingen en mensen in de omgeving van deze leidingen. In de voorschriften zijn o.a. aanlegvoorschriften opgenomen ter bescherming van deze verwerkelijkte bestemming zoals bedoeld in artikel 14, lid b van de W.R.O.

5.3.6. Werkvoorzieningen.

Alhoewel er met betrekking tot de werkvoorzieningen geen exacte ruimtebehoefte voor de toekomst bepaald is (zie par. 2.17.) zijn er in het plan toch diverse locaties aangegeven. Deze locaties vragen vanwege hun ligging om een bebouwing van een grotere schaal dan laagbouwoningen. De locatiekeuze wordt enerzijds bepaald door een goede bereikbaarheid van buitenaf, anderzijds door het niet kunnen realiseren van woningbouw in die gebieden in verband met de geluidshinder, veroorzaakt door het wegverkeer en het trafostation. Deze uitgangspunten leveren de volgende locaties voor de werkvoorzieningen op (zie kaart 22):

1. nabij het Stoepveld
2. aan de hoofdontsluitingsweg
3. omgeving burchtterrein
4. aan de Groningerstraat nabij het N.W. Kanaal.

Locatie nabij het Stoepveld.

Een terrein nabij het Stoepveld heeft de bestemming "Bedrijfsdoeleinden, artikel 11 W.R.O.". De min of meer geïsoleerde ligging van dit terrein als gevolg van de aanwezigheid van het trafostation en het bestaande bedrijventerrein ten zuiden van de Marsdijk maakt dit terrein bijzonder geschikt voor de vestiging van kleinschalige, voor het woonmilieu niet hinderlijke bedrijven (zie ook par. 5.3.2.).

In verband met het overheersende beeld van het trafostation en de geluidshinder hiervan is aan de oostzijde eveneens een overgangszône met kleinschalige bedrijven geprojecteerd. Deze bebouwing levert een belangrijke bijdrage aan de vermindering van de geluidshinder (bufferfunctie) in de aangrenzende woonvlek (zie ook par.2.6.).

Ten aanzien van soort, karakter en schaal van de bebouwing (bouwhoogte max. 5 meter) moet gedacht worden aan een voortzetting van hetgeen zich direct aansluitend aan de zuidzijde van de Marsdijk bevindt.

Een kaveloppervlakte van ongeveer maximaal 3000 m² zal als richtlijn gehanteerd worden bij de verdere uitwerking van deze bestemming.

In de voorschriften zijn bepalingen opgenomen met betrekking tot de aard van de bedrijven in verband met de geluidshinder voor het aangrenzende woongebied. De ontsluiting van dit terrein vindt voornamelijk plaats via een verlenging van de Stelmakerstraat waardoor er geen extra verkeersdruk hoeft te ontstaan op de wegen in het woongebied.

Locatie aan de hoofdontsluitingsweg.

Aan de hoofdontsluitingsweg in het woongebied zijn als markering van de ontsluitingswegen naar de woonvlekken 1 en 2 en in verband met de aanwezige geluidszône van het trafostation een tweetal terreinen bestemd voor "Kantoren en bedrijfsdoeleinden, artikel 11 W.R.O.".

Op deze terreinen kunnen ondermeer kleinschalige kantoren, showrooms, ateliers, servicestations, garagebedrijven, groothandelsbedrijven etc. opgericht worden die bij voorkeur een functie voor het woongebied hebben (zie par.2.17. ad a en uitgangspunt 22).

De bedrijfsvestigingen mogen geen geluids- en verkeers-
hinder opleveren voor de woonomgeving terwijl detailhandel
uitgesloten is. Een belangrijk uitgangspunt is eveneens dat
er veel aandacht aan een representatief karakter van de be-
bouwning geschonken moet worden i.v.m. de locaties langs de
hoofdontsluitingsweg.

Bij de verdere planuitvoering van deze bestemming zullen in
overleg met het E.G.D. de mogelijkheden voor bebouwing
onder de hoogspanningsleiding nader bepaald worden.

Locatie omgeving burchtterrein.

Een zône langs de Groningerstraat en de Europaweg-Noord in
dit gebied is bestemd voor "Kantoren en bedrijfsdoelein-
den, artikel 11 W.R.O.". Deze zône is bijzonder geschikt
voor kleine en middelgrote kantoren en bedrijven die een
stedelijke functie hebben (par. 2.17. ad b). Het overige
deel van dit gebied is bestemd voor "Openbare en bijzondere
doeleinden (O.B.G.) art. 11 W.R.O.". Hier kunnen ondermeer
kantoren, gebouwen ten dienste van openbaar bestuur,
fysieke en geestelijke volksgezondheid en woonvormen met
bijbehorende centrale voorzieningen opgericht worden (zie
ook slot par. 2.9.). Met de kantoor- en bedrijfsbebouwing
aan de rand en de mogelijke bijzondere woonvormen rondom
het voormalig burchtterrein is het woongebied op een
aantrekkelijk wijze bereikbaar, met name ook voor het lang-
zaam verkeer in de avonduren.

Het bebouwingspercentage (40% van het totale terrein) en de
bouwhoogte (overwegend 12 meter) geven het gebied een park-
achtig karakter waarbinnen het, op eenvoudige wijze te
reconstrueren, burchtterrein een waardevolle ruimtelijke
functie kan vervullen. In verband met een doeltreffende
inrichting van de bebouwing is het mogelijk 25% van de
bebouwing op te richten met een bouwhoogte van max. 15
meter.

De aanwezige niveauverschillen en begroeiing in dit gebied
zullen bij de verdere uitwerking de nodige aandacht krij-
gen. Het gebied is bereikbaar via een aftakking vanaf de
hoofdontsluitingsweg van de wijk.

Ten aanzien van de verschijningsvorm van de randen van dit
gebied kan verwezen worden naar het eerder omschreven ruim-
telijk beeld (Par. 5.3.2.).

Locatie aan de Groningerstraat nabij het N.W. Kanaal.

Dit, aan de invalsweg gelegen, gebied met eveneens de
bestemming "Openbare en bijzondere doeleinden (OBG), arti-
kel 11 W.R.O." leent zich bijzonder goed voor de vestiging
van een middelgroot kantoor of ander dienstverlenend
bedrijf (par. 2.17.ad b) dat een bovenstedelijke functie en
een grote ruimtebehoefte heeft.

Deze bebouwing vormt een accent bij de noordelijke
invalsweg naar de stad en zal daardoor een oriënterende
functie kunnen krijgen (zie par. 5.3.2.).

De bouwhoogte bedraagt overwegend 12 meter met de moge-
lijkheid om 25% van het bebouwde oppervlak tot 15 meter
hoogte te realiseren.

Met het toestaan van deze grotere bouwhoogte is een doel-
treffende inrichting (zoals dakopbouw t.b.v. verwarmings-en
liftinstallaties) en een in hoogte variërende daklijn moge-
lijk.

5.3.7. Het verkeer.

Bij de beschrijving van het verkeer is onderscheid gemaakt in:

- langzaam verkeer (voetgangers en brom-/fietsers)
- gemotoriseerd verkeer (auto en motor)
- openbaar vervoer.

Langzaam verkeer.

Bij het projecteren van de hoofdroutes voor het langzaam verkeer is veel aandacht geschonken aan een veilig, overzichtelijk systeem (zie kaart 23) en aan de ligging van die routes in een gevarieerde en interessante omgeving. In relatie met het eerder omschreven ruimtelijk beeld van de hoofdontsluitingsweg en de verzamelwegen (zie par. 5.3.2.) zijn de routes veelal vrijliggend, maar in sommige gevallen ook gecombineerd met de aan te leggen parallelwegen.

Deze vorengenoemde combinatie, op meerdere plaatsen in de wijk, maken het gewenst de routes in deze planfase op de plankaart globaal aan te duiden.

Bij de verdere uitwerking van de bestemmingen zal de plaats hiervan nader bepaald worden in samenhang met ondermeer de woonomgevingsplannen.

In combinatie met de afname van de verkeersintensiteiten zullen verderop in het woongebied de (brom)fietsers gebruik moeten maken van de routes voor het gemotoriseerd verkeer. Vanaf het centrumgebied is een vrijliggende route geprojecteerd naar de oostelijke groene randzone.

Via de hierin aan te leggen paden, ontstaan er aantrekkelijke fiets- wandelroutes rondom het woongebied. Met nieuwe verbindingen vanuit de randzone naar de bestaande paden in het nabijgelegen beekdal kan de recreatieve waarde van dit landschap voor de bewoners vergroot worden.

Zoals in het onderzoek reeds is aanbevolen (par. 2.18) en uit de plankaart af te leiden is, krijgen de bestaande routes zoals Hereweg en een gedeelte van de Marsdijk een belangrijke functie in het plangebied.

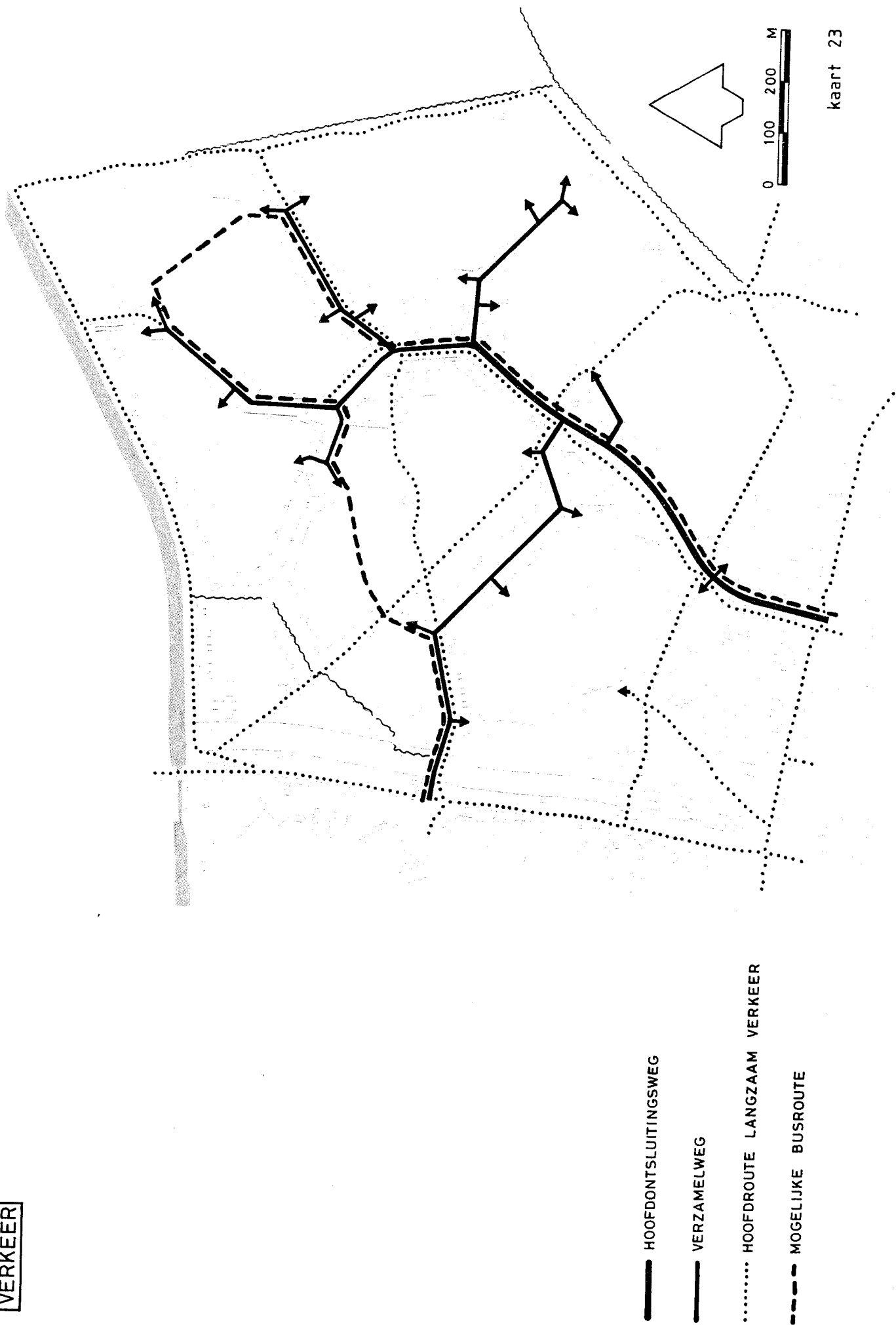
Vanuit het woongebied zijn de ontworpen verbindingen met de kruising Europaweg Noord-Groningerstraat en de kruising Europaweg Noord-Fokkerstraat de belangrijkste routes naar onder andere het stadscentrum en het industrieterrein.

De eerstgenoemde verbinding vindt ondermeer plaats via een korte route door het ontworpen kantoren- en bedrijvengebied nabij het burchtterrein.

Hiermee wordt een gevaarlijke oversteekmogelijkheid ter plaatse van het horecabedrijf (Groningerstraat) vermeden. Langs de Fokkerstraat zal in de toekomst bij realisering van Marsdijk II een vrijliggende route worden aangelegd en voorzien worden van een boombeplanting waardoor er een tweede aantrekkelijke route naar het stadscentrum mogelijk is naast de al aanwezige vrijliggende route via de Groningerstraat.

De oversteekmogelijkheden op de Europaweg Noord zullen beveiligd worden door een verkeerslichtenregeling in samenhang met de regeling voor het gemotoriseerde verkeer. Bij de gewenste verbinding tussen de woongebieden Marsdijk en Peelo is voor een groot deel gebruik gemaakt van een bestaand weggetje (weg 48 van de wegenlegger).

VERKEER



De oversteek van deze route op de Groningerstraat wordt eveneens beveiligd in samenhang met de verkeerslichtenregeling voor het gemotoriseerd verkeer ter plaatse van de kruising van de nieuwe verbindingsweg tussen beide woongebieden en de Groningerstraat. Bij de verdere uitwerking van de woonvlekken zal door een fijnmazig net met interne routes aangehaakt worden op de ontworpen hoofdroutes (zie par. 2.18.). De bestaande routes van en naar Vries langs de Groningerstraat blijven gehandhaafd.

Gemotoriseerd verkeer.

Bij de beschrijving van de ontwikkelingsschets is het hoofd-ontsluitingsprincipe voor het gemotoriseerd verkeer reeds toegelicht. Deze keuze houdt in dat dit woongebied de belangrijkste ontsluitingsweg krijgt vanaf de Europaweg Noord nabij de Industrieweg. De wegenstructuur is verder binnen het woongebied uitgewerkt volgens het tangsysteem (uitgangspunt 22). De belangrijkste stroomfunctie van de hoofd-ontsluitingsweg en de verzamelwegen nabij het centrumgebied maken een scheiding van verkeerssoorten ter plaatse noodzakelijk.

De verbindingsweg met de wijk Peelo via het gebied voor sport- en recreatieve doeleinden is binnen het plangebied "zo laag mogelijk" aangesloten op de hoofdontsluitingsweg. Sluipverkeer vanuit de wijk Marsdijk via deze verbindingsweg en de Groningerstraat naar de Europaweg Noord en de daarmee gepaard gaande ongewenst toenemende verkeersdruk op de Groningerstraat wordt hiermee voorkomen (zie ook bijlage 3).

Daarnaast vervult de verbindingsweg voor een deel van het verkeer uit het woongebied de functie van achterdeur in de richting Vries resp. Groningen. Deze verbindingsweg is voor een belangrijk deel gecombineerd met het tracé van de hoogspanningsleiding. De ruimte benodigd voor de weg en de geprojecteerde groenzone onder de hoogspanningsleiding vormen zinvolle bestemmingen voor deze zone.

De belangrijkste gedeelten van de hoofdverkeersstructuur, aangegeven op de plankaart, zijn bestemd voor "Verkeersdoeleinden, art. 11 W.R.O.". De wegaansluitingen vanuit de woonvlekken met de hoofdstructuur zullen, in verband met de gewenste verkeersintensiteiten hierop (i.v.m. geluidshinder), volgens het op kaart 23 aangegeven principe uitgevoerd worden. Binnen de woonvlekken zal om reden van oriëntatie en veiligheid ook sprake zijn van een hiërarchische opzet van de wegenstructuur. Dit betekent dat er buurtstraten zijn met een stroom- en erffunctie en woonstraten met voornamelijk een erffunctie.

Openbaar vervoer.

Binnen het kader van het onderzoek is men met betrekking tot het openbaar vervoer (par. 2.18) in het overleg met de vervoersmaatschappijen, nog niet tot overeenstemming gekomen over de in dit woongebied te volgen lijnvoering. Voor de bediening van dit woongebied met stadsvervoer en/of in combinatie met het streekvervoer zijn in deze planfase nog diverse oplossingen mogelijk.

Naast het volgen van een route via de hoofdontsluitingsweg-verzamelweg en het daaraan verbonden keren nabij een eindhalte wordt eveneens rekening gehouden met een doorgaande route zoals die op kaart 23 is aangegeven.

In woonvlek 2 zullen daarvoor voorzieningen moeten worden getroffen ten behoeve van een busverbindingsroute (busbaan). De meest doelmatige lijnvoering zal in nader overleg met de vervoersmaatschappijen vastgesteld worden bij de verdere uitwerking van het plan.

5.3.8. De bestaande bebouwing.

De in het plangebied voorkomende verschillende boerderijtypen zijn een waardevol element in het bestaande landschap en zullen een belangrijke bijdrage leveren aan de verschijningsvorm van het nieuwe woongebied (uitgangspunt 6). Om te voorkomen dat de veelal karakteristieke hoofdvorm zal verdwijnen is de grenslijn der bebouwing strak om het hoofgebouw getrokken. Het gaat hierbij om de panden Groningerstraat (Peelo) nrs. 10, 12, 14 en 18 en Marsdijk 3 en 5. Deze panden, voor het merendeel niet meer in gebruik voor agrarische bedrijfsvoering zijn met uitzondering van het pand Marsdijk 3, bestemd voor "Woondoeleinden, handhaven voormalige agrarische bebouwing met bijbehorende erven (W.V.A.)". Het pand Marsdijk 3 heeft met een deel van de daarbij behorende gronden de bestemming "Tuincentrum". Voor het noordelijk gedeelte van het erf dat benodigd is voor sportvoorzieningen zijn compensatiemogelijkheden geprojecteerd aan de westzijde, aansluitend aan het huidige tuincentrum.

In samenhang met de visuele belevingswaarde van dit pand en het naastliggende pand (Marsdijk 5) is op het achterterrein zorgvuldig een gebied bepaald waar eventueel bedrijfsgebouwen opgericht kunnen worden. In verband met verkoop aan publiek mag een gedeelte van het hoofgebouw hiervoor aangewend worden. Vanuit het nieuwe woongebied en vanuit het ten zuiden van de Marsdijk gelegen kantoren- en bedrijfsgebied zijn ruime mogelijkheden aanwezig voor de bereikbaarheid van het bedrijf. De panden Groningerstraat 6 (ambachtelijk garagebedrijf) en Groningerstraat 8 (horecabedrijf) hebben een bestemming overeenkomstig hun huidige gebruik. Het nabij de sluis gelegen caravanbedrijf (Groningerstraat 16) heeft de bestemming "Kantoren en bedrijfsbebouwing". Deze bestemmingsomschrijving geeft mogelijkheden voor een verandering van het bestaande gebruik.

Hierbij is ook gedacht aan de mogelijkheden voor een eventuele samenhang met de bestemming van het aangrenzende terrein voor openbare en bijzondere doeleinden.

Het pand Marsdijk 2 maakt deel uit van de bestemming "Openbare en bijzondere doeleinden art.11 W.R.O." en kan voorwat het woonhuis betreft, hierbinnen een passende functie hebben.

De panden Marsdijk 7 en 9 maken deel uit van de bestemming "Woondoeleinden art. 11 W.R.O." en kunnen bij de nadere uitwerking van de woonbuurt hun woonfunctie blijven behouden.

5.3.9. Geluidshinder:

Verkeerslawaaï.

Aan de hand van de standaardrekenmethode I (conform art.102 van de Wet Geluidhinder) zijn de optredende geluidsbelastingen tengevolge van het wegverkeer vastgesteld. Op de ideeënschets staan de lijnen aangegeven waar een belasting van 50 dB(A) dan wel 55 dB(A) optreedt (isofoonlijnen). Uit de ligging van deze lijnen blijkt dat in veel gevallen wordt voldaan aan de toelaatbare geluidsbelasting van 50 dB(A) voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen met uitzondering van kantoren. Voor kantoren is deze waarde 55 dB(A).

Op een aantal plaatsen echter wordt de toelaatbare waarde overschreden, zodat maatregelen ter beperking van geluidshinder nodig zijn.

Maatregelen aan de bron zijn verdisconteerd in de vaststelling van de geluidsbelastingen en de ligging van de isofoonlijn door een aftrek van 5 dB(A) krachtens art.103 w.g.h. toe te passen (verwachte beperking geluidsemissie). Maatregelen in de overdrachtssfeer (aarden wallen, c.q. akoestische schermen) worden om stedenbouwkundige en financiële redenen achterwege gelaten.

Bij het ontwerp van Marsdijk I is rekening gehouden met maatregelen ter plaatse van de ontvanger van de geluidsemissie. Daarom zijn de geluidgevoelige bestemmingen zoveel mogelijk op een zodanige afstand van de weg geprojecteerd, dat de toelaatbare geluidsbelastingen niet worden overschreden. In enkele gevallen bleek dit niet mogelijk om de volgende redenen:

- bij dienstwoningen is sprake van grond- of bedrijfsgebondenheid;
- met name bij woonbestemmingen langs de hoofdontsluitingsweg is het in acht nemen van de benodigde afstand tot de weg een verstoring van de gewenste stedenbouwkundige relatie; door de woonblokken evenwijdig aan de weg te projecteren ontstaat bovendien een afscherming, zodat de achter de woningen gelegen tuinen akoestisch gezien een goed leefklimaat zullen verkrijgen;
- het aanhouden van voldoende afstand van de hoofdontsluitingsweg met betrekking tot bestaande of geprojecteerde geluidgevoelige bestemmingen leidt tot ondoelmatig grondgebruik.

Door Gedeputeerde Staten is daarom een hogere geluidsbelasting toegestaan. Deze waarde bedraagt 55 dB(A) ten aanzien van 136 nieuw te bouwen, 2 geprojecteerde en 2 aanwezige woningen. Het aantal nieuw te bouwen woningen kan in geval van gestapelde bouw (woonvlekken 1 en 2) oplopen tot 206 stuks. Voorts heeft de hogere waarde betrekking op en een kantoorbestemming waarvan 50 m langs de weg is gelegen. In dat geval bedraagt de waarde 57 dB(A). De toegelaten hogere waarde heeft tot gevolg dat maatregelen aan de gevelconstructie nodig zijn. Hierbij moet worden uitgegaan van gevelbelastingen zonder de aftrek van art.103 (w.g.h.), in dit geval 60 resp. 62 dB(A).

De hogere geluidsbelasting is toegelaten voor de volgende bestemmingen:

Tot een waarde van 55 dB(A):

1. ten hoogste 10 dienstwoningen op het terrein met bestemming "Kantoren en bedrijfsdoeleinden artikel 11 W.R.O." gelegen langs de Europaweg;
2. ten hoogste 5 dienstwoningen op de terreinen met bestemming "Kantoren en bedrijfsdoeleinden artikel 11 W.R.O.", gelegen ten noorden en ten zuiden van wegvak 7 (zie kaart 15);
3. ten hoogste 70 woningen op de terreinen met bestemming "Woondoeleinden artikel 11 W.R.O." in de woonvlekken 1 en 2 (zie ideeënschets). Dit aantal kan oplopen tot 140 stuks, indien ter plekke sprake is van woningbouw in gestapelde vorm;
4. ten hoogste 50 woningen op het terrein met bestemming "Centrumvoorzieningen, artikel 11 W.R.O.", gelegen ten oosten van wegvak 9;
5. de bestaande woning Marsdijk 11;
6. ten hoogste 3 dienstwoningen die zijn geprojecteerd krachtens het d.d. 27 november 1973 goedgekeurde bestemmingsplan "Industrieterrein", en die zijn gelegen ten oosten van wegvak 5 (zie kaart 15).

De aanwezige woning Marsdijk 4 wordt geacht te behoren tot deze 3 dienstwoningen.

Via een vrijstelling van de planvoorschriften kan per bedrijf een tweede dienstwoning worden gebouwd.

Aan de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van 50 dB(A) kan worden voldaan, door in geval van vrijstelling gebruik te maken van de bevoegdheid, nadere regels te geven.

Tot een waarde van 57 dB(A).

1. een kantoorbestemming op Peelo 16, waarvan de langs de weg gelegen gevel een lengte heeft van ten hoogste 50 m.

Bij de vaststelling van de geluidsbelastingen en de isofoonlijnen is uitgegaan van een gemiddelde waarneemhoogte van 3 m gedurende de nachtperiode.

Zowel bij kantoren als bij woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen zijn bebouwingshoogten tot 15 m mogelijk. De grotere waarneemhoogten hebben een hogere geluidsbelasting van 1 à 2 dB(A) tot gevolg.

Uit het akoestisch rapport blijkt dat er ten aanzien van kantoren gunstige factoren zijn die deze hogere belastingen compenseren, zodat toch kan worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden van 55 dB(A).

Bij de woningen in het centrumgebied en langs de hoofdontsluitingsweg is in het geval van meer dan 2 bouwlagen de afstand tot de weg vergroot.

Op terreinen met bestemming "Openbare en bijzondere doeleinden, artikel 11 W.R.O.", geldt voor meer dan 2 bouwlagen een aandachtsgebied. Bij de toekomstige uitwerking van het plan moet worden onderzocht of in dit gebied kan worden voldaan aan de grenswaarde van 50 dB(A). De afschermende werking van mogelijk aanwezige bebouwing op aangrenzende

terreinen is bepalend in hoeverre in het aandachtsgebied grotere bebouwingshoogten mogelijk zijn.
De vaststelling van de geluidsbelastingen en de ligging van de isofoonlijnen, alsmede de meer uitvoerige beschouwing van de akoestische situatie en de daaruit voortkomende maatregelen staan aangegeven in het "akoestisch onderzoek en rapport".

Industrielawaai.

Binnen de grenzen van Marsdijk I zijn geen bestemmingen opgenomen die A-inrichtingen toelaten.
Zonering als bedoeld in hoofdstuk V van de Wet Geluidhinder kan dan ook achterwege blijven.
Wel is de vaststelling van een zône ex. art. 53 van de Wet Geluidhinder nodig in verband met het bestaande Industrie-terrein ten zuiden van Marsdijk I.
Verwacht wordt dat met het akoestisch onderzoek naar industrielawaai in de loop van 1984 wordt begonnen.
Een randvoorwaarde bij dit onderzoek is, dat de zône nergens binnen het bestemmingsplan Marsdijk I komt te liggen.

6. UITVOERBAARHEID VAN HET PLAN.

De maatschappelijke noodzakelijkheid van het plan is uitvoerig in de voorgaande hoofdstukken van deze toelichting aangetoond. Uit de exploitatieopzet blijkt dat het plan economisch uitvoerbaar is.

7. OVERLEG.

In het kader van het overleg ex artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is het plan toegezonden aan de volgende instanties:

1. Provinciale Planologische Dienst;
2. Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening in Groningen, Friesland en Drenthe;
3. Hoofdingenieur-directeur van de Volkshuisvesting in de provincie Drenthe;
4. Hoofdingenieur-directeur van de Provinciale Waterstaat;
5. Hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat;
6. Waterschap "Drentse Aa";
7. Eerstaanwezend-ingenieur der Genie;
8. N.V. Nederladse Spoorwegen;
9. Zuiveringsschap Drenthe;
10. Gewestelijke Raad van het Landbouwschap;
11. Directeur Landelijke Gebieden en Kwaliteitszorg in de provincie Drenthe;
12. P.T.T.;
13. Elektriciteitsbedrijf voor Groningen en Drenthe;
14. N.V. Regas;
15. N.V. Waterleidingmaatschappij Drenthe;
16. Inspecteur van de Volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu;
17. Directeur-generaal voor de Energievoorziening;
18. Rijksdienst voor de Monumentenzorg;
19. Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten;
20. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek;
21. Bond Heemschut;
22. N.V. Drentse Vervoer Maatschappij;
23. N.V. G.A.D.O.;
24. Harmanni.

De onder 7, 8, 12, 15, 17, 18 en 19 genoemde overlegpartners hebben medegedeeld dat het plan hen geen aanleiding geeft tot het maken van op- of aanmerkingen.

Van de onder 2, 3, 5, 14, 21, 23 en 24 genoemde instanties is geen schriftelijke reactie ontvangen.

Op 6 juni 1984 is gelegenheid geboden om over het plan mondeling overleg te plegen. Aan dit overleg is deelgenomen door de onder 2, 3 en 13 genoemde instanties.

Tijdens dit overleg werd besloten het plan te bespreken aan de hand van de schriftelijke reacties.

Hiernavolgend komen deze reacties aan de orde:

Provinciale Planologische Dienst.

- Het is niet juist de staat van categorie A inrichtingen in de bestemmingsplanbepalingen op te nemen.
- Ingevolge lid 1 van artikel 4 zijn de gronden bestemd voor woon-doeleinden met de daartoe noodzakelijke gebouwen.
In de daaropvolgende opsomming is onder meer sprake van gebouwen voor openbare en bijzondere doeleinden en gebouwen voor centrum-voorzieningen. Deze gebouwen passen niet in de bestemmingsomschrijving.
- In verband met de in de bestemmingsomschrijving opgenomen bedrijfs-garages ware te overwegen om in artikel 11, naar analogie van de artikelen 6 en 15, de opslag van L.P.G. uit te sluiten.
- Gelet op de kroonjurisprudentie is het wenselijk, in verband met de strafbaarstelling, de algemene gebruiksbepaling te redigeren in de vorm van een verbodsbepaling.
- Gewezen wordt nog op enkele redactionele/tekstuele tekortkomingen.

Reactie gemeente.

De staat van categorie A-inrichtingen is thans als bijlage bij het plan gevoegd. De door de PPD gemaakte opmerkingen over de voorschriften zijn verwerkt.

Hoofdingenieur-directeur van de Provinciale Waterstaat.

- Een oversteekplaats voor fietsers over de Eruropaweg ter plaatse van de Industrierweg, zoals is aangegeven op de ideeënschets Marsdijk I, is overbodig.
- Volgens het onderschrift bij afbeelding A (blz. 15) hebben de weergegeven geluidcontouren betrekking op de toekomstige geluid-emissie van het trafostation. Er wordt echter niet aangegeven wanneer deze situatie zal worden bereikt, of de vereiste geluidreducerende maatregelen praktisch uitvoerbaar zijn en evenmin de ligging van de huidige contouren. Met name voor woonveld 6 kan dit gevolgen hebben. Het is derhalve gewenst dat vooral aan de toekomstige geluidemissie van het station nadere aandacht wordt besteed.
- Het is bekend dat een akoestisch onderzoek wordt ingesteld naar de ligging van de geluidzone rond het industrieterrein ten zuiden van het plan. Het is gewenst dat hierover meer inzicht wordt verschaft en dat het projecteren van nieuwe woningen binnen een dergelijke zone zo enigszins mogelijk moet worden voorkomen.
- Om in het zuidwestelijk plandeel toekomstige wateroverlast te voorkomen is een ruime afwateringssloot langs de Marsdijk vanaf het voormalige burchtterrein tot de waterloop door De Landjes wel aan te bevelen.
- Telefonisch werd aan de schriftelijke reactie nog toegevoegd, dat de aangegeven geluidcontouren gebaseerd zijn op een hinderwet-vergunning, waartegen het E.G.D. Kroonberoep heeft aangetekend. Omdat het tevens niet duidelijk is of de opgelegde reductie technisch wel haalbaar zal zijn, bestaat de indruk dat de gemeente de geluidcontouren te gunstig heeft voorgesteld. Dit punt staat los van een eventuele uitbreiding.

Reactie gemeente.

De bedoelde oversteekplaats voor fietsers over de Europaweg ligt buiten het plan. T.z.t. zal nog bekeken worden of de aanleg van deze oversteekplaats noodzakelijk is.

Wat de geluidaspecten betreft rond het trafostation wordt verwezen naar het commentaar op de reactie van het E.G.D.

Uitgangspunt voor de planuitwerking is dat er zodanige maatregelen worden genomen dat er in de toekomst geen sprake kan zijn van wateroverlast.

De Regionale Inspecteur van de Volksgezondheid voor de Milieuhygiëne.

- Met nadruk wordt gewezen op een spoedige voortgang van het zoneringsonderzoek industrieterrein in verband met de wettelijke termijnen en de belangen voor het bestemmingsplan Marsdijk.
- De werkelijke geluidbelasting ten gevolge van het transformatorstation is groter dan wordt aangenomen.
Bij het projecteren van woonbebouwing dient rekening te worden gehouden met de actuele situatie indien er geen duidelijkheid bestaat over het eventueel terugdringen van de geluidbelasting.
- Het is wenselijk voor gronden binnen de 25-jaarslijn van het waterwingebied, die bestemd zijn voor bedrijfsdoeleinden beschermingsmaatregelen toe te passen.

Reactie gemeente.

Het zoneringsonderzoek industrieterrein is gestart. De verwachting is dat dit onderzoek eind 1984 is afgerond.

Op grond van de huidige inzichten kan ervan worden uitgegaan dat de zone op de Marsdijk kan worden gelegd.

Wat de geluidaspecten rond het transformatorstation betreft wordt verwezen naar het commentaar bij de reactie van het E.G.D.

De bescherming van gronden binnen de 25-jaarslijn van het waterwingebied is voldoende gewaarborgd door de Provinciale verordening grondwaterkwaliteit.

Landbouwschap.

- Voorgesteld wordt de bestemming "Tuincentrum" uit te breiden van 1 ha 25 are tot 1 ha 75 are.
- Enige uitbreiding van het te bebouwen oppervlak (bestemming "Tuincentrum") lijkt noodzakelijk.
- Het bebouwingspercentage, genoemd in artikel 17 zou kunnen vervallen.

Reactie gemeente.

- Aan de westzijde is de bestemming "Tuincentrum" uitgebreid, waarmee de totale oppervlakte van deze bestemming nu + 1,77 ha bedraagt. Uit ambtelijk overleg met de gebruiker is gebleken, dat de mogelijkheden voor uitbreiding met bebouwing ruim voldoende zijn.
- Het bebouwingspercentage geeft aan hoeveel procent, gerekend over het gehele erf, binnen de aangegeven bebouwingsvlakken opgericht mag worden.

D.V.M.

- Verzoekt de mogelijkheid te onderzoeken om ook de woonvlekken 1 en 5 in de busring op te nemen.
- Het is noodzakelijk om de wijk ook in noordelijke richting voor het openbaar vervoer te ontsluiten, waardoor de woonvlekken 3 en 4 in de route kunnen worden opgenomen.
- Aansluiting van routevoering van het openbaar vervoer in Marsdijk I op Marsdijk II moet gemakkelijk kunnen plaatsvinden.
- Het fietspad aan de oostzijde van het plan zou ook als busbaan benut moeten worden.

Reactie gemeente.

Geconstateerd kan worden dat 75% van het plangebied bereikbaar is voor het openbaar vervoer binnen een zone van 380 meter.

Met een geringe wijziging van de route zijn de gebieden 3 en 4 goed ontsloten (zie kaart 23).

Te zijner tijd zijn in relatie met Marsdijk II de gebieden 1 en 5 voor het openbaar vervoer goed te ontsluiten.

De combinatie busroute/fietspad is met het oog op de verkeersveiligheid verwerpelijk.

E.G.D.

- De in het ontwerp-bestemmingsplan beschreven geluidssituatie van het transformatorstation Marsdijk beperkt de gebruiksmogelijkheden van de aldaar geplaatste transformatoren en de uitbreidingsmogelijkheden bij gewijzigde netsituatie.
- Als gevolg van de bepalingen van de Wet Geluidhinder zal bij woningen, welke op de grens van de 50 dB(A)-contour worden gebouwd en welke niet worden afgeschermd door kantoren en andere bedrijfsdoeleinden, in de gegeven situatie een etmaalwaarde-beoordelingsniveau heersen dat groter is dan 50 dB(A).
Door het bouwen van woningen aldaar kunnen er derhalve problemen ontstaan.

Reactie gemeente.

Tussen E.G.D. en gemeente ontstaat verschil van mening over het geluidsonderzoek dat destijds is uitgevoerd. Het E.G.D. heeft de geluidssituatie van het transformatorstation Marsdijk getoetst aan het ontwerp-bestemmingsplan Marsdijk I en de bevindingen neergelegd in een rapport.

Afgesproken wordt dat de gemeente en het E.G.D. gezamenlijk de geluidstechnische aspecten nog eens zullen bekijken. Dit overleg heeft het volgende resultaat opgeleverd:

Op 22 juni 1984 zijn door het E.G.D. en de gemeente gezamenlijk nieuwe geluidsmetingen verricht. De rapportage over deze metingen met de bijbehorende conclusies is behalve door het E.G.D. en de gemeente ook geaccepteerd door Prov. Waterstaat van Drenthe en de Inspectie Volksgezondheid. De 50 dB(A) contour op afb. A kan gehandhaafd blijven. Duidelijk is geworden, dat bij bepaalde situaties deze contour zal worden overschreden. E.e.a. kan worden opgelost door het aanbrengen van stillere ventilatoren. Hierover vindt overleg tussen het E.G.D. en de gemeente plaats. Zolang de stillere ventilatoren niet zijn aangebracht, zal de gemeente, bij realisering van woningbouw in het betrokken gebied, een afstand van 50 meter t.o.v. de 50 dB(A)-contour aanhouden.

N.V. Nederlandse Gasunie.

- In het plan moet een medebestemming "Gastransportleiding" worden opgenomen, welke zich uitstrekt tot een afstand van 4 meter ter weerszijden. Binnen deze strook dienen beperkingen te gelden voor het uitvoeren van werkzaamheden, welke een veilig gastransport in gevaar kunnen brengen.
- Bebouwingsafstanden tot de leiding moeten daar waar mogelijk gehandhaafd worden op 20 meter.

Reactie gemeente.

Deze wensen c.q. eisen van de Gasunie zijn inmiddels op de plankaart, in de voorschriften en in de toelichting verwerkt.

Directeur Landelijke Gebieden en Kwaliteitszorg in de provincie Drenthe.

Het wordt wenselijk geacht dat analoog aan de globale bestemming "Openbare Groenvoorzieningen" langs de oostrand ook voor de noordrand een duidelijke ruimtelijke vertaling plaatsvindt van de schetsvisie. Er zou na uitwerking van de bestemming "Openbare Groenvoorzieningen" en de aangrenzende woonbestemming een enigszins gelede ruimte moeten ontstaan ter breedte van 25 tot 50 meter (groen + tuinen) vanaf de insteek van het kanaal.

Reactie gemeente.

Voor de uitwerking van de plannen zal als uitgangspunt gelden dat de groenstrook qua breedte varieert.
Uiteraard moeten hierbij ook de financiële aspecten in ogenschouw worden genomen.

Nadat de schriftelijke reacties waren behandeld, is nog een aantal opmerkingen gemaakt:

Door de vertegenwoordiger van de Inspectie Ruimtelijke Ordening wordt opgemerkt, dat er sprake is van een aanzienlijke verdichting. Dit wordt in overeenstemming geacht met het voorgestane beleid in de Structuurschets Stedelijke Gebieden 1983. Tevens verzoekt hij de destijds gemaakte opmerkingen bij de deelplannen in Peelo ter harte te nemen. Verder wordt gevraagd naar de realiteitswaarde van de groeimodellen voor Assen uit het structuurplan 1980. Toegezegd wordt dat bij de actualisering van het structuurplan een toetsing van deze modellen zal plaatsvinden.

De H.I.D. Volkshuisvesting mist in de plantoelichting:

- a. de capaciteit van de bouwmogelijkheden in de gemeente;
 - b. de recente publicaties over de woningbehoefte;
 - c. de verwachting van de P.P.D. t.o.v. de bevolkingsontwikkeling in Drenthe;
- ad.a. Het aantal woningbouwmogelijkheden na 1984 bedraagt $\pm$ 840, waarvan 64% in Peelo en de rest in overige stadsdelen.
- ad.b. Op het tijdstip van verschijning van de plantoelichting in maart 1984 waren de meest recente publicaties over de woningbehoefte in paragraaf 2.9 verwerkt. Zoals vermeld op pagina 24 en 25 van de plantoelichting zullen bij de voortgang van de planvorming en -uitwerking de dan meest actuele woningbehoefte-gegevens worden gebruikt bij de woningdifferentiatie.

ad.c. In het kader van de Jaarlijkse Bevolkingsprognose Drenthe van de P.P.D. is in augustus 1984 (in concept) deel V verschenen. Voor Assen wordt per 1 januari 1998 een inwonertal van 49.030 becijferd, d.w.z. 2285 meer dan op 1 januari 1984. Uitgegaan wordt van (afnemende) migratiesaldi van 1000 personen in de periode '83 - '87, 500 personen in de periode '88 - '92 en 150 personen in de periode '93 - '97.

Op verzoek van de gemeente Assen zijn 3 alternatieven doorgerekend met 5-jaarlijkse migratiesaldi van resp. 0, 1000 en 2000 in alle 3 prognoseperioden.

Deze alternatieven resulteren in inwonertallen van resp. 47.220, 50.400 en 53.580 per 1 januari 1998.

Alternatief 2 (50.400 inw. in 1998) impliceert een voortzetting van de in de afgelopen 10 jaar gerealiseerde migratiesaldi van gemiddeld + 1000 per 5-jaarsperiode (1974 t/m 1978: 1015, 1979 t/m 1983: 997).

Alternatief 3 benadert het dichtst het maximale groeicijfer uit het streekplan Midden-Drenthe (streekplan: 53.800 per 1 januari 1990, prognose alternatief 3: 53.580 per 1 januari 1998).

Wel dient gewezen te worden op het tijdsverschil tussen deze bevolkingscijfers (8 jaar!).

Alternatief 1 (migratiesaldo nul) wordt niet realistisch geacht.

Na de termijn van de procedure van het wettelijk overleg zijn nog schriftelijke reacties binnengekomen van:

- a. het Zuiveringsschap Drenthe;
- b. het Waterschap Drentse Aa.

ad.a. Er bestaan geen bezwaren tegen de bestemmingen, zoals in het ontwerp-bestemmingsplan zijn aangegeven.

Wel wordt nog gewezen op de van toepassing zijnde bepalingen van de Verordening verontreiniging oppervlaktewater Drenthe, het Reglement van het Zuiveringsschap Drenthe, en de Wet verontreiniging oppervlaktewater.

Reactie gemeente.

Bij de verdere uitwerking van de plannen zal de gemeente uiteraard de betreffende wettelijke bepalingen in acht nemen.

- ad.b. - Realisering van het bestemmingsplan zal aanvulling of wijziging van het waterhuishoudkundige systeem tot gevolg hebben. Hiervoor is de instemming van het bestuur van het Waterschap vereist. Teneinde de verantwoordelijkheden en consequenties op technisch, juridisch en financieel gebied tijdig te onderkennen wordt overleg hieromtrent op korte termijn noodzakelijk.
- Verzocht wordt rekening te houden met de keur van het Waterschap, die een plantvrije strook van 3.00 meter en voor bebouwing een bebouwingsvrije strook van 5.00 meter voor alle bij het Waterschap in beheer zijnde waterlopen voorschrijft.
- Op de waterhuishoudingkaart no.6 van hoofdstuk 2 ontbreekt de duiker, gelegen onder de Marsdijk, aansluitende op de bovenloop van de waterleiding, gelegen in De Landjes .

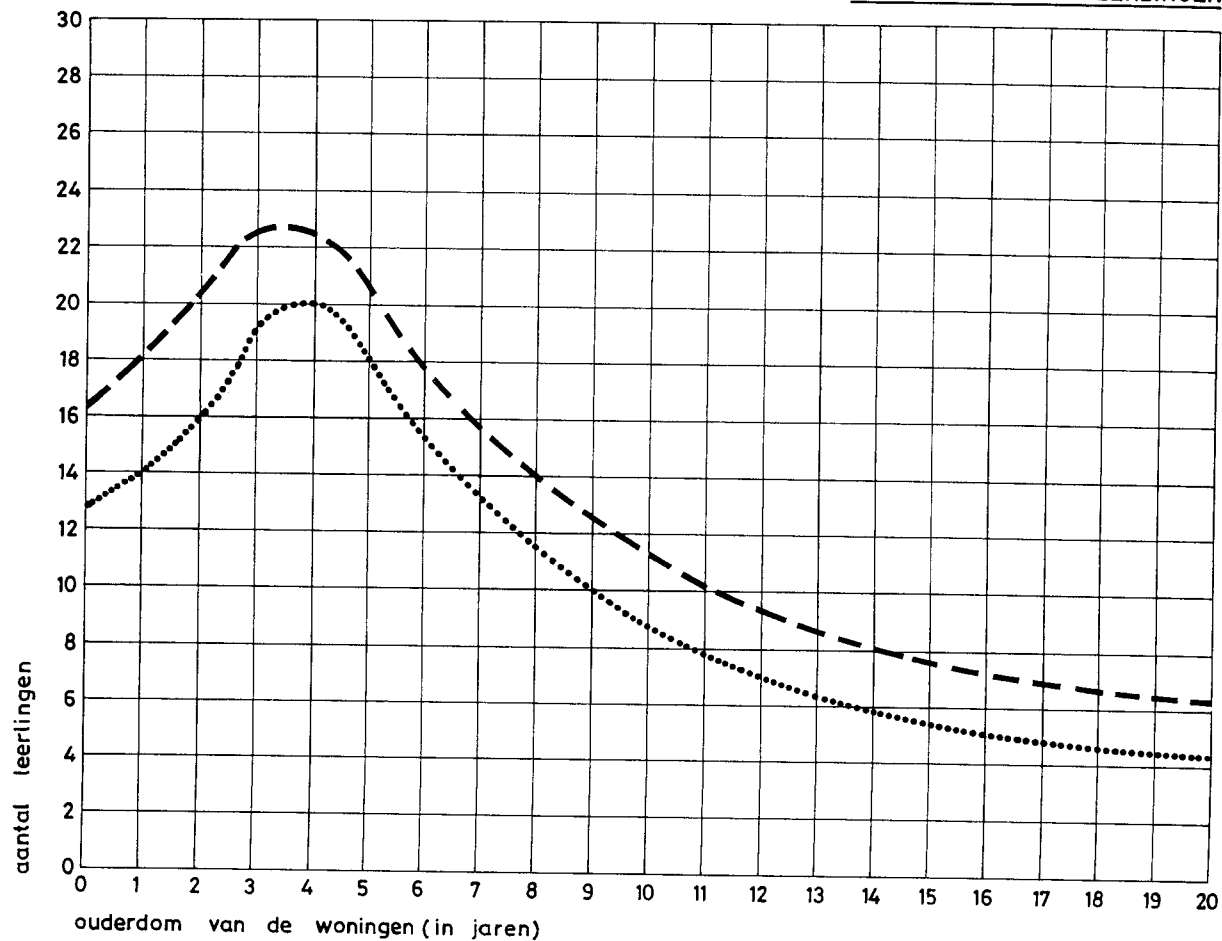
Reactie gemeente.

- Over de aspecten m.b.t. de waterhuishouding zal tijdig overleg met het Waterschap plaatsvinden.
- De bepalingen van de betreffende keur zullen in acht worden genomen.
- Op kaart 6 is alsnog de betreffende duiker vermeld.

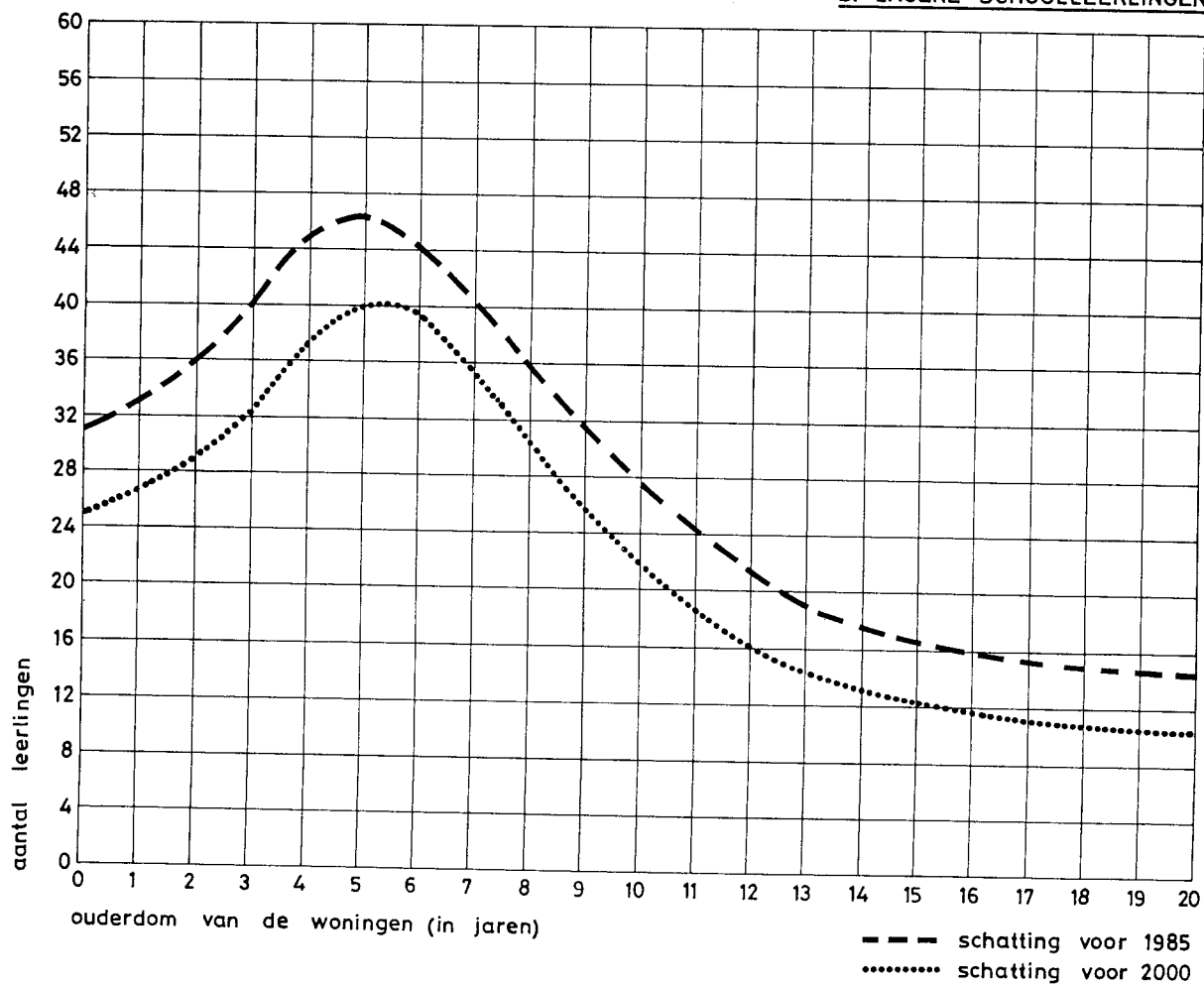
B I J L A G E N

BIJLAGE 1A LEERLINGENTALLEN PER 100 WONINGEN NAAR OUDERDOM VAN DE WONINGEN
(KLEUTER- EN LAGER ONDERWIJS).

A. KLEUTERSCHOOLLEERLINGEN



B. LAGERE SCHOOLLEERLINGEN



BIJLAGE 1B AANTALLEN KLEUTER- EN LAGERE SCHOOLLEERLINGEN PER WONING
NAAR OPLEVERINGSJAAR VAN DE WONINGEN IN DE PERIODE 1986-2000.

KLEUTERSCHOOLLEERLINGEN

PEILJAAR	OPLEVERINGSJAAR									
	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
1986	0,163									
1987	0,180	0,161								
1988	0,200	0,178	0,159							
1989	0,223	0,198	0,176	0,157						
1990	0,223	0,221	0,196	0,174	0,155					
1991	0,206	0,221	0,219	0,194	0,172	0,153				
1992	0,176	0,204	0,219	0,217	0,192	0,170	0,151			
1993	0,156	0,174	0,202	0,217	0,215	0,190	0,168	0,149		
1994	0,138	0,158	0,172	0,200	0,215	0,213	0,188	0,166	0,147	
1995	0,124	0,136	0,156	0,170	0,198	0,213	0,211	0,186	0,164	0,145
1996	0,112	0,122	0,134	0,154	0,168	0,196	0,211	0,209	0,184	0,162
1997	0,102	0,110	0,120	0,132	0,152	0,166	0,194	0,209	0,207	0,182
1998	0,092	0,100	0,108	0,118	0,130	0,150	0,164	0,192	0,207	0,205
1999	0,084	0,090	0,098	0,106	0,116	0,128	0,148	0,162	0,190	0,205
2000	0,079	0,082	0,088	0,096	0,104	0,114	0,126	0,146	0,160	0,188

LAGERE SCHOOLLEERLINGEN

PEILJAAR	OPLEVERINGSJAAR									
	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
1986	0,307									
1987	0,332	0,304								
1988	0,357	0,329	0,301							
1989	0,397	0,354	0,326	0,298						
1990	0,447	0,394	0,351	0,323	0,295					
1991	0,462	0,444	0,391	0,348	0,320	0,293				
1992	0,437	0,459	0,441	0,388	0,345	0,317	0,290			
1993	0,397	0,434	0,456	0,438	0,385	0,342	0,314	0,287		
1994	0,352	0,394	0,431	0,453	0,435	0,382	0,339	0,311	0,284	
1995	0,307	0,349	0,391	0,428	0,450	0,432	0,379	0,336	0,308	0,281
1996	0,267	0,304	0,346	0,388	0,425	0,447	0,429	0,376	0,333	0,305
1997	0,237	0,264	0,301	0,343	0,385	0,422	0,444	0,426	0,373	0,330
1998	0,212	0,234	0,261	0,298	0,340	0,382	0,419	0,441	0,423	0,370
1999	0,182	0,209	0,231	0,258	0,295	0,337	0,379	0,416	0,438	0,420
2000	0,172	0,179	0,206	0,228	0,255	0,292	0,334	0,376	0,413	0,435

Bijlage 2A.

Leerlingentallen bij het kleuter- en lager onderwijs in
Marsdijk I 1986 - 2000 op basis van de aantallen op te
leveren woningen.

model A

KLEUTERSCHOOLLEERLINGEN

Opleveringsjaar →	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	totaal
aantal opgeleverde woningen *) →	<u>150</u> 128	<u>350</u> 253	<u>450</u> 383	<u>450</u> 383	<u>450</u> 383	<u>450</u> 383	<u>400</u> 340	<u>300</u> 255	-	-	<u>3000</u> 2550
peiljaar	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.			totaal leerl.
1986	21										21
1987	23	41									64
1988	26	45	61								132
1989	29	50	67	60							206
1990	29	56	75	67	59						286
1991	26	56	84	74	66	59					365
1992	23	52	84	83	74	65	51				432
1993	20	44	77	83	82	73	57	38			474
1994	18	40	66	77	82	82	64	42			471
1995	16	34	60	65	76	82	72	47			452
1996	14	31	51	59	64	75	72	53			419
1997	13	28	46	51	58	64	66	53			379
1998	12	25	41	45	50	57	56	49			335
1999	11	23	38	41	44	49	50	41			297
2000	10	21	34	37	40	44	43	37			266

LAGERE SCHOOLLEERLINGEN

Opleveringsjaar →	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	totaal
aantal opgeleverde woningen *) →	<u>150</u> 128	<u>350</u> 253	<u>450</u> 383	<u>450</u> 383	<u>450</u> 383	<u>450</u> 383	<u>400</u> 340	<u>300</u> 255	-	-	<u>3000</u> 2550
peiljaar	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.			
1986	39										39
1987	42	77									119
1988	46	83	115								244
1989	51	90	125	114							380
1990	57	100	134	124	113						528
1991	59	112	150	133	123	112					689
1992	56	116	169	149	132	121	99				842
1993	51	110	174	168	147	131	107	73			961
1994	49	100	165	173	167	146	115	79			994
1995	39	88	150	164	172	165	129	86			993
1996	34	77	133	149	163	171	146	96			969
1997	30	67	115	131	147	162	151	109			912
1998	27	59	100	114	130	146	142	112			830
1999	23	53	88	99	113	129	129	106			740
2000	22	45	79	87	98	112	113	96			652

*) bovenste getal: totaal aantal op te leveren woningen in Marsdijk
 onderste getal: aantal op te leveren woningen minus 15% kleine
 woningen (1 + 2 p.h.h., bej.won.)
 de leerlingentallen zijn berekend op basis van het
 onderste getal.

Bijlage 2B.

Leerlingentallen bij het kleuter- en lager onderwijs in
Marsdijk I 1986 - 2000 op basis van de aantallen op te
leveren woningen.

model B

KLEUTERSCHOOLLEERLINGEN.

Opleveringsjaar →	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	totaal
aantal opgelever-	75	325	450	450	400	350	300	200	100	50	2700
de woningen *) →	64	276	383	383	340	298	255	170	85	43	2295
peiljaar	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	totaal leerl.
1986	10										10
1987	12	44									56
1988	13	49	61								123
1989	14	55	67	60							196
1990	14	61	75	67	53						270
1991	13	61	84	74	58	46					336
1992	11	56	84	83	65	51	39				389
1993	10	48	77	83	73	57	43	25			416
1994	9	44	66	77	73	63	48	28	12		420
1995	8	38	60	65	67	63	54	32	14	6	407
1996	7	34	51	59	57	58	54	36	16	7	379
1997	7	30	46	51	52	49	49	36	18	8	346
1998	6	28	41	45	44	45	42	33	18	9	311
1999	5	25	38	41	39	38	38	28	16	9	277
2000	5	23	34	37	35	34	32	25	14	8	247

LAGERE SCHOOLLEERLINGEN

Opleveringsjaar →	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	totaal
aantal opgelever-	75	325	450	450	400	350	300	200	100	50	2700
de woningen *) →	64	276	383	383	340	298	255	170	85	43	2295
peiljaar	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	aantal leerl.	totaal leerl.
1986	20										20
1987	21	84									105
1988	23	91	115								229
1989	25	98	125	114							362
1990	29	109	134	124	100						496
1991	30	123	150	133	109	87					632
1992	28	127	169	149	117	94	74				758
1993	25	120	174	168	131	102	80	49			849
1994	23	109	165	173	148	114	86	53	24		895
1995	20	96	150	164	153	129	97	57	26	12	904
1996	17	84	133	149	145	133	109	64	28	13	875
1997	15	73	115	131	131	126	113	72	32	14	822
1998	14	65	100	114	116	114	107	75	36	16	757
1999	12	58	88	99	100	100	97	71	37	18	680
2000	11	49	79	87	87	87	85	64	35	19	603

*) bovenste getal: totaal aantal op te leveren woningen in Marsdijk
 onderste getal: aantal op te leveren woningen minus 15% kleine
 woningen (1 + 2 p.h.h., bej. won.)
 de leerlingentallen zijn berekend op basis van het
 onderste getal.

Paragraaf 3.1. uit het voorstel voor de gemeenteraads-
vergadering van 15 januari 1981 (agenda nr. 4).

In paragraaf 12.1.6. uit de Beleidsnota van het Structuurplan Assen staat over de noordelijken invalsweg o.a. de volgende passage:

"In samenhang met de ontwikkeling van het nieuwe woongebied Marsdijk zal een wijziging nodig zijn in de wegenstructuur in het noorden van Assen, omdat de capaciteit van de Groningerstraat ten noorden van de Europaweg onvoldoende is om en het externe verkeer en het verkeer naar of van Marsdijk te verwerken.

Het beleid zal dan ook gericht zijn op een vergroting van de verkeerscapaciteit ten noorden van de Europaweg, in samenhang met de ontwikkeling van het woongebied Marsdijk".

In de raadsvergadering van 17 april 1980 koos de meerderheid van uw raad bij de vaststelling van het structuurplan voor een doortrekking van de Industrieweg in de noordelijke richting conform variant 2 uit de eerdergenoemde Beleidsnota (kaart 23) om in de toekomst aan de verwachte verkeerstoename het hoofd te kunnen bieden. De minderheid pleitte voor een oplossing waarbij de huidige Groningerstraat gehandhaafd kan blijven als invalsweg. In de onderzoek- en inspraaknota die beide vóór de vaststelling van het structuurplan waren verschenen vormde de genoemde variant 2 uit de Beleidsnota de basis voor een verdere verfijning in 4 keuzevarianten (zie par 3.17.1.1 uit de onderzoeknota en par. 2.6 uit de inspraaknota).

In het kader van de inspraak zijn diverse bezwaren tegen de aanleg van een nieuwe noordelijke invalsweg naar voren gebracht, met name door de groepen 1 en 13 en tegen de ontsluiting van Marsdijk ook door groep 9.

Mede door de raadsbehandeling van het structuurplan en de inspraakreacties op de nota's over Marsdijk is de gehele materie van de noordelijke invalsweg opnieuw in studie genomen. In de genoemde plannen en nota's werd uitgegaan van een situatie, waarbij een nieuwe weg zowel het invalsverkeer als het verkeer naar en van Marsdijk zou moeten verwerken (zie ook het zojuist weergegeven citaat uit de Beleidsnota).

Aangezien dit uitgangspunt één van de belangrijkste redenen was om destijds te kiezen voor een nieuwe invalsweg is gezocht naar mogelijkheden om beide functies te scheiden. Uit nadere berekeningen en tracéstudies is gebleken, dat zo'n scheiding mogelijk is.

In die opzet blijft het invalsverkeer via de Groningerstraat gaan en krijgt Marsdijk hoofdaansluitingen op de Europaweg-Noord en een aansluiting van geringere betekenis op de Groningerstraat.

Gebleken is dat zo'n opzet verkeerskundig haalbaar en in financieel opzicht bijzonder gunstig is. Ook ruimtelijk biedt zo'n oplossing meer perspectieven voor het tussengebied.

Kort samengevat biedt een en ander de volgende voor- en nadelen.

VOORDELEN.

a. ruimtelijke aspecten.

1. geen doorsnijding van het tussengebied;
2. de inrichting van dit tussengebied biedt meer mogelijkheden;
3. er behoeven voor wegeaanleg geen panden te verdwijnen.

b. verkeersaspecten.

1. de bestaande infrastructuur kan grotendeels gehandhaafd blijven (zie doelstelling 11.2.b uit de Asser Doelstellingennota);
2. de aantrekkelijke langzaam verkeersroute via de Marsdijk blijft intact;
3. gelijkmatige verdeling van de verkeersstromen over de Groningerstraat en de belangrijkste ontsluitingsweg van Marsdijk;
4. de functie van de Europaweg-Noord (verdeel- en verzamelweg) wordt beter benut;
5. door de invalsroute minder vlot te houden is een betere "dosering" van het verkeer rondom de binnenstad mogelijk;
6. de verbinding voor (brom)fietsverkeer van en naar Vries blijft gehandhaafd;
7. baanverdubbeling Industrieweg is niet nodig.

NADELEN.

c. ruimtelijke aspecten.

1. de doorsnijding van de buurtschap Peelo door een drukke verkeersweg, de Groningerstraat, blijft een feit;
2. de huidige geluidshinder aan weerszijden van de Groningerstraat blijft bestaan met alle gevolgen van dien, ook voor het nieuwe woongebied Peelo.

d. verkeersaspecten

1. door handhaving van de Groningerstraat als invalsweg zal de verkeersdruk op het gedeelte van deze straat ten zuiden van de Europaweg aanzienlijk blijven of groter worden;
2. de doorstromingsmogelijkheden voor zowel het invalsverkeer als het verkeer vanuit Marsdijk via de Industrieweg naar de binnenstad zullen minder vlot zijn dan bij de aanleg van een nieuwe invalsweg (zie ook voordeel b.5);
3. baanverdubbeling van het gedeelte Europaweg-Noord tussen de Industrieweg en de geprojecteerde aansluiting van Marsdijk alsmede de plaatsing van een verkeerslichteninstallatie op dit aansluitpunt zijn noodzakelijk.

Financiële aspecten.

De financiële voordelen van het niet aanleggen van een nieuwe invalsweg zijn tweërlei:

- a. de feitelijke aanlegkosten van een eigen ontsluitingsweg voor Marsdijk i.p.v. een gecombineerde invalsweg/ontsluitingsweg zoals deze in de onderzoek- en inspraaknota is gepresenteerd zijn ongeveer 1,5 miljoen gulden lager;
- b. doordat het tussengebied nauwelijks wordt doorsneden ontstaan er betere mogelijkheden voor een optimale situering van de aan dit gebied toegedachte functies. Door deze inrichting kunnen ook meer terreinen voor woningbouw en voor de realisering van dienstverlenende bedrijven worden aangewend.

Resumerend wordt voorgesteld doelstelling 23 *) te vervangen door een doelstelling die gericht is op de realisering van een eigen ontsluitingsweg voor Marsdijk en het behoud van de Groningerstraat als invalsweg.

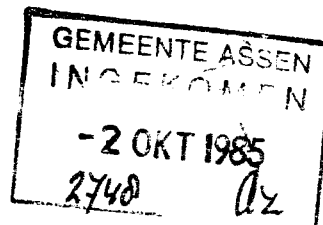
Hierbij wordt nog aangetekend dat de ontsluitingsweg vanwege de hoge verkeersintensiteiten, die verwacht worden en de noodzakelijke aanleg van diverse in- en uitvoegstroken, vooral vanuit veiligheidsoverwegingen geheel als 4-strooks uitgevoerd dient te worden **).

*) In het onderhavige plan uitgangspunt 21.

**) Deze passage is achterhaald t.g.v. de opsplitsing van Marsdijk in twee zelfstandige bestemmingsplannen (Marsdijk I en II).



Provincie Drenthe



ASSEN: 30 september 1985

Nummer: 38/23/12.569

Afdeling: 1

Uw brief van: 29 maart 1985,
nummer 1059

Onderwerp: Bestemmingsplan Marsdijk I

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

Geacht college,

Hierbij doen wij u een afschrift toekomen van ons besluit van 17 september 1985, nummer 23/12.569, afdeling 1, houdende onze beslissing op het besluit van de raad van uw gemeente van 14 februari 1985 tot vaststelling van het Bestemmingsplan Marsdijk I.

Een exemplaar van het raadsbesluit en de daarbij behorende plankaart en voorschriften, voorzien van het bewijs van onze beslissing, 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,

, voorzitter

, griffier

Bijlage(n):
gw/coll. 8

Provinciehuis
Westerbrink 1
correspondentie-adres
Postbus 122
9400 AC Assen
Tel. 05920-55544
Telex 53944 pbdr nl

Het provinciehuis is vanaf het N.S.-station Assen bereikbaar met D.V.M.-buslijn 20. Informatie vertrektijden: tel. 0592



PROVINCIE DRENTHE

ASSEN: 17 september 1985

Nummer: 23/12.569

Afdeling: 1

Onderwerp: Bestemmingsplan Marsdijk I;
gemeente Assen

GEMEENTE ASSEN

Schoort bij ingekomen stuk
No. 2740 Dz van 1985

Gedeputeerde staten van Drenthe;

gelezen het door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Assen bij brief van 29 maart 1985, nummer 1059, ter goedkeuring ingezonden en op 3 april 1985 bij de Provinciale griffie ingekomen besluit van de raad van die gemeente van 14 februari 1985 tot vaststelling van het Bestemmingsplan Marsdijk I;

mede gelezen de tegen voormeld raadsbesluit ingediende bezwaarschriften van:
1. de heer H.G. Betting, mede namens de heer M.A. Betting en de heer G. Balten, Marsdijk 3 te Assen
2. de heer H. Rutgers, Marsdijk 7 te Assen

voorts gelezen het daaromtrent uitgebrachte advies van de Provinciale planologische Commissie (Commissie voor gemeentelijke bestemmingsregelingen) van 24 juni 1985, nummer 47.207;

ten slotte gelezen de nadere brieven van het college van burgemeester en wethouder d.d. 29 april 1985, nummer 1240, en 14 augustus 1985, nummer 2783;

gehoord het verhandelde in de openbare vergadering van dit college van 17 september 1985;

vaststellende op grond van de overgelegde stukken dat ten aanzien van de tervisielegging, vaststelling, bekendmaking, kennisgeving en inzending aan de wettelijke voorschriften is voldaan;

overwegende ten aanzien van de ontvankelijkheid van reclamanten:
dat reclamant genoemd onder 1 zich tijdig tevoren met zijn bezwaren tot de gemeenteraad heeft gewend en voorts zijn bezwaarschrift binnen de wettelijk voorgeschreven termijn bij dit college heeft ingediend zodat hij in zijn bezwaren kan worden ontvangen;
dat reclamant genoemd onder 2 zich tijdig tevoren met zijn bezwaren tot de gemeenteraad heeft gewend; dat hij zijn bezwaarschrift echter niet binnen de wettelijk voorgeschreven termijn (eindigende op 20 maart 1985) bij dit college heeft ingediend (datum ontvangst bezwaarschrift 1 april 1985) zodat hij niet in zijn bezwaren kan worden ontvangen;

overwegende dat reclamant genoemd onder 1 (de heer H.G. Betting) in zijn bezwaarschrift in hoofdzaak aanvoert:
dat zijn bezwaren niet zijn gericht tegen het bestemmingsplan als zodanig maar tegen het onderdeel waarbij hij een perceel land moet afstaan ten behoeve van de bestemming Sport- en recreatieve doeleinden; dat in een soepel verlopen overleg met de gemeente grotendeels overeenstemming is gevonden in een toezegging dit verlies te zullen compenseren;

dat in het commentaar op zijn bezwaren (zoals verwoord in het raadsvoorstel d.d. 6 februari 1985, nummer 7) zijns inziens drie mogelijkheden voor compensatie zijn gegeven, te weten 1. door verwerving van een aansluitend perceel van de familie Boelens, 2. door verwerving van grond elders en 3. door middel van financiën; dat hij in principe niet nog meer grond wil verliezen; dat vervangende grond bij zijn bedrijf moet aansluiten; dat de familie Boelens echter niet bereid is tot verkoop van vorenbedoeld perceel zodat waarschijnlijk elders grond zal moeten worden gezocht; dat hij het begrip "elders" te vaag acht om mee akkoord te kunnen gaan;

overwegende daaromtrent:

dat de bij het pand Marsdijk 3 behorende gronden (eigendom van de familie Betting) een oppervlakte van circa 1,5 ha beslaan; dat reclamants zoon op circa 1 ha van deze gronden een plantenkwekerij annex verkoopcentrum uitoefent; dat bij vaststelling van dit plan op laatstbedoelde gronden de bestemming Tuincentrum is gelegd; dat de resterende 0,5 ha nog niet ten behoeve van kwekerijdoeleinden in gebruik is; dat reclamant dit perceel echter wil behouden met het oog op toekomstige uitbreidingsmogelijkheden; dat hij bereid is dit af te staan onder voorwaarde dat de gemeente hem compenserende grond beschikbaar stelt, welke aansluit bij zijn bedrijfsgronden; dat het college van burgemeester en wethouders hem heeft toegezegd te trachten zulks te bewerkstelligen; dat het daarin echter niet is geslaagd;

dat de gemeenteraad bij de planvaststelling het litigieuze perceel heeft bestemd voor sport- en recreatieve doeleinden (artikel 11 van de Wet op de ruimtelijke ordening); dat de verwerving van dit perceel nodig is teneinde op gronden met deze bestemming onder andere een ijsbaan te kunnen realiseren; dat deze ijsbaan dient ter vervanging van een thans in de woonwijk Peelo aanwezige ijsbaan; dat de gemeente blijkens de plantoelichting (pagina 10) het bestuur van de IJsclub Peelo heeft toegezegd een nieuwe locatie voor een ijsbaan te zullen aanwijzen in het gebied Marsdijk; dat de baan, om zogenaamde 400-m-wedstrijden te kunnen houden, een afmeting van 80 x 230 m, exclusief wallen en beplanting, moet hebben; dat vastgesteld moet worden, gelet op deze afmeting en gezien de feitelijke situatie in dit deel van het plangebied, dat de aanleg van een zodanige baan ter plaatse niet mogelijk is zonder de beschikking over het perceel in kwestie; dat dit college, gezien het vorenstaande, van oordeel is dat het particulier belang van reclamant, afgezet tegen het publieke belang dat wordt gediend met een ijsbaan, niet voldoende gewicht heeft om aan zijn bezwaren tegemoet te kunnen komen via een gedeeltelijke onthouding van goedkeuring aan de op zijn perceel voorkomende bestemming Sport- en recreatieve doeleinden; dat reclamant, indien hij door de uitvoering van dit bestemmingsplan schade zal lijden welke redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins is verzekerd, ingevolge artikel 49 van de Wet op de ruimtelijke ordening de gemeenteraad van Assen kan verzoeken hem een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe te kennen; dat zijn bezwaren, gelet op het vorenstaande, ongegrond dienen te worden verklaard;

overwegende dat overigens tegen dit plan bij dit college geen bezwaren bestaan die tot onthouding van goedkeuring daaraan zouden moeten leiden;

~~herlezen hun besluit van 27 augustus 1985, nummer I/A3/3.744, afdeling 1, waarbij de beslissing omtrent voormeld raadsbesluit voor de tijd van zes maanden is verdaagd;~~

gelet op artikel 28 van de Wet op de ruimtelijke ordening;

BESLUITEN:

Artikel 1

- a. Reclamant genoemd onder 2 in zijn bezwaren niet ontvankelijk te verklaren.
- b. De bezwaren van reclamant genoemd onder 1 ongegrond te verklaren.

Artikel 2

Goedkeuring te hechten aan het besluit van de raad van de gemeente Assen van 14 februari 1985 tot vaststelling van het Bestemmingsplan Marsdijk I.

Artikel 3

Aan reclamanten bij afschrift van dit besluit kennis te geven van de beslissing op hun bezwaarschrift.

Artikel 4

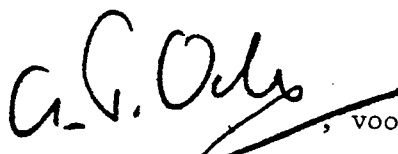
Alle exemplaren van het raadsbesluit en de daarbij behorende plankkaart en voor-schriften te voorzien van het bewijs van onze beslissing en een exemplaar van elk van die stukken, vergezeld van een afschrift van dit besluit, te doen toekomen aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Assen.

Artikel 5

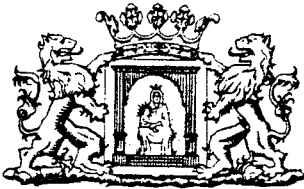
Afschrift van dit besluit te doen toekomen aan:

- a. de Provinciale planologische commissie (Commissie voor gemeentelijke bestemmings-regelingen)
- b. de inspecteur van de volkshuisvesting te Assen
- c. de inspecteur van de ruimtelijke ordening te Groningen

Gedeputeerde staten voornoemd,


A.G. Oude, voorzitter


, griffier



GEMEENTE ASSEN

Behoort bij ingekomen stuk

No. 2448 Oz van 1985

Agenda nr. 7.

De raad van de gemeente Assen;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouder van 6 februari 1985;

gelet op de bepalingen van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening;

b e s l u i t :

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

- I. de heer W. Keur, Peelo 51 te Assen in zijn bezwaren deels niet-ontvanke-lijk te verklaren en zijn bezwaren voor het overige ongegrond te verkla-
ren;
- II. ongegrond te verklaren de bezwaren van:
 - a. de heer J. Geerts, Het Grote Veld 8 te Assen;
 - b. de heer R. van der Molen, namens de heer K. Hendriks, Lingestraat 19 te Assen;
 - c. de heer H. Rutgers, Marsdijk 7 te Assen;
 - d. het bestuur van de IJvereniging "Peelo", p/a Buitenes 2 te Assen;
 - e. de Inspectie van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu voor Groningen, Friesland en Drenthe te Groningen;
 - f. M.A. Betting c.s., Marsdijk 3 te Assen;
 - g. de Echte Nederlandse Fietzersbond, afdeling Drenthe, Werkgroep Assen, p/a De Wouden 57 te Assen;
- III. vast te stellen het bestemmingsplan "Marsdijk I", overeenkomstig de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte plankaart met de daarbij behorende voorschriften.

Gedaan ter openbare vergadering van 14 februari 1985.

GOEDGEKEURD door gedeputeerde staten De raad voornoemd,
van Drenthe bij besluit van

17 September

nr. 23/12.569

1986

ead.

, voorzitter

voorzitter

griffier

, secretaris