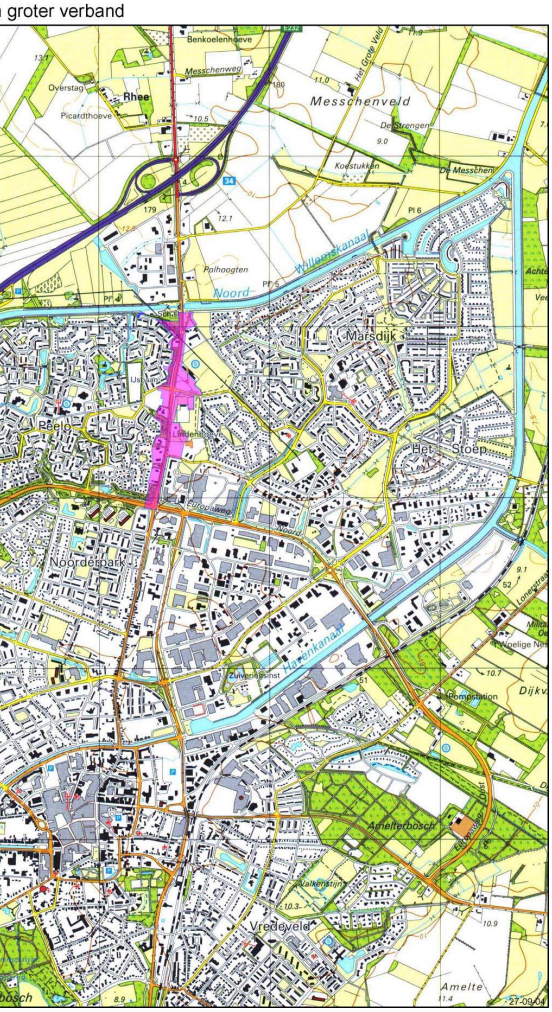
Bestemmingsplan Wegvak Peelo-Zuid

Inhoud:

Toelichting
Bijlagen
Voorschriften
Plankaart nr. 015.00.02.42.00.C01

Assen/Assen
Projectnummer 015.00.02.42.00
24 januari 2006

n groter verband



Toelichting

. . . . . .

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3

2 Wet- en regelgeving en beleid 5
2.1 Europees beleid 5
2.2 Rijksbeleid 6
2.3 Provinciaal beleid 8
2.4 Regionaal beleid 9
2.5 Gemeentelijk beleid 10

3 Onderzoek 13
3.1 Algemeen 13
3.2 Beschrijving van de huidige situatie 13
3.3 Geschiedenis 16
3.4 Geluidhinder 17
3.4.1 Wegverkeerslawaai 17
3.4.2 Industrielawaai 18
3.5 Luchtkwaliteit 18
3.5.1 Besluit luchtkwaliteit 2005 18
3.5.2 Bestemmingsplan wegvak Peelo-Zuid 23
3.6 Bodem 24
3.7 Water 25
3.7.1 Huidige situatie 27
3.7.2 Ontwerp, beheer en onderhoud 32
3.7.3 Drinkwatervoorziening 34
3.8 Archeologie 34
3.9 Flora en Fauna 37
3.9.1 Inleiding 37
3.9.2 Gebiedsbescherming 38
3.9.3 Soortbescherming 39
3.10 Externe veiligheid 43
3.10.1 Algemeen 43
3.10.2 Vertaling naar het bestemmingsplan 45
3.11 Belemmeringen 47

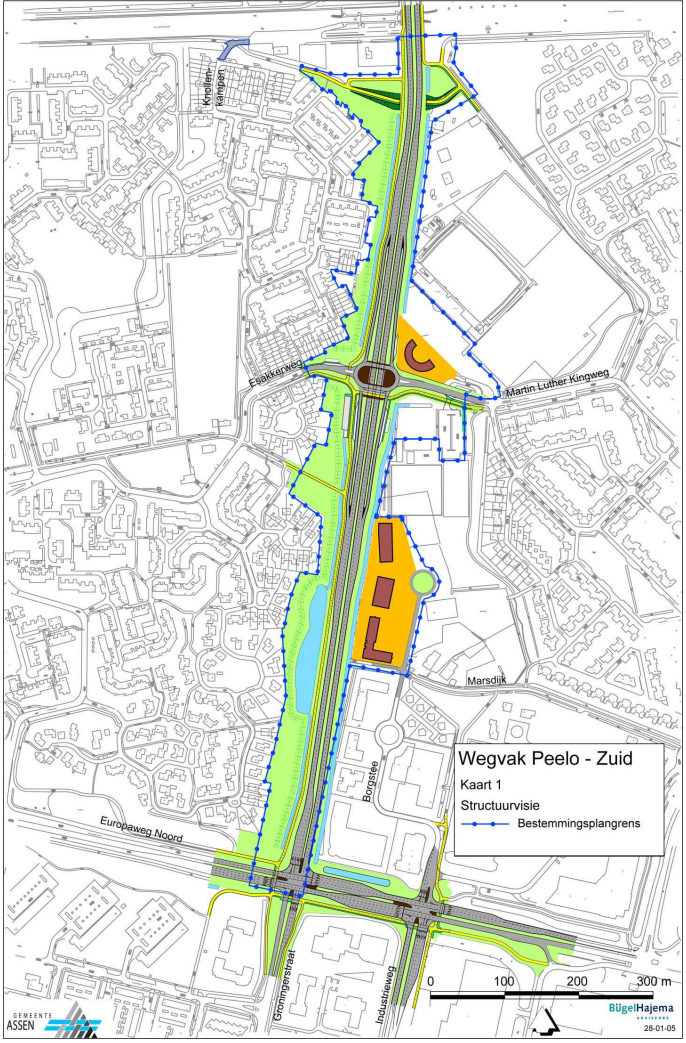
4 Planbeschrijving 49
4.1 Algemeen 49
4.2 Verkeer 49
4.3 Stedenbouwkundige inpassing 54
4.4 Erf 56

5 Toelichting voorschriften 57
5.1 Bestemmingen 57

6 Economische uitvoerbaarheid 61

7 Inspraak en overleg 63
7.1 Inleiding 63
7.2 Juridische procedure 64
7.3 Inspraak en commentaar 64
7.4 Overlegreacties ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening-1985 en commentaar 69
7.5 Conclusie 78

Bijlagen


Wegvak Peelo - Zuid
Kaart 1
Structuurvisie
Bestemmingsplangrens
Knollen-kampen
Esakkerweg
Martin Luther Kingweg
Marsdijk
Borgstee
Europaweg Noord
Groningerstraat
Industrieweg
0
100
200
300 m
GEMEENTE ASSEN
BügelHajema
28-01-05

1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op de aanleiding tot het plan, de ligging en de begrenzing van het gebied, het karakter en de opzet van het plan en het vigerende plan.

Aanleiding voor dit bestemmingsplan vormt de structuurvisie Wegvak Peelo-Zuid. In deze structuurvisie zijn verkeerskundige uitgangspunten uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp en vindt een stedenbouwkundige inpassing plaats.
Deze visie heeft met ingang van 4 december 2003 gedurende een termijn van vier weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is een ieder in de gelegenheid geweest inspraakreacties in te dienen. Deze inspraakreacties zijn samengevat en van commentaar voorzien, hetgeen heeft geresulteerd in de nota “Commentaar op de overleg- en inspraakreacties inzake de ontwerp-structuurvisie Wegvak Peelo-Zuid”. Het College van Burgemeester en Wethouders heeft bij besluit van 10 augustus 2004 ingestemd met het commentaar en met inachtneming van de wijzigingen de visie voorgelegd aan de commissie F.I. ter kennisname.

Het plangebied ligt in de gemeente Assen. Aan de westzijde wordt het plangebied begrensd door de wijk Peelo en aan de oostzijde door de wijk Marsdijk. De noordzijde van het plangebied wordt gevormd door het Noord-Willemskanaal. De zuidzijde van het plangebied wordt gevormd door de Europaweg-Noord met kleine delen van de Groningerstraat.
Het Wegvak Peelo-Zuid sluit aan de noordzijde aan op het te reconstrueren Wegvak Peelo-Noord. Met de komst van het Messchenveld wordt dit wegvak ingrijpend veranderd.
Aan de zuidzijde van het plangebied sluit het Wegvak Peelo-Zuid aan op het te reconstrueren kruispunt met de Groningerstraat en Europaweg-Noord.
De ligging van het plangebied is weergegeven op de kaart van de structuurvisie, kaart 1.

Het bestemmingsplan Wegvak Peelo-Zuid bestaat uit een plankaart, schaal 1:2.000, met bijbehorende voorschriften en een toelichting. Als juridische planvorm is gekozen voor een gedetailleerd eindplan. Dat wil zeggen dat het plan eenduidig het tracé van dit wegvak vastlegt. Daarmee ontstaan optimale voorwaarden voor de rechtsbescherming. Wel zijn uit oogpunt van uitvoerbaarheid enige flexibiliteitsbepalingen opgenomen.
Het gehele plangebied omvat de bestemmingen verkeersdoeleinden, kantoren groenvoorzieningen en erf.

Voor het plangebied zijn de volgende bestemmingsplannen vigerend.

Naam	Bestemmingen	Datum vastgesteld	Datum goedgekeurd
Bestemmingsplan Marsdijk	- Woondoeleinden, handhaven hoofdvorm voormalige agrarische bebouwing, met bijbehorende erven - Openbare en bijzondere doeleinden - Verkeersdoeleinden - Horeca	14 februari 1985	17 september 1985
Uitwerkingsplan Sportpark Marsdijk	- Sport- en recreatieve doeleinden - Openbare verhardingen - Parkeervoorzieningen - Wandel en parkgebied - Openbare groenvoorzieningen	28 augustus 1995	10 oktober 1995
Uitwerkingsplan Borgstee	- Groenvoorzieningen	18 januari 1996	5 maart 1996
Bestemmingsplan Buitengebied	- Waterstaatkundige doeleinden	18 februari 1971	16 mei 1972

In het volgende hoofdstuk komt het beleid aan de orde, gevolgd door een hoofdstuk onderzoek. Hierin worden onder andere de huidige situatie het ruimtelijk karakter van het gebied, de milieuproblematiek, externe veiligheid, bodem, water, flora en fauna en archeologie behandeld. In hoofdstuk 4 worden de voorgestane ontwikkelingen beschreven. Daarna wordt een toelichting op de voorschriften en de economische uitvoerbaarheid gegeven.

2 Wet- en regelgeving en beleid

In de keuze van het te voeren beleid dient een gemeente rekening te houden met het Europees, rijks- en provinciaal beleid en het regionaal en gemeentelijk beleid. In het onderstaande is hieraan aandacht besteed voor zover het betrekking heeft op dit plan.
Daarnaast moet bij het opstellen van een bestemmingsplan worden getoetst aan Europese en Nederlandse wet- en regelgeving.

2.1 Europees beleid

De laatste tijd doet zich de invloed van het Europese beleid op de ruimtelijke ordening in Nederland steeds meer gevoelen. In het bijzonder geldt dit voor de Habitat- en vogelrichtlijn.
Ten aanzien van de mogelijke toepasselijkheid van de Vogelrichtlijn kan worden opgemerkt dat zich in of in de directe omgeving van het plangebied geen op grond van die richtlijn aangewezen speciale beschermingszones bevinden. Hetzelfde geldt voor de nog aan te wijzen zones op grond van de Habitatrichtlijn. De habitatrichtlijngebieden Drentse Aa en het Witterveld liggen op enige afstand.

Wel speelt de soortbeschermingsregeling van de Habitatrichtlijn mogelijk een rol. Op grond hiervan is het onder meer verboden de rust- of broedplaats van bepaalde aangewezen diersoorten te verstoren, zonder dat dit eerst is onderzocht en hiervoor zo nodig ontheffing is verleend. Een soortgelijke regeling geldt voor bepaalde plantensoorten. Deze regeling werkt blijkens jurisprudentie ook door bij het vaststellen van bestemmingsplannen.
Voor het verkrijgen van een ontheffing voor deze zwaarbeschermde soorten geldt een afzonderlijk toetsingsregime.

Per 1 april 2002 is de Flora- en faunawet (Stb. 1998, 402) in werking getreden. Met deze wet wordt beoogd te voldoen aan de verplichting tot implementatie van met name de soortbeschermingsregeling van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Op grond van deze wet worden zeer veel planten- en diersoorten als beschermd aangewezen. Zo worden alle van nature in Nederland voorkomende zoogdieren als zodanig aangewezen, met uitzondering van bepaalde huisdieren, de huismuis en de zwarte en bruine rat.
Iets dergelijks geldt ten aanzien van vrijwel alle Europese vogelsoorten. Ook zijn alle in Nederland inheemse amfibieën en reptielen aangewezen, alsook bepaalde vissoorten.
Voorts zijn bij afzonderlijk besluit (Stb. 2000, 523) bepaalde ongewervelde diersoorten aangewezen, zoals Rivierkreeft, Vliegend Hert, bepaalde vlinders en mieren, alsook Wijngaardslak. Bij ditzelfde besluit zijn ook de beschermde plantensoorten aangewezen.
Op grond van de Flora- en faunawet gelden algemene verboden tot het verwijderen van groeiplaatsen van beschermde plantensoorten en het beschadigen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten. Van deze verboden kan in bepaalde gevallen ontheffing worden verleend.
Uitgaande van de ervaringen met de tot dusver van toepassing zijnde regeling in de Natuurbeschermingswet, zal er in beginsel ontheffing van de algemene soorten mogelijk zijn als er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de betreffende soort.
Ten aanzien van de zwaarbeschermde soorten geldt een afzonderlijk toetsingsregime.
-
In de Europese Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit (96/62/EG) uit 1996 zijn de grondbeginselen van het Europese luchtkwaliteitsbeleid vastgelegd. Deze kaderrichtlijn is uitgewerkt in dochterrichtlijnen voor verschillende luchtverontreinigende stoffen. In 1999 trad de eerste dochterrichtlijn (1999/30/EG) in werking voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof en lood. De richtlijn stelt voor deze stoffen grenswaarden vast, geeft plandrempels en alarmdrempels. In 2001 is de tweede dochterrichtlijn (2000/69/EG) in werking getreden voor benzeen en koolmonoxide. In 2002 is de derde dochterrichtlijn (2002/3/EG) in werking getreden met normen voor ozon. De vierde dochterrichtlijn met vooral normen voor zware metalen is in voorbereiding.

Nederland heeft de Europese regels geïmplementeerd in het Besluit luchtkwaliteit. Dit besluit vervangt de eerdere geldende besluiten_luchtkwaliteit.

2.2 Rijksbeleid

Wat betreft het rijksbeleid is met name de Nota Ruimte (2004) van belang. Hierin wordt aangegeven dat een goed functionerende verkeers- en vervoersinfrastructuur en een betrouwbare bereikbaarheid een belangrijke randvoorwaarde voor groeibevordering is.
De toenemende verstedelijking en bedrijvigheid levert niet alleen voordelen op, maar resulteert ook in ruimtelijke en verkeers- en vervoersknelpunten. De toegang tot de internationale economische en infrastructuurnetwerken verslechtert en dat heeft een remmende werking op de groei van de Nederlandse economie. Op meer regionaal niveau heeft congestie negatieve effecten op de kracht en economische ontwikkeling van de nationale stedelijke netwerken en steden. Het rijk is verantwoordelijk voor de gehele hoofdinfrastructuur en de daarbij passende basiskwaliteit. Bij de oplossing van knelpunten richt het rijk zich op de achterlandverbindingen.
De knelpunten op de achterlandverbindingen worden in samenhang bezien en kunnen prioriteit krijgen, ook in geval van een gunstiger kosten-baten-verhouding bij knelpunten op andere verbindingen. De verkeerskundige uitwerking van deze strategie op hoofdlijnen vindt plaats in de Nota Mobiliteit. Voor de op het hoofdwegennet aansluitende regionale en lokale verbindingen zijn provincies en (samenwerkende) gemeenten verantwoordelijk.

De Nota Mobiliteit is een nationaal verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998) en is de opvolger van het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2).
In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoerbeleid beschreven.
Basisgedachte van de Planwet is dat alle overheden in onderling overleg de koers van het verkeers- en vervoersbeleid ontwikkelen en dus ook gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan. Die gezamenlijke koers legt het kabinet vast in de Nota Mobiliteit.

De Nota Mobiliteit beschouwt mobiliteit dan ook als een noodzakelijke voorwaarde voor economische groei en sociale ontwikkeling in Nederland. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Dit kan alleen door extra samenhang tussen economie, ruimte en verkeer en vervoer. De Nota Ruimte geeft op hoofdlijnen de ruimtelijke strategie hiervoor aan; de Nota Mobiliteit volgt deze strategie en vertaalt deze naar verkeer en vervoer.

Deze vertaling bestaat dan ook uit de realisatie van een hoogwaardig wegennet, als drager van de ruimtelijke hoofdstructuur. Dit is cruciaal voor een internationaal concurrerend vestigingsklimaat en efficiënt wegtransport.
De rijksoverheid streeft naar betrouwbare en acceptabele reistijden voor de gehele reis. Het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet worden als één samenhangend netwerk benaderd. Per gebied zoeken wegbeheerders en private partijen samen naar oplossingen voor files.

Het openbaar vervoer is goed in het vervoer van grote aantallen mensen, vooral in de Randstad. Openbaar vervoer kan, mits op de juiste schaal ingezet, ook goed kleinere plaatsen of specifieke activiteiten ontsluiten. Iedere vorm van openbaar vervoer kent dan ook zijn eigen kracht die moet worden behouden en waar nodig moet worden versterkt. Daarbij staat niet de vervoerwijze centraal, maar de verplaatsing. Ook de overstapmogelijkheden worden verbeterd.

Ten aanzien van het rijksbeleid kan worden gesteld dat de verdubbeling van het Wegvak Peelo-Zuid goed aansluit bij het rijksbeleid, zowel ten aanzien van de verbetering van de bereikbaarheid als het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer.

2.3 Provinciaal beleid

In het provinciale beleid vormt Assen een van de zwaartepunten bij de verdere verstedelijking van Drenthe. In het Provinciaal omgevingsplan (POP II) neemt Assen, samen met Emmen, Hoogeveen en Meppel, het hoogste echelon van de onderscheiden kernenhiërarchie in, namelijk dat van de streekcentra.

De streekcentra moeten voortdurend kunnen voldoen aan de reële vraag naar woonruimte die er optreedt, zowel lokaal als vanuit de regio. Daarnaast vormen de streekcentra de spil in de werkgelegenheids- en verzorgingsstructuur in Drenthe. Een van de taken van de streekcentra is ook dat er voldoende aanbod voor de vestiging van kantooractiviteiten ter beschikking staat.

De doelstellingen in het POPII ten aanzien van de bereikbaarheid zijn de volgende.
Noord-Nederland wordt in 2015 (inter)nationaal ontsloten met een hoogwaardige infrastructuur:
- hoofdwegen: auto(snel)wegen met een goede afwikkeling en een kleine kans op oponthoud;
- spoorwegen, waarmee een halvering van huidige reistijd van en naar de Randstad wordt bereikt en waarop voldoende capaciteit voor een vervierdvoudiging van het goederenvervoer aanwezig is;
- hoofdvaarwegen (Meppelerdiep) met een capaciteit van 2.000 ton, waarop drielaagscontainervaart mogelijk is.

De hiervoor aangegeven afwikkelingsdoelstelling voor hoofdwegen heeft een directe relatie met een goed functionerend nationaal- en regionaal netwerk. Stremmingen door bijvoorbeeld ongevallen of onderhoudswerkzaamheden dienen door het netwerk opgevangen te kunnen worden.
Het uitwerken van deze doelstellingen geschiedt als volgt. Eerst dient de huidige infrastructuur goed te worden benut (meer rijstroken in de huidige verkeersruimte, verkeerssignalering en dergelijke) voordat wordt gestart met uitbreiding van de infrastructuur.

Ten aanzien van de bereikbaarheid van Assen wordt in het POP II opgemerkt dat Assen bereikbaarheidsproblemen heeft.
De invalswegen van Assen en vooral de interne noord-zuid-verbinding bij het station vormen knelpunten. Door de beoogde groei van wonen en werken zullen deze problemen sterk toenemen. Voor het Stedelijk Netwerk Groningen-Assen is gekozen om door middel van het openbaar vervoer (spoor en bus) de bereikbaarheid te verbeteren. Met name in de spitsperioden zal het openbaar vervoer een alternatief voor de auto zijn van vervoer van en naar Assen en Groningen. Voor Groningen wordt het gebruik van het spoor voorgesteld. Door de aanleg van transferia/overstappunten aan de stadsrand en snelle openbaar vervoer-verbindingen naar het centrum en de stations wordt dit bereikt. De beoogde maatregelen zullen worden uitgewerkt voor fiets, auto en bus infrastructuur. Dit betreft onder meer volgende verbindingen en ontwikkelingen.
- Vries - Marsdijk/Peelo - Assen centrum/station.
- Verdere uitbreiding van wonen en werken, ten noorden van Assen, wordt in sterke relatie gezien met een voldoende functionerende ontsluitingsmogelijkheid via een nieuw station Assen-Noord.

Het verdubbelen van het Wegvak Peelo-Zuid en de mogelijkheid scheppen tot het realiseren van een openbaar vervoerknooppunt sluiten goed aan bij het bovengenoemde provinciale beleid.

2.4 Regionaal beleid

Assen vormt samen met Groningen de spil van het Regiovisiegebied Groningen-Assen 2030. Het samenwerkingsverband bestaat in totaal uit de provincies Drenthe en Groningen en twaalf gemeenten. In de stedelijke gebieden Assen en Groningen vindt een sterke groei plaats van de werkgelegenheid, met name in de zakelijke en particuliere dienstverlening. Een deel van deze werkgelegenheid wordt ingevuld door mensen uit de regio. Dit Regiovisiegebied is in de Nota Ruimte het Nationaal Stedelijk netwerk Groningen-Assen geworden. Hierin worden opgaven gesteld aan onder andere woningbouw, bedrijventerreinen en voorzieningen. De Regiovisie Groningen Assen 2030 is in 2004 aan deze nieuwe opgave aangepast. Het creëren van nieuwe bedrijfsterreinen en woongebieden in of aan de rand van de bestaande stad genereert nieuwe verplaatsingen. In de Regiovisie wordt daarom ook op verkeersgebied samengewerkt. Met name met Kolibri openbaar vervoernetwerk zijn voorstellen ontwikkeld voor een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer, waarmee in de toekomst de bereikbaarheid van met name de voorzieningen en werkgelegenheidscentra in de grootste steden gegarandeerd kan worden.

Het concentreren van bedrijvigheid en wonen en werken in een beperkt aantal kernzones biedt naast ruimtelijk-economische voordelen ook positieve uitgangspunten voor het verkeers- en vervoerbeleid, zoals:
- minder autokilometers;
- betere benutting van de bestaande infrastructuur;
- kortere verplaatsingsafstanden en dus betere benuttingsmogelijkheden van fiets en openbaar vervoervoorzieningen.

Door de ruimtelijke-economische ontwikkelingen in de economische kernzone's is er een grote groei geweest van het aantal verplaatsingen naar deze kernzone's. De groei is met name op het rijkswegennet het grootst geweest. Op het gemeentelijke wegennet geeft deze groei in toenemende mate filevorming. Zeker in combinaties met het groeiprogramma voor wonen, werkgelegenheid en voorzieningen maakt een adequate aanpassing van de gemeentelijke hoofdinfrastructuur noodzakelijk.

De realisatie van Messchenveld past in de opgave van de Regiovisie voor bedrijventerreinen. Wegvak Peelo-Zuid heeft in de Regiovisie een belangrijke functie in de bereikbaarheid van Assen voor zowel auto, fiets als bus. Voor het autoverkeer wordt met een verdubbeling meer capaciteit gegenereerd en daarmee wordt de bereikbaarheid verbeterd. Voor de fiets wordt de kwaliteit van de fietsvoorzieningen aanzienlijk verbeterd. Voor de bus

wordt door de verdubbeling de doorstroming aanzienlijk verbeterd. Hierdoor ontstaat een betrouwbaardere dienstregeling. In de Regiovisie staat knooppunt Marsdijk aangegeven als belangrijk op-/overstappunt voor het busverkeer tussen Assen en Groningen.

2.5 Gemeentelijk beleid

Assen Koerst, toekomstvisie voor 2020
De gemeente Assen heeft in het rapport "Assen Koerst" de toekomstvisie van de gemeente voor 2020 neergelegd. Hierbij is de Asser bevolking actief betrokken geweest. De toekomstvisie vormt in feite het uitgangspunt van het gemeentelijk beleid. Ingezet wordt op een dynamisch, een sociaal betrokken en een leefbaar Assen.
Wat dit plan betreft wordt een grote waarde toegekend aan de verbetering van de bereikbaarheid van Assen voor zowel de auto, fiets als openbaar vervoer, alsmede aan de relaties tussen wijken onderling. In en rond de wijkcentra is het gewenst om gevarieerde huisvestingsmogelijkheden voor ouderen te realiseren.

Nota Hoofdwegenstructuur
In de Nota Hoofdwegenstructuur (d.d. 23 juli 2000) staan belangrijke voorstellen voor zowel de omvang als de inrichting van het hoofdwegennet van Assen in de periode tot 2010.
In de eerste plaats geeft de nota antwoord op de vraag welke wegen in Assen tot het toekomstige hoofdwegennet moeten worden gerekend. In de tweede plaats geeft de nota belangrijke aanwijzingen voor de feitelijke inrichting van het hoofdwegennet.
In de periode tot 2010 kan de aanleg van nieuwe infrastructuur zich beperken tot een tweede hoofdontsluiting van Kloosterveen. Voor een ontsluiting van het Messchenveld is in ieder geval reservering van ruimte nodig.
Van de navolgende bestaande wegen is een capaciteitsvergroting nodig door de aanleg van een tweede rijbaan, het aanpassen van kruispunten en het verminderen of aanpassen van aansluitingen:
- de weg Peelo;
- de Balkenweg (inmiddels gereed);
- de Europaweg West (tussen de Witterhoofdweg en de Maria in Campislaan);
- de Industrieweg (tussen de Europaweg Noord en een nieuwe aansluiting van het Veemarktterrein).

De aangegeven volgorde geeft tevens een aanduiding van de prioriteitenvolgorde.

Als algemene visie op de hoofdwegenstructuur geldt dat er sprake moet zijn van een duurzaam veilige inrichting. In de Asser situatie bestaat de kern van de lokale hoofdwegenstructuur uit gebiedsontsluitingswegen, die primair een verkeersfunctie hebben. De wegen in het plangebied zijn allen gebiedsontsluitingswegen.
Het wegvak Peelo maakt deel uit van de hoofdwegenstructuur en is een gebiedsontsluitingsweg.

Kruispunt Wegvak Peelo/Europaweg Noord

Marsdijk

3 Onderzoek

3.1 Algemeen

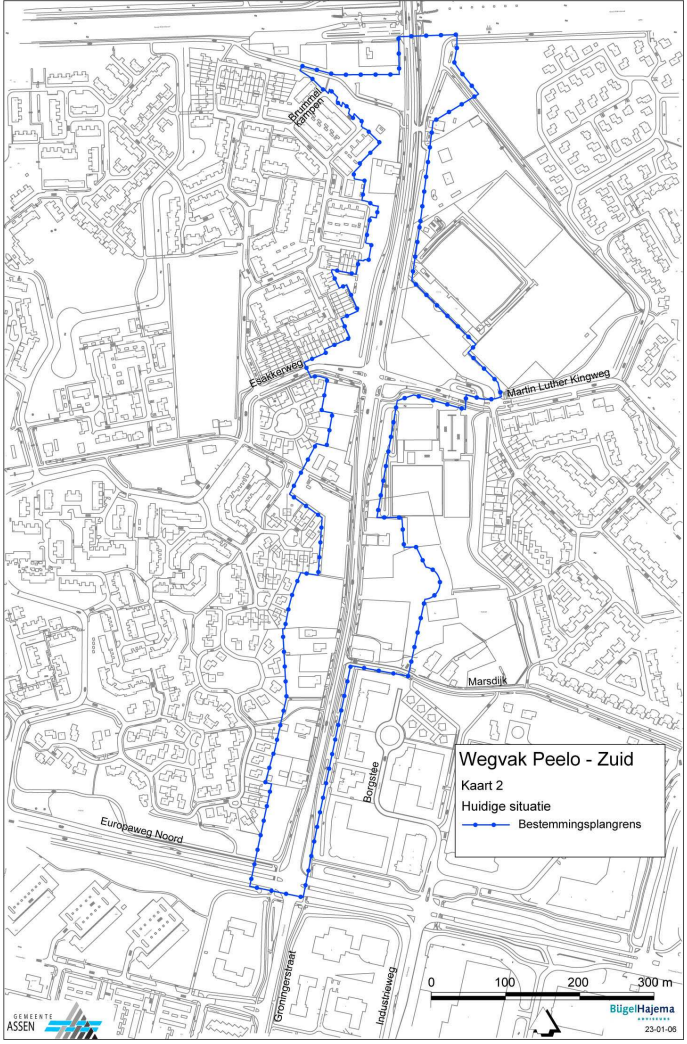
Op grond van artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro '85) dienen burgemeester en wethouders ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening een onderzoek te verrichten naar de bestaande toestand in en naar de mogelijke en wenselijke ontwikkelingen van het gebied.

3.2 Beschrijving van de huidige situatie

Het Wegvak Peelo maakt onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur van Assen. Het betreft een gebiedsontsluitingsweg die de noordelijke ontsluiting vormt van Assen naar de A28 (Hoogeveen-Assen-Groningen). Het in dit plan behandelde weggedeelte betreft het deel van het Wegvak Peelo gelegen tussen het Noord Willemskanaal en de Europaweg-Noord.

Het dwarsprofiel van de weg is opgebouwd uit een enkele rijbaan met twee rijstroken met aan weerszijden een in een richting bereden vrijliggend fietspad voor zowel fietsers als bromfietsers.

Kruispunt Wegvak Peelo-Zuid/Esakkerweg/M.L. Kingweg


Wegvak Peelo - Zuid
Kaart 2
Huidige situatie
Bestemmingsplangrens
Brummel Kampen
Esakkerweg
Martin Luther Kingweg
Marsdijk
Borgstee
Europaweg Noord
Groningerstraat
Industrieweg
0
100
200
300 m
GEMEENTE ASSEN
BügelHajema
23-01-06

De kruispunten van het Wegvak Peelo-Zuid met de Esakkerweg/Martin Luther Kingweg en de Europaweg-Noord zijn voorzien van verkeerslichten. Ten behoeve van een zo vlot mogelijke doorstroming zijn ter plaatse van deze kruispunten opstelstroken voor het afslaande verkeer aangebracht. Fietsers steken op deze kruispunten het wegvak enkelzijdig over.
De aansluiting van de weg Marsdijk op het Wegvak Peelo is geregeld met een voorrangsregeling door middel van borden. Deze aansluiting kent met uitzondering van een invoegstrook langs het Wegvak Peelo-Zuid geen bijzondere verkeersvoorzieningen. De Marsdijk is een voor auto's doodlopende straat welke wordt gebruikt voor de ontsluiting van de aanliggende percelen. Voor fietsers vormt deze weg een belangrijke route voor de ontsluiting van de wijk Marsdijk. Voor de fietsers zijn geen voorzieningen getroffen voor het oversteken van het Wegvak Peelo-Zuid.

Het fietspad langs de zuidzijde van het Noord Willemskanaal kruist het Wegvak Peelo-Zuid eveneens zonder voorzieningen.

Fietsoversteek nabij Noord Willemskanaal

Tenslotte sluiten een fietspad (verlengde Kleine Espad) en een voetpad vanuit de wijk Peelo aan op het aan de westzijde van het Wegvak Peelo-Zuid gelegen fietspad.

Op het betreffende wegvak wordt een aantal percelen ontsloten.
Aan de westzijde tussen de Europaweg-Noord en de Esakkerweg wordt een aantal woningen ontsloten. Tussen de Esakkerweg en het Noord-Willemskanaal worden een woning en het bedieningscomplex van de sluis in het Noord-Willemskanaal ontsloten.

Aan de oostzijde tussen de Europaweg-Noord en de Martin Luther Kingweg wordt een Chinees Restaurant ontsloten. Het daarnaast gelegen terrein waar tuin- en speeltoestellen worden tentoongesteld, wordt ontsloten via het parkeerterrein van dit restaurant. Tussen de Martin Luther Kingweg en het Noord-Willemskanaal worden een woning met tuincentrum alsmede een caravanbedrijf en woning ontsloten.

De overige aan dit wegvak gelegen percelen worden ontsloten via Martin Luther Kingweg (voetbal- en korfbalterreinen) en Borgstee (kantoren en restaurant).

De kruispunten zijn voorziening van hoge verlichting.
Langs de wegvakken staat de verlichting op grote afstand van elkaar.

De wegverharding bestaat uit fijn asfalt.
De fietspaden tussen de Europaweg-Noord en de Esakkerweg bestaan uit tegels. Tussen de Esakkerweg en het Noord-Willemskanaal bestaat de verharding van de fietspaden uit asfalt.

De maximum snelheid op het Wegvak Peelo-Zuid bedraagt 50 km/uur. De maximum snelheid op de Esakkerweg en de Martin Luther Kingweg bedraagt 50 km/uur.
In 2004 zijn de in onderstaande tabel opgenomen verkeersintensiteiten geregistreerd.

Tabel 1 Verkeersintensiteiten Wegvak Peelo-Zuid 2004

Weggedeelte	Etmaal intensiteit	Samenstelling Licht	Middelzw.	zwaar
Europaweg-Noord-Esakkerweg	23.632	91	6	3
Esakkerweg-Noord-Willemskanaal	24.133	91	6	3

3.3 Geschiedenis

Wegvak Peelo is van oudsher één van de belangrijkste ontsluitingswegen van Assen. Op dit moment heeft het wegvak nog steeds een duidelijke verkeersfunctie en is het de entree vanuit het noorden (Groningen) voor de stad.
De oorspronkelijke boerderijen langs wegvak Peelo worden nu vooral gebruikt voor wonen en bedrijven.
Medio jaren zestig, voor de ontwikkeling van de wijk Peelo, is het Noord-Willemskanaal omgelegd. Ter hoogte van wegvak Peelo was daarvoor een sluis nodig. Bijna tegelijkertijd is de A28 gerealiseerd. Tussen het Noord-Willemskanaal en A28 lagen landbouwgronden met verspreide bebouwing.
Bij de realisatie van de wijk Peelo, in de tachtiger jaren, moest de geluidsoverlast (wettelijk) worden aangepakt. Destijds is er voor gekozen om de wijk Peelo door middel van een geluidswal met forse begroeiing en deels door handhaving van de bestaande oorspronkelijke bebouwing af te schermen van de geluidhinder van het Wegvak Peelo-Zuid.
Ter voorkoming van geluidsoverlast is bij de ontwikkeling van wijk Marsdijk gekozen voor voldoende afstand van de woningen tot Wegvak Peelo-Zuid. In de zone tussen Wegvak Peelo-Zuid en de woningen van Marsdijk zijn sportvoorzieningen gerealiseerd. Ter hoogte van Borgstee zorgen de kantoren voor de afscherming. Deze kantoren geven ook enige geleiding van Wegvak Peelo.

3.4 Geluidhinder

Van belang voor de belasting voor het milieu is de geluidsproductie van wegverkeers-, railverkeers- en industrielawaai. Binnen het plangebied Wegvak Peelo-Zuid zijn alleen de geluidsproductie afkomstig van het wegverkeers- en industrielawaai van toepassing.

3.4.1 Wegverkeerslawaai

Er heeft akoestisch onderzoek naar het wegverkeerslawaai vanwege Wegvak Peelo-Zuid plaatsgevonden. De resultaten van dit onderzoek zijn verwoord in het rapport "Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai reconstructie Wegvak Peelo-Zuid", van 2 augustus 2005 (zie bijlagen).

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat aan de oostzijde van Wegvak Peelo-Zuid de geluidbelasting ten gevolge van Wegvak Peelo-Zuid op de gevels van de woningen in Marsdijk (omgeving Langbree, Lantingehof en Marsdijk) onder de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) ligt. De afstand is dermate groot dat geen geluidwerende voorzieningen noodzakelijk zijn om de voorkeurgrenswaarde te halen. Door de afschermende werking van toekomstig te realiseren kantoren aan de verlengde Borgstee wordt de geluidbelasting op de woningen in Marsdijk mogelijk nog lager.

De woningen die direct aan de oost- en westzijde van het Wegvak Peelo-Zuid liggen, worden aangekocht en geamoveerd waardoor de geluidbelasting op deze woningen komt te vervallen.

Aan de westzijde van het Wegvak Peelo-Zuid zullen wel geluidwerende maatregelen moeten worden genomen om nagenoeg alle woningen te kunnen laten voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat als deze maatregelen niet worden genomen, de geluidbelasting op meerdere woningen in Peelo boven de toegestane norm komt te liggen. Door de aanleg van onder andere een geluidswal en/of geluidsscherm in combinatie met geluidsabsorberende tunnelwanden en stil asfalt komt de geluidbelasting van nagenoeg alle woningen in Peelo onder de voorkeursgrenswaarde te liggen. Bij de woningen die niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarde hoeven van rechtswege, volgens het akoestisch onderzoek, geen aanvullende voorzieningen getroffen te worden.

De Wet geluidhinder kent geen grenswaarden voor kantoren. In de Wet geluidhinder wordt nadrukkelijk genoemd dat kantoren van de lijst van geluidsgevoelige bestemmingen zijn geschrapt. Het bouwbesluit daarentegen kent wel grenzen ten aanzien van de binnenwaarde van kantoren. In artikel 214 is geregeld dat de binnenwaarde voor kantoren (nieuwbouw) de 40 dB(A) niet te boven mag gaan. Hierbij hoeft niet te worden uitgegaan van de etmaalwaarde, maar mag worden uitgegaan van de dagwaarde. Bij de realisatie van de kantoren zal hiermee rekening worden gehouden.

3.4.2 Industrielawaai

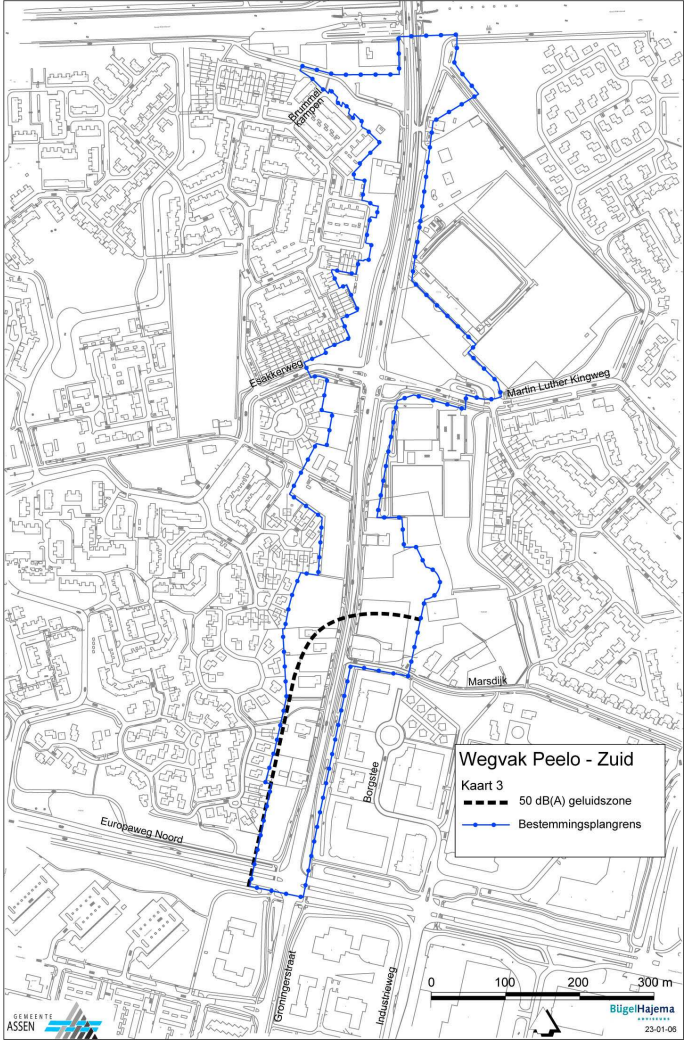
Een deel van het plangebied ligt binnen de geluidszone van het gezoneerde stadsbedrijvenpark van Assen (zie kaart 3). Buiten de grens van deze zone mag het geluidsniveau op de gevel van geluidsgevoelige bebouwing maximaal 50 dB(A) bedragen (etmaalwaarde). Binnen deze zone komen in dit bestemmingsplan echter geen geluidsgevoelige bestemmingen voor. Voor het bestemmingsplan heeft deze zone derhalve geen consequenties.

3.5 Luchtkwaliteit

In verband met het in procedure brengen van dit bestemmingsplan heeft ingenieursbureau Tauw bv uit Deventer, in opdracht van de gemeente Assen, gekeken naar de luchtkwaliteit in 2004 en 2010 binnen en in de (directe omgeving van) het plangebied Wegvak Peelo-Zuid.

3.5.1 Besluit luchtkwaliteit 2005

Deze algemene maatregel van bestuur vervangt het Besluit luchtkwaliteit (Stb. 2001, 269), alsmede tot uitvoering van richtlijn nr. 2000/69/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 16 november 2000 betreffende grenswaarden voor benzeen en koolmonoxide in de lucht (PbEG L 313, de tweede


Wegvak Peelo - Zuid
Kaart 3
50 dB(A) geluidszone
Bestemmingsplangrens
Brummel Kampen
Esakkerweg
Martin Luther Kingweg
Marsdijk
Borgstee
Europaweg Noord
Groningerstraat
Industrieweg
0
100
200
300 m
GEMEENTE ASSEN
BügelHajema
23-01-06

dochterrichtlijn) en van richtlijn nr. 2003/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 mei 2003 tot voorziening in inspraak van het publiek in de opstelling van bepaalde plannen en programma's betreffende het milieu en met betrekking tot inspraak van het publiek en toegang tot de rechter, tot wijziging van de Richtlijnen 85/337/EEG en 96/61/EG van de Raad (PbEU L 156, de EG-inspraakrichtlijn).

Het Besluit luchtkwaliteit strekt tot uitvoering van de richtlijnen nr. 1999/30/EG van de Raad van de Europese Unie van 22 april 1999, betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht (PbEG L 163, de eerste dochterrichtlijn) en nr. 96/62EG van de Raad van de Europese Unie van 27 september 1996 inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit (PbEG L 296, kaderrichtlijn).

In Nederland gelden regels voor luchtkwaliteit. De regels staan in het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk) wat op 5 augustus 2005 in werking is getreden en een terugwerkende kracht heeft tot 4 mei 2005, de datum van de voorpublicatie van het Blk in de Staatscourant. Dit besluit is gebaseerd op regels welke zijn vastgesteld door de Europese Unie en vervangt de eerder geldende besluiten luchtkwaliteit. Het doel van het Blk is mensen te beschermen tegen risico's van luchtverontreiniging. Bestemmingsplannen moeten sinds 19 juli 2001 voldoen aan het Besluit luchtkwaliteit 2001 en sinds 5 augustus 2005 aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. Het besluit bevat luchtkwaliteitsnormen voor de stoffen zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof / zwevende deeltjes, lood, koolmonoxide en benzeen. Het geeft aan op welke termijn de normen gelden en gehaald moeten worden en welke bestuursorganen verantwoordelijk zijn voor het halen van die normen.

3.5.2 Interpretatie van het Besluit luchtkwaliteit

Het in acht nemen van de grenswaarden voor NO_2 en fijn stof (PM_{10}) houdt in dat bij het vormgeven van bestemmingsplannen die onder andere de bouw van nieuwe woningen en bedrijven of de aanleg van nieuwe infrastructuur mogelijk maken, getoetst wordt aan de grenswaarden voor 2005 (PM_{10}) en 2010 (NO_2).

Er moet aannemelijk gemaakt worden dat ter plaatse in 2005 respectievelijk 2010 aan de grenswaarden zal worden voldaan. Daarbij mag rekening worden gehouden met de te verwachten resultaten van een bestuurlijk vastgesteld plan van aanpak, gericht op het realiseren van een goede luchtkwaliteit in 2005 respectievelijk 2010. Er mag worden uitgegaan van het luchtkwaliteitsniveau dat met deze maatregelen wordt bereikt.

In de praktijk blijkt dat stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) de meest relevante luchtkwaliteitseisen uit het Blk zijn. De geldende normen voor stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) op basis van het Blk zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 2 Grenswaarden luchtconcentraties NO_2 en PM10

Luchtconcentratie	Norm
NO_2	
jaargemiddelde concentratie	40 µg/m^3
uurgemiddelde concentratie	200 µg/m^3 maximaal 18 maal per jaar
PM10	
jaargemiddelde concentratie	40 µg/m^3
24-uursgemiddelde concentratie	50 µg/m^3 maximaal 35 maal per jaar

Stikstofdioxide (NO_2)
Voor stikstofdioxide dient bij bestemmingsplannen getoetst te worden aan de norm voor NO_2 per 2010. Dat betekent dat vanaf die datum blijvend aan de norm van NO_2 dient te voldoen. Het werken met een prognosetermijn van tien jaar brengt geen verandering in dit vereiste. Wanneer nieuwbouw wel binnen de prognosetermijn, dus bijvoorbeeld in 2014, maar niet vanaf 2010 aan de normen voldoet, is die nieuwbouw niet toegestaan. Op dit moment wordt op meerdere plaatsen in Nederland de per 1 januari 2010 geldende normen voor stikstofdioxide overschreden.

Fijn stof
Fijn stof (PM_{10}) heeft een grootschalig verspreidingspatroon. Dat betekent dat de concentraties van fijn stof in Nederland voor een groot deel worden veroorzaakt door emissies die in het buitenland plaatsvinden. Omgekeerd zijn Nederlandse bronnen de oorzaak van concentraties fijn stof in het buitenland. Lokaal kunnen ten gevolge van emissies van plaatselijke bronnen hogere concentraties dan gemiddeld over Nederland voorkomen.

Om de concentraties van fijn stof te verminderen zijn primair internationale maatregelen noodzakelijk. Gezien de grootschaligheid van de fijn stof problematiek, is de verantwoordelijkheid voor de aanpak ervan in het Blk primair bij het rijk gelegd. Het rijk is de taak toegekend om een plan van aanpak voor fijn stof op te stellen. Dit Luchtkwaliteitplan 2004 is in februari 2005 definitief geworden en vastgesteld.

Sinds 1 januari 2005 moet aan de grenswaarden voor fijn stof worden voldaan. In vrijwel geheel Nederland wordt de norm per 1 januari 2005 voor zwevende deeltjes overschreden (exclusief de correctie voor zeezout). Nieuw in het besluit luchtkwaliteit 2005 is de correctie voor zwevende deeltjes (zeezout), die zich van nature in de lucht bevinden en niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens. De wijze waarop gecorrigeerd mag worden, wordt beschreven in de Meetregeling luchtkwaliteit 2005. Voor de gemeente Assen betekent dit dat de jaargemiddelde concentratie van PM_{10} verminderd mag worden met 4. Het aantal overschrijdingsdagen mag verminderd worden met 6.
Daarnaast geldt voortaan de zogeheten saldobenadering. Bij de saldobenadering wordt gekeken of de luchtkwaliteit per saldo verbetert in een gebied, of in ieder geval niet verslechtert.
Ten aanzien van één van de stoffen, te weten fijn stof is het zinvol te wijzen op de thans gaande actuele ontwikkeling die ook nog een vervolg zal krijgen. In recent verleden kon in het bestemmingsplan worden volstaan met een zinsnede dat fijn stof een grootschalig verspreidingspatroon heeft en dat de verantwoordelijkheid voor de aanpak ervan primair bij de rijksoverheid ligt. Deze beredenering gaat echter, gelet op meerdere uitspraken van de ABRS, niet meer op. Provincies en gemeenten kunnen namelijk die concentraties ook beïnvloeden. Dus ook provincies en gemeenten hebben de verplichting om de grenswaarden voor fijn stof in acht te nemen. Blijkens de Nota van Toelichting op het Blk 2001 dat overgenomen is in een aantal uitspraken van de ABRS geldt nu voor lagere overheden, dat, ook al kunnen ze niet worden aangesproken op het oplossen van het zwevende deeltjesprobleem, zij wel een bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van de omvang ervan.

Voor zwevende deeltjes wordt dit vertaald in een inspanningsverplichting en daar ook verantwoording van af te leggen, tot het zover mogelijk terugdringen van de emissies. Ook is belangrijk betrouwbare berekeningen/scenario's te overleggen waarin daarvan rekenschap wordt gegeven. Het is derhalve belangrijk bij het opstellen van een bestemmingsplan inzicht te krijgen in de kwaliteit van de lucht en antwoord te krijgen op de vraag of aan de grens- dan wel drempelwaarden kan worden voldaan.

In het advies van de ABRS van 30 maart 2005 dat is uitgebracht naar aanleiding van vragen van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is ook nadrukkelijk aangegeven dat de betreffende grenswaarden niet mogen worden overschreden. De richtlijnen inzake de luchtkwaliteit bevatten een streng regime van normen die weinig ruimte laten aan de lidstaten van de Europese Unie voor het voeren van een eigen beleid dat past in hun actuele situatie. Een vrije interpretatie van de regelgeving is niet aan de orde, want dat kan procedures uitlokken die kunnen leiden tot prejudiciële vragen.

Oplossing van de gerezen problemen zal gezocht moeten worden in aanvullende maatregelen of aanpassing van de richtlijnen waarvoor de Europese Commissie en andere lidstaten moeten worden benaderd. Van belang is dat Nederland via een plan van aanpak kan aantonen dat het alle mogelijke maatregelen heeft genomen om te voldoen aan haar verplichtingen.

3.5.2 Bestemmingsplan wegvak Peelo-Zuid

Uitgangspunten
Voor het bestemmingsplan Wegvak Peelo-Zuid geldt dat de woningen die direct aan de oost- en westzijde van Wegvak Peelo-Zuid liggen worden aangekocht en geamoveerd. De belasting ten gevolge van luchtverontreiniging op deze woningen veroorzaakt door het verkeer op Wegvak Peelo-Zuid komt daardoor te vervallen.

Het Besluit luchtkwaliteit maakt geen onderscheid tussen gevoelige en ongevoelige bestemmingen: overal moet aan de normen uit het besluit worden voldaan. Voor het bestemmingsplan is specifiek gerekend ter plaatse van blijvende en toekomstige gevoelige bestemmingen, zoals in dit geval woningen en sportterreinen langs Wegvak Peelo-Zuid, de Martin Luther Kingweg en de Esakkerweg, zijn scenarioberekeningen uitgevoerd naar de luchtkwaliteit in 2004 en 2010 uitgaande van de voorgenomen ontwikkeling. Aanvullend is gerekend voor niet-gevoelige bestemmingen.

Als uitgangspunt zijn de verkeersintensiteiten uit de paragrafen 3.2 en 4.2 van het bestemmingsplan Wegvak Peelo-Zuid genomen. Hierbij wordt opgemerkt dat voor het prognosejaar 2010 de geprognosticeerde verkeersintensiteiten van 2014 zijn gebruikt. Naast de wegafstanden tot de gevoelige bestemmingen is voor beide scenario's tevens gerekend met wegafstanden van 10, 15 en 25 m.

Resultaten
In de onderstaande tabellen wordt een overzicht gegeven van de overschrijdingen van fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2), waarbij voor de overschrijdingen van dagelijkse grenswaarden van fijn stof rekening is gehouden met de aftrek van de zeezoutconcentratie (vastgesteld op 6µg/m^3). De berekeningsresultaten voor 2010 met de voorgenomen ontwikkeling tonen geen normoverschrijdingen voor fijn stof en stikstofdioxide. De volledige overzichten van de invoergegevens en berekeningsresultaten voor de verschillende berekeningspunten zijn opgenomen in de bijlagen.

Tabel 3 Normoverschrijdingen fijn stof (PM_{10})

Straatnaam	Jaar	Afstand tot wegas	Jaar-gemiddelde	Overschrijding grenswaarde	Overschrijding plandrempel
Peelo (thv Achilles 1894)	2004	10 m	-	60	51
	2004	15 m	-	39	-
Peelo (thv Borgstee 9)	2004	10 m	-	46	39

Tabel 4 Normoverschrijdingen stikstofdioxide (NO_2)

Straatnaam	Jaar	Afstand tot wegas	Jaar-gemiddelde	Overschrijding grenswaarde	Overschrijding plandrempel
Peelo (thv Achilles 1894)	2004	10 m	44	-	-
Peelo (thv Borgstee 9)	2004	10 m	41	-	-

Het Chinees restaurant Jasmijn Garden (Peelo 8) ligt vlak langs de weg. Vanaf een afstand tot de wegas van 9 m ter hoogte van de nabij gelegen punten Peelo (ter hoogte van Woerdes 67) en Peelo (ter hoogte van Borgstee 9) doen zich hier geen normoverschrijdingen voor fijn stof en stikstofdioxide voor in de scenarioberekeningen voor 2010. Hierbij is rekening gehouden met de aftrek voor zeezoutconcentratie voor fijn stof en de voorgenomen ontwikkeling.

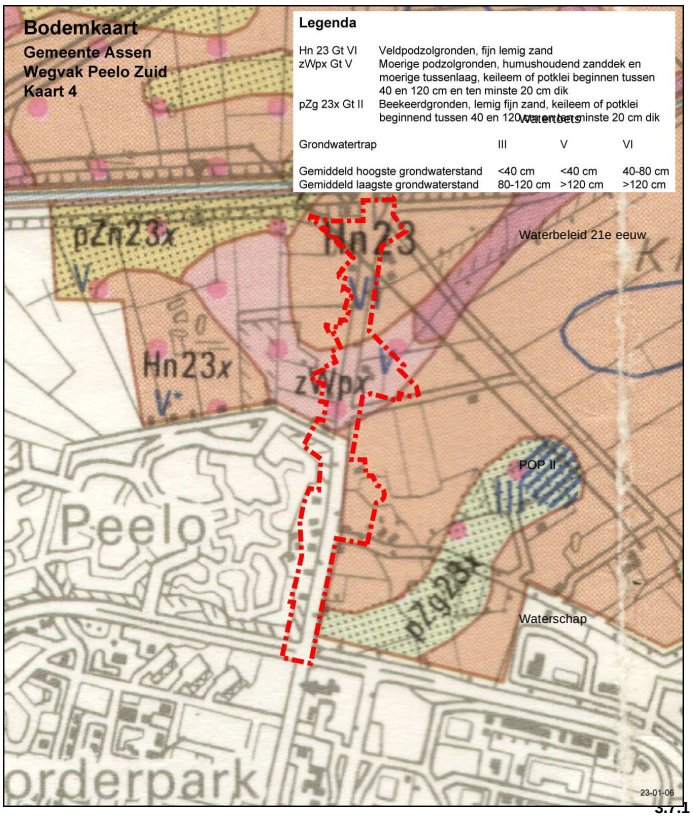
Conclusie
Na uitvoering van het bestemmingsplan Wegvak Peelo-Zuid worden de luchtkwaliteitsnormen, zoals die zijn opgenomen in het Besluit luchtkwaliteit 2005, niet overschreden.

3.6 Bodem

Het plangebied is slechts voor een deel gekarteerd. Uit de bodemkaart (uitgave 1984), schaal 1:50.000, uitvergroot tot 1:10.000, bijgevoegd als kaart 4, blijkt dat het grootste deel van de gronden die in het plangebied zijn gelegen of direct daaraan grenzen, bestaan uit Veldpodzolgronden. Ter hoogte van de aansluiting van de weg Marsdijk - Wegvak Peelo-Zuid liggen moerige podzolgronden. Het zuidelijke gedeelte van het Wegvak Peelo-Zuid grenst aan de beekeerdgronden. Bij beide laatst genoemde gronden komt binnen 120 cm beneden het maaiveld keileem voor.

In het kader van het landsdekkend beeld is de werkvoorraad van de gemeente Assen bepaald ten aanzien van locaties die historisch verdacht zijn ten aanzien van bodemverontreiniging. Hieruit zijn 2626 locaties naar voren gekomen waarvan er 12 binnen het plangebied vallen. Deze locaties zullen in de periode 2005-2030 in kader van het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing nader onderzocht moeten worden en zonodig gesaneerd.

Langs het Wegvak Peelo-Zuid zijn diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. Het beeld dat uit deze onderzoeken naar voren komt, is dat er op twee locaties een ernstige bodemverontreiniging aanwezig is, Peelo 16 en voormalig Peelo 21,en dat de andere locaties hooguit licht verontreinigd zijn. De locaties Peelo 16 (asbestverontreiniging in grondwal en puinverharding) en Peelo 21 (olie- en zinkverontreiniging



in de grond) zullen in 2005/2006 worden gesaneerd. Na de bodemsaneringen zijn er voor de verkeersfunctie geen belemmeringen meer aanwezig in het plangebied.

Water

Op grond van een afspraak uit de Startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw, dienen de centrale overheden in de toelichting op ruimtelijke plannen een waterparagraaf op te nemen. In die paragraaf dient te worden uiteengezet wat voor gevolgen het plan in kwestie heeft voor de waterhuishouding. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets: “het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten”.

Met het waterbeleid 21e eeuw wordt ingespeeld op toekomstige ontwikkelingen die hogere eisen stellen aan het waterbeheer. Het gaat hierbij om onder andere de klimaatverandering, bodemdaling en zeespiegelrijzing. Het waterbeleid 21e eeuw heeft twee principes voor duurzaam waterbeheer geïntroduceerd, te weten de tritsen:
vasthouden, bergen en afvoeren;
schoonhouden, scheiden en zuiveren.
De trits “vasthouden, bergen en afvoeren” houdt in dat overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms wordt vastgehouden in de bodem en in het oppervlaktewater. Vervolgens wordt zonodig het water tijdelijk geborgen in bergingsgebieden en pas als vasthouden en bergen te weinig opleveren, wordt het water afgevoerd.
Bij “schoonhouden, scheiden en zuiveren” gaat het erom dat het water zoveel mogelijk wordt schoongehouden. Vervolgens worden schoon en vuil water zoveel mogelijk gescheiden en als laatste wanneer schoonhouden en scheiden niet mogelijk is, komt het zuiveren van verontreinigd water aan bod.

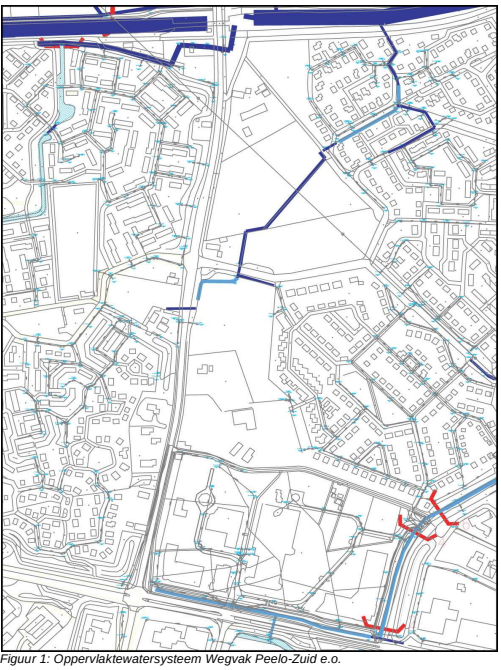
In het ontwerp-Provinciaal omgevingsplan (POP II, november 2003) is nadrukkelijk rekening gehouden met de sturende rol van water. Het thema water is verwerkt in de integrale zonering van het landelijk gebied en heeft derhalve een doorvertaling gekregen in het beleid voor het landelijk gebied. In zone I en II kan de waterhuishouding worden afgestemd op optimale productieomstandigheden voor de landbouw. In zone III en IV dient in de waterhuishouding meer rekening te worden gehouden met bijvoorbeeld belangen van natuur en landschap. In de zones V en VI is de waterhuishouding helemaal afgestemd op natuurdoelen en de meervoudige doelstellingen van bos. Het plangebied behoort volgens de functiekaart grotendeels tot het stedelijk gebied.

Het bestemmingsplangebied is gelegen in de beheergebieden van waterschap Hunze en Aa's. In het Beheersplan Waterschap Hunze en Aa's 2003-2007 is het beleid van het waterschap uiteengezet.
Het waterbeheer van het waterschap is gebaseerd op de integrale zonering uit het POP II. De functiezones zijn door het waterschap vertaald naar eigen functiezones. Er zijn geen nieuwe functies gecreëerd en ook de begrenzingen wijken niet af van die uit de provinciale plannen. Wel zijn de grenzen nauwkeuriger getrokken, zodat tot op perceelsniveau duidelijk is van welke functie sprake is. Het plangebied wordt in beide beheerplannen tot het stedelijk gebied gerekend. Het waterschap streeft naar een afname van de totale waterafvoer uit het stedelijk gebied. In ieder geval mag de stedelijke afvoer geen overlast veroorzaken voor het ontvangende oppervlaktewater. Met name in nieuw stedelijk gebied moeten maatregelen worden genomen die helpen om overlast te voorkomen.

3.7.1 Huidige situatie

Oppervlaktewater
Het plan wordt aan de noordzijde begrensd door het Noord-Willemskanaal. Dit kanaal heeft een waterpeil van 11.40 m1 N.A.P.+ . Aan de noordzijde bevindt zich tevens een sluis in het Noord-Willemskanaal waar ter hoogte van Marsdijk een waterpeil van 6.60 m^1 N.A.P.+ wordt gehandhaafd. Aan de oostzijde en westzijde van het wegvak zijn bermsloten aanwezig. Binnen het plan zijn de bermsloten aan elkaar gekoppeld door middel van duikers en rioolstelsels.

Het noordoostelijk deel, ten noorden van het kruispunt met de Martin Luther Kingweg en de Noorderes voeren af via de hoofdwatergang van het Waterschap Hunze en Aa's. Deze transporteert ongehinderd het overtollig regenwater en grondwater naar het Noord-Willemskanaal.
Het noordwestelijk deel, ten noorden van het kruispunt met de Martin Luther Kingweg loost op het regenwaterstelsel van Peelo. Dit stelsel heeft een streefpeil van 9.80 m^1 N.A.P.+ .
Het zuidelijk deel voert ongehinderd af naar de bermsloten van de Europaweg en loost uiteindelijk in het Havenkanaal.
In geval van extreme droogte en calamiteiten kan geen water worden ingelaten.
Eventueel overtollig regenwater wordt in verband met de geringe afvoercapaciteit tijdelijk geborgen in de erfscheidingsloten waarbij het aanliggende openbare groen kan inunderen.
Het systeem is globaal weergegeven in figuur 1.



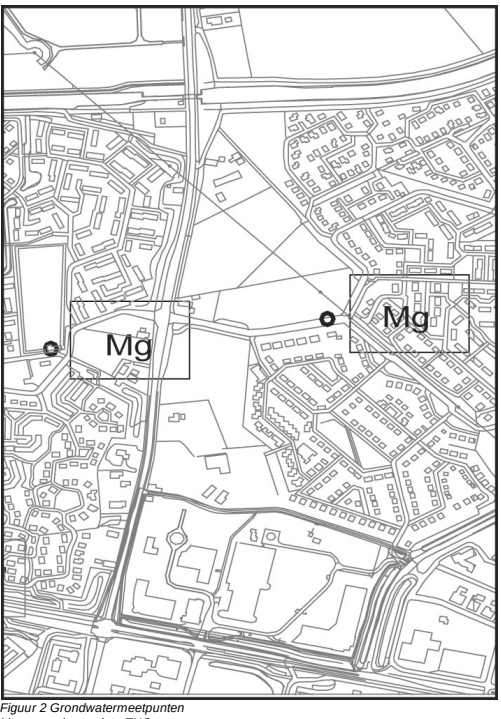
Figuur 1: Oppervlaktewatersysteem Wegvak Peelo-Zuid e.o.

Geologie/geomorfologie
Het plangebied is gelegen op het Drents plateau. Op het Drents plateau wordt het gebiedspatroon voornamelijk bepaald door hoger gelegen akkerbouwgronden (essen) met geconcentreerde bewoning in de dorpen en de laaggelegen stroomdalen met groenlanden. Tevens heeft het Drents plateau als karakteristiek een hoge ligging en is daardoor infiltratiegebied.
De ondergrond van het plangebied is grotendeels gevormd in het jongste deel van het Pleistoceen. In het spraakgebruik wordt deze periode ook wel de ijstijd genoemd. Tijdens één van deze ijstijden (het Elsterien) werd lemig zand en potklei afgezet. Dit afzettingspakket staat bekent als de formatie van Peelo. Dit pakket is ter plaatse in Assen 5 à 10 m^1 dik. Bij de sluis van Peelo ligt de bovengrens van deze afzetting op circa 4,70 m^1 onder het maaiveld. In een volgende ijstijd werd keileem gevormd die in een weer volgende glaciaal werd overdekt met een laag dekzand. Dit zand vormt een zacht glooiend dek over de keileem. Na de ijstijden, in het Holoceen, werden de temperaturen hoger en nam de neerslag toe waardoor hier en daar veenvorming ontstond. Ook komt in het plangebied veen voor. Op de laagste gedeelten van het plan zijn moerassige begroeiingen met een interessant plantendek ontstaan. Een beschrijving van de diepere bodemeenheden is voor dit plan niet van belang.

Grondwater
Vanuit het hoge pand van het Noord-Willemskanaal vindt een grondwaterstroming plaats richting het lage pand van het Noord-Willemskanaal/Havenkanaal. Langs het deelplan Peelo en gelegen aan de Groene Dijk is een bermsloot aangebracht die het eventuele kwelwater afvoert van het vijverstelsel van Peelo. Deze bermsloot wordt tevens gebruikt voor het doorspoelen van de vijvers van Peelo middels het inlaatwerk ter hoogte van de Boermientpad.
Door de lokaal aanwezige keileemlagen komen in het plangebied diverse grondwatertrappen voor. De hoogste grondwaterstanden (GHG) treden lokaal vlak onder het maaiveld op. Het bodemtype voor Peelo en Marsdijk is geclassificeerd als zand op keileem.

Zonder extra voorzieningen is lokaal een voldoende duurzame drooglegging niet mogelijk. Dit is gebaseerd op het hoogteverschil tussen de gemeten aanwezige gemiddelde maaiveldhoogte ten opzichte van het waterpeil in de waterlopen, de door grondboringen bepaalde leem en veen voorkomen, de meetgegevens van TNO en de bijbehorende grondwatertrappen.
In de kavels gelegen op de geringe leemvoorkomen zijn door de particulier en woningbouwverenigingen lokaal drainagestelsels aangelegd. Onder de wegenstructuur is door de gemeente een cunet-drainagestelsels aangebracht. Beide stelsels zijn aangesloten op het onder andere hiervoor door de gemeente aangelegde regenwaterstelsel bestaande uit erfscheidingslootjes en transportriolen.
Binnen het plangebied is geen meetpunt van de (grond)waterkwaliteit aanwezig.

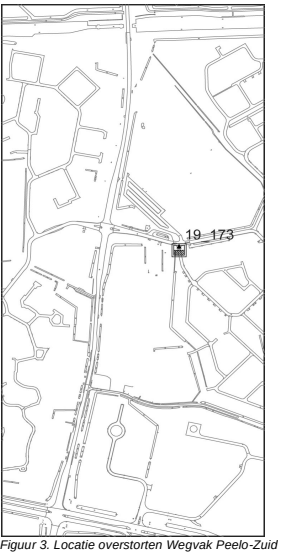
Monitoring van de grondwaterstanden vindt sinds medio 2003 door de gemeente plaats.
Er is tevens beschikking over de gegevens van TNO, zie figuur 2.



Figuur 2 Grondwatermeetpunten
Mg = grondwaterdata TNO

Riolering
Binnen het plangebied is naast het regenwaterstelsel geen vuilwaterstelsel aanwezig. De rioolstelsel van Peelo en Marsdijk grenzen aan het plangebied en zijn gedeeltelijk gescheiden uitgevoerd. In deze stelsels zijn overstorten opgenomen waarvan er een op het aanwezige regenwaterstelsel loost (zie figuur 3).

Door de waterkwaliteitsbeheerder is voor deze oppervlaktewaterlozingen in 1998 een WVO vergunning verstrekt (kenmerk 97-03). De overstorten zijn vooralsnog niet door het Waterschap als urgent te saneren in het kader van de volksgezondheid of diergezondheid aangemerkt.
Het gemengd rioolstelsel is getoetst op basis van de in het GRP 2001-2004 vastgesteld ontwerpbui met een maximale capaciteit van 80 l/sec/ha (bui Eelde T=2, Basisrioleringsplan Assen, 1995). Als aanvullende criteria is hierbij de wakingscriteria (waterstand tot aan maaiveld) van 20 cm gehanteerd. Het stelsel, onderdeel uitmakend van het noordelijk rioolstelsel van Assen, voldoet aan de basisinspanning (CUWVO-richtlijn).
Het regenwaterstelsel is ontworpen op basis van de grafieken van de “5 minutenregens” van de Bilt. Hierbij is uitgegaan van T=2, 30 min regenbui met circa 15 mm neerslag.



Figuur 3. Locatie overstorten Wegvak Peelo-Zuid

Gezien de huidige situatie dient bij het onderzoeken van het mogelijk afkoppelen van verharde oppervlakken van het gemengde stelsel met name het percentage oppervlaktewater te worden betrokken. Bij het afkoppelen van verharde oppervlakken dient op basis van het huidig landelijk beleid (de trits vasthouden-bergen en dan pas afvoeren - niet afwentelen) de bergingscapaciteit binnen het stedelijk gebied te worden gerealiseerd.

De parallelwegen, parkeerplaatsen en voetpaden zijn voor een groot gedeelte in open elementen uitgevoerd. De hoofdwegen- en fietspadenstructuur heeft een gesloten verharding bestaande uit asfalt. De open elementen verharding bevordert de infiltratie (vasthouden) van de neerslag.

In de bijlagen is een samenvatting van het gemeentelijk rioleringsplan opgenomen.

Oppervlakte- en grondwater kwaliteit
Monitoring van de oppervlaktewaterkwaliteit vindt plaats door het waterschap. Het is niet mogelijk de waterkwaliteit te beschrijven omdat bijvoorbeeld de meetgegevens bij het waterschap ontbreken.
Met betrekking tot de emissie uit de riolering hanteert de gemeente het Stand-still principe. Dat wil zeggen geen toename van het aantal overlaatvoorzieningen.
Uiteindelijk loost het plan op het Havenkanaal en het Noord-Willemskanaal. In het kader van het Provinciaal Omgevings Plan hebben het Havenkanaal en het Noord-Willemskanaal alleen een functie voor de beroeps en recreatievaart en derhalve zijn er geen stringentere kwaliteitsnormen voor het te lozen water voorgeschreven.

Kwaliteit waterbodems
In de watergang aan de voorkant van Peelo 18 is in 2004 onderzoek gedaan naar de kwaliteit van het slib en de onderliggende vaste waterbodem. Zowel het slib als de vaste waterbodem worden bij toetsing aan de normen uit de Vierde Nota waterhuishouding aangemerkt als productklasse 2. De overige watergangen binnen het plangebied zijn voor zover bekend niet onderzocht.

3.7.2 Ontwerp, beheer en onderhoud

Ontwerp
Ten gevolge van de toename van de verharding wordt binnen de plangrenzen op basis van de actuele inzichten binnen het waterbeheer ruimte gereserveerd voor waterberging.
De aan te leggen infrastructuur zal in hoofdzaak via bodempassages lozen op het oppervlaktewatersysteem. Hierdoor zullen eventuele verontreinigingen worden opgenomen in de teelaardelaag en niet tot afstroming komen.
De te realiseren tunnelbak zal worden uitgevoerd met een verbeterd gescheiden stelsel. Het eerste afstromende water zal op het vuilwaterriool worden geloosd (first flush). Het overschot aan hemelwater zal in de te realiseren vijver aan de zuidwestzijde worden geloosd. Deze vijver krijgt een oppervlakte van minimaal 3.500 m^2
Aan de noordwestzijde van het plangebied wordt een vijver gerealiseerd met een oppervlakte van minimaal 1.200 m^2.
Vanuit het oppervlaktewatersysteem zal het water vervolgens gedoseerd worden afgevoerd op de bermsloten van de Europaweg en het Noord-Willemskanaal.
Met het vaststellen van het streefpeil van het oppervlaktewater zal rekening worden gehouden met de huidige drooglegging van de aanliggende percelen.
De waterhuishoudkundige werken zullen in overleg met het Waterschap Hunze en Aa’s worden vastgesteld.

Beheer riolering en oppervlaktewater
Gezien de problematiek van het geringe beschikbare ruimte in stedelijk gebied zijn en worden de vijvers en watergangen niet conform de uitgangspunten van het waterschap gedimensioneerd. Beheer en onderhoud van de riolering en watergangen in openbare grond geschiedt vooralsnog door of namens de gemeente.

Beheer grondwater
De gemeente treft geen maatregelen voor grondwaterbeheer op particulier terrein. Dit is een verantwoordelijkheid van de grondeigenaar. In het kader van de gemeentelijke zorgplicht voor een doelmatige inzameling en transport van afvalwater dat vrijkomt bij de binnen haar grondgebied liggende percelen, vastgelegd in hoofdstuk 10 van de Wet milieubeheer (§ 10.4.2. art. 10.16 lid 1), treft de gemeente voorzieningen om het afvalwater

(inclusief hemel en/of grondwater) te ontvangen en te transporteren. Deze voorziening bestaat uit een aansluitpunt op het regenwaterriool. Dit aansluitpunt op het hoofdriool ligt met een dekking van 80 cm en 1 m over de erfscheiding. Ten opzichte van de te realiseren woningpeilen, circa 30 cm boven kantopsluiting infrastructuur, voorziet dit aansluitpunt in een drooglegging van circa 1,20 m^1 beneden peil woning.
De voorzieningen die de gemeente voor de drooglegging van de openbare infrastructuur treft, worden aangesloten op het regenwaterstelsel.

Schouw waterleidingen
Erfscheidingsloten met een gemeenschappelijke functie en de watergangen met een ontwerpcapaciteit van 30 l/sec zijn en/of worden door het waterschap onder schouw gebracht.
Voor het wijzigen van de inrichting, vorm, afmeting, structuur of constructie van werken die vallen onder de keur van het waterschap is een ontheffing van de keur van het waterschap nodig. Daarnaast zijn bepaalde lozingen vergunningplichtig in het kader van de WVO.

3.7.3 Drinkwatervoorziening

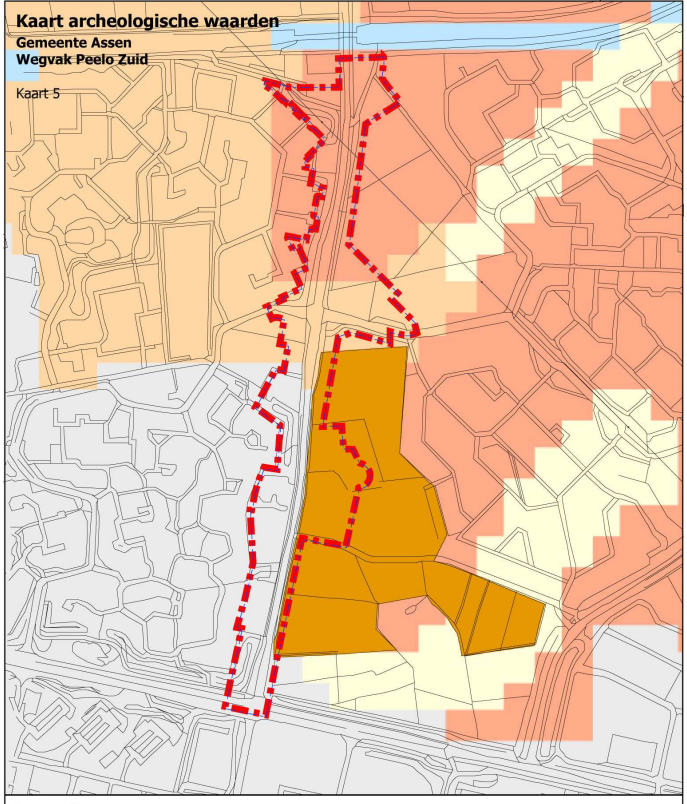
De drinkwatervoorziening wordt door de Waterleiding Maatschappij Drenthe (WMD) verzorgd.
Op circa 70 m beneden maaiveld bevindt zich in Assen de bovenzijde van de afzettingen die behoren tot de formatie van Urk. Deze afzettingen bestaan uit zeer grove goeddoorlatende zanden. In deze bodemlaag wordt grondwater onttrokken door het pompstation Assen van het Waterleiding Maatschappij Drenthe (70-120 m-mv). Daar wordt circa 4,0 miljoen m^3 grondwater per jaar onttrokken. Deze onttrekking bevindt zich stroomafwaarts van het studiegebied.

Voor zover bekend vinden er verder geen grondwateronttrekkingen van betekenis in of in de directe omgeving van het plangebied plaats.

3.8 Archeologie

Archeologische waarden dienen op grond van het Verdrag van Malta (1992) te worden meegewogen in de besluitvorming over ruimtelijke ingrepen. Voor de bekende waarden kan de Archeologische Monumentenkaart (AMK) worden geraadpleegd. Voor de te verwachten waarden wordt gebruikgemaakt van de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW). De IKAW geeft voor het grootste deel van het plangebied een hoge trefkans op archeologische waarden aan (zie kaart 5). Op de AMK is alleen waarde toegekend aan het zuidwestelijk gelegen terrein waar de kantoren zijn gepland. Deze locatie maakt deel uit van een groter gebied met de aanduiding “terrein van hoge archeologische waarde”. De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) geeft de volgende omschrijving van deze AMK-waarde:

“Deze archeologische monumenten hebben een lagere score op de criteria kwaliteit, zeldzaamheid, contextwaarde dan de terreinen van zeer hoge archeologisch waarde. Voor een aantal terreinen geldt echter dat de exacte kwaliteit en omvang van het monument nog niet vaststaat. Op grond van een vervolgonderzoek zou een dergelijk terrein alsnog bij een hogere categorie ingedeeld kunnen worden. Een aantal terreinen kan geselecteerd worden met de bedoeling deze voor te dragen voor bescherming op grond van de Monumentenwet.”



Legenda

AMK (ROB)

- archeologische betekenis
- archeologische waarde
- hoge archeologische waarde
- zeer hoge archeologische waarde

IKAW

- niet gekarteerd
- lage trefkans
- middelhoge trefkans
- hoge trefkans
- water

N

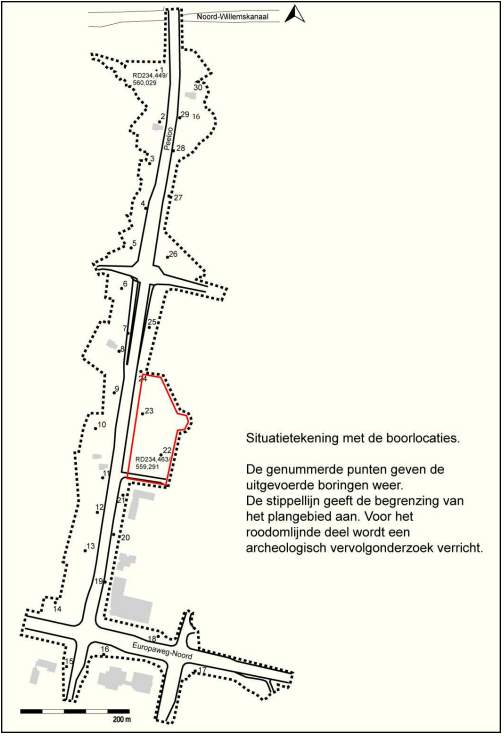
BügelHajema

23-01-06

Vanwege de hoge trefkans en genoemde AMK-waarde is er een inventariserend archeologisch veldonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek heeft in september 2004 plaatsgevonden en is uitgevoerd door De Steekproef (zie rapport “Assen, Peelo-Zuid: Een inventariserend Archeologisch Veldonderzoek”, september 2004).
Hieronder zijn de belangrijkste conclusies samengevat.

Het oorspronkelijke bodemprofiel in het plangebied is grotendeels verstoord. Dat neemt niet weg dat zich in de gele (deels ijzerhoudende) zandlagen en keileem nog Middeleeuwse sporen bevinden. Grondsporen uit deze periode kunnen omvangrijk zijn en zich tot op grote diepte uitstrekken. De aanwezigheid van Middeleeuwse en Romeinse sporen in de directe omgeving wijst op een lange bewoningsgeschiedenis in dit gebied.
Tijdens of direct na het verwijderen van de bouwvoor verplicht de gemeente Assen zich een waarneming te laten uitvoeren door een gecertificeerd archeologisch bedrijf. Indien er grondsporen worden aangetroffen dienen deze opgetekend worden. Vondsten worden verzameld. Aanwezige waarden zijn zodoende voor toekomstig wetenschappelijk onderzoek veiliggesteld.

In het verleden is het plangebied en het gebied direct grenzend hieraan, uitgebreid archeologisch onderzocht. Om de voortgang van de werken niet te belemmeren, verplicht de gemeente Assen zich om, in afwijking van het bovengestelde, tijdens of direct na het verwijderen van de bouwvoor een vervolgonderzoek te laten uitvoeren. Dit vervolgonderzoek wordt uitgevoerd in de vorm van een “opgraving onder beperking” door een gecertificeerd archeologisch bedrijf en betreft het roodomlijnde deel in de bijgaande figuur. Dit gebied komt overeen met de bestemming “kantoren” op de plankaart. Een opgraving onder beperking volgt net als archeologische begeleiding het graafwerk van de bouwputten, maar staat toe dat de aangetroffen sporen volledig worden gedocumenteerd.



3.9 Flora en Fauna

3.9.1 Inleiding

In het kader van dit bestemmingsplan is het van belang te kijken naar het al dan niet voorkomen van en eventuele effecten op de Ecologische Hoofdstructuur, Habitat- en Vogelrichtlijngebieden en natuurmonumenten. Tevens dient er een inschatting te worden gemaakt van het voorkomen van beschermde soorten in het kader van de Flora- en faunawet en eventuele overtreding van de verbodsbepalingen en de mogelijkheid daar ontheffing voor te verkrijgen.

Hieronder volgt een samenvatting van de complete rapportage “Onderzoek Flora- en faunawet Wegvak Peelo-Zuid” (BügelHajema Adviseurs, 2004).

3.9.2 Gebiedsbescherming

Natura 2000 is een initiatief in natuurbescherming op Europees niveau om te komen tot een netwerk van beschermde natuurgebieden. Deze gebieden bestaan uit de speciale beschermingszones voor natuurlijke habitatten op grond van de Europese Habitatrichtlijn (1992) en de vogelrichtlijngebieden aangewezen op grond van de Europese Vogelrichtlijn (1979).

De Ecologische Hoofdstructuur is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland. Het vormt de basis voor het natuurbeleid. De Ecologische Hoofdstructuur is opgebouwd uit kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingszones.

In 1968 is de Natuurbeschermingswet van kracht geworden. Op grond hiervan zijn natuurgebieden aangewezen als beschermd Natuurmonument of Staatsnatuurmonument. Op deze manier worden kwetsbare of bedreigde natuurgebieden beschermd.

Een ruimtelijke ingreep in of een externe activiteit met significant negatieve effecten op beschermde gebieden uit het Natura 2000- beleid en Natuurmonumenten uit de Natuurbeschermingswet mag niet plaatsvinden, tenzij het gaat om dwingende redenen van zwaarwegend maatschappelijk belang. Er moet worden aangetoond dat er geen redelijk alternatief bestaat voor de plannen en dat alle schade wordt gecompenseerd. Daarover moet het bevoegd gezag een beslissingsdossier opbouwen waarvoor de initiatiefnemer de rapportage moet leveren. De Ecologische Hoofdstructuur mag niet worden aangetast. Aantasting wordt alleen verdedigbaar geacht als aantoonbaar is dat het project van groot maatschappelijk belang is en er geen redelijk alternatief bestaat. Hier geldt het zogenaamde "nee-tenzij"-principe. De aantasting moet zoveel mogelijk worden gemitigeerd. Restschade moet worden gecompenseerd.

Het plangebied is geen onderdeel van en grenst niet aan beschermde gebieden. De beschermde gebieden rond Assen ondervinden geen nadelige effecten van de aanleg en het gebruik van de weg.

3.9.3 Soortbescherming

Met ingang van 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Het soortenbeleid uit de Vogelrichtlijn van 1979 en de Habitatrichtlijn van 1992 van de Europese Unie is hiermee in de nationale wetgeving verwerkt. Achter de Flora- en faunawet staat het idee van de zorgplicht voor in het wild levende beschermde dieren en planten en hun leefomgeving. Deze soorten worden opgesomd in de "lijsten beschermde inheemse planten- en diersoorten". Deze zorgplicht betekent dat een ontheffing van het verbod op verstoren (of erger) alleen kan worden verleend, als geen afbreuk wordt gedaan aan de goede staat van instandhouding van de soort. Deze voorwaarde geldt voor alle beschermde soorten.

De AMvB betreffende artikel 75 van de Flora- en faunawet van 23 februari 2005 deelt de beschermde soorten in drie beschermingsregimes in. Voor de soorten in tabel 1 van de AMvB geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen vrijstelling voor de verbodsbepalingen genoemd in artikel 8 tot en met 12 van de Flora- en faunawet. Voor de soorten uit tabel 2 en voor alle vogelsoorten geldt eveneens een vrijstelling bij ruimtelijke activiteiten, mits de activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit goedgekeurde gedragscode. Deze gedragscode moet door de sector of de ondernemer zelf worden opgesteld en worden ingediend voor goedkeuring, zie het hiernavolgende. Zolang er geen gedragscode is opgesteld, moet voor verstoring van de soorten uit tabel 2 ontheffing worden aangevraagd. Een ontheffing zal worden verleend als er:

- geen benutting of economisch gewin plaatsvindt;
- zorgvuldig wordt gehandeld.

Dit houdt in elk geval in dat de werkzaamheden geen wezenlijke invloed hebben op de soort. Er mag geen afbreuk worden gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Verder moet voorafgaand aan de werkzaamheden in redelijkheid alles worden verricht of gelaten om te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken dat dieren worden gedood of verwond en verblijfplaatsen worden beschadigd. Hierdoor ligt het voor de hand dat in ieder geval buiten het broedseizoen zal moeten worden gewerkt.
Voor de soorten die in bijlage 1 (AMvB) en bijlage IV (Habitatrichtlijn) worden genoemd, geldt geen vrijstelling. Ook niet op basis van een gedragscode. Voor verstoring van deze soorten en van vogels kan slechts ontheffing worden verleend als aan drie voorwaarden wordt voldaan:

- geen afbreuk van de gunstige staat van instandhouding van de soort;
- geen alternatief voor de werkzaamheden;
- een specifiek in de wet of de AMvB genoemde omstandigheid, waaronder de bedreiging van de volksgezondheid of de openbare veiligheid, bestendig gebruik en uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.

De rapportage van het Flora- en faunawetonderzoek is geschreven voordat deze AMvB in werking trad. De tekst van die rapportage is daarop niet aangepast. De onderstaande tekst (de conclusie van het rapport) is wel aangepast op de AMvB. Het betreft veranderingen in beschermingsregime en de noodzaak om ontheffingen aan te vragen. De conclusies van het onderzoek over instandhouding van soorten en de noodzaak tot nader onderzoek zijn niet veranderd.

Voor dit onderzoek zijn gegevens gebruikt van Natuurloket, FLORON (vaatplanten), SOVON (broedvogels), provincie Drenthe (vaatplanten, reptielen, amfibieën en dagvlinders) en van de verspreidingsatlassen van zoogdieren, vleermuizen, vissen en libellen. Voor verspreidingsgegevens van amfibieën, reptielen en vissen zijn tevens de kaarten op de internetsite van RAVON geraadpleegd.
De gegevens van de vaatplanten, broedvogels, reptielen (provincie), amfibieën (provincie) en dagvlinders zijn verzameld per kilometerhok. Dat is een hok van één bij één kilometer. De Topografische Dienst heeft deze hokken ingevoerd als rasterverdeling van de topografische kaarten van Nederland. De overige gegevens zijn verzameld per uurhok. Dat is een vak van vijf bij vijf kilometer, gebaseerd op diezelfde verdeling. Het plangebied ligt in de kilometerhokken 234−559 en 234−558. Beide kilometerhokken liggen in uurhok 12−27.

Binnen een uurhok komen diverse milieus voor. Daardoor zijn uurhokgegevens niet altijd met voldoende zekerheid tot het te onderzoeken plangebied te herleiden. Bovendien zijn niet alle soorten intensief geïnventariseerd en zijn de gegevens vaak gedateerd. Het gebied is in september 2004 bezocht om een indruk te krijgen van het terrein.
Met behulp van het veldbezoek, de kennis over leefgebieden en de beschikbare gegevens is van de meeste groepen een compleet beeld ontstaan over het voorkomen van de soorten in het gebied.

Van de meeste soortengroepen is tijdens het vooronderzoek een voldoende compleet beeld ontstaan over het voorkomen in het plangebied. De aanwezigheid van vleermuiskolonies kon in het eerste onderzoek niet worden uitgesloten. Alle vleermuissoorten staan in bijlage IV van de Habitatrichtlijn. Daarom is nader onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van vleermuizen (BügelHajema Adviseurs, 2005). In het plangebied zijn geen kolonieplaatsen aangetroffen. Er zal geen significante verstoring van vleermuizen optreden.

De volgende natuurwaarden worden niet bedreigd door de activiteiten in het plangebied:

- vaatplanten;
- vleermuizen;
- dagvlinders;
- libellen.

De zwaarder beschermde steenmarter heeft binnen het territorium meerdere verblijfplaatsen. Hierdoor leidt het eventuele verlies van één verblijfplaats niet tot het vertrek uit het territorium. Rond het plangebied zijn veel

mogelijkheden om een nieuwe verblijfplaats te vinden. Daarom is deze vorm van verstoring volgens directie Noord van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit niet ontheffingsplichting. Tijdens het voortplantingsseizoen (maart-augustus) zijn de verblijfplaatsen beschermd en mag niet worden gesloopt.

Alle vogelsoorten (uitgezonderd exoten) zijn beschermd. Bij uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting geldt vrijstelling van de verboden, als wordt gehandeld volgens een goedgekeurde gedragscode.
Als er geen gedragscode is, moet worden nagegaan of er verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet worden overtreden. Er zijn in de omgeving van het plangebied geen permanent bewoonde nesten of belangrijke rust- of foerageergebieden van vogels aanwezig. Daarom kan men er in dit plangebied van uitgaan dat er geen verbodsbepalingen worden overtreden, als er buiten het broedseizoen (15 maart tot 15 juli) wordt gewerkt, of als er voor 15 maart wordt aangevangen en de werkzaamheden continu voortduren. Dit is in overeenstemming met de visie van DLG, de adviserende instantie op gebied van ontheffing Flora- en faunawet.
De gemeente Assen heeft als interne gedragsregel vastgelegd om bouw- en sloopwerkzaamheden buiten het broedseizoen te laten verrichten.

In het plangebied leven enkele beschermde zoogdieren en amfibieën. Deze staan in tabel 5. Voor deze soorten geldt een vrijstelling voor de artikelen 9 tot en met 12 van de Flora- en faunawet. Aan deze vrijstellingen zijn geen aanvullende eisen gesteld. Voor verstoring van deze soorten hoeft dus geen ontheffing te worden aangevraagd. De verboden, bedoeld in artikel 9 tot en met 11 van de wet, gelden niet ten aanzien van de mol (Talpa europaea) in zijn gehele leefgebied en niet ten aanzien van huisspitsmuis, bosmuis en veldmuis, indien deze soorten in en rond gebouwen en op erven voorkomen.

Tabel 5. Soorten waarvoor een vrijstelling geldt.

Nederlandse naam	**Latijnse naam**
Mol	Talpa europaea
Gewone bosspitsmuis	Sorex araneus
Tweekleurige bosspitsmuis	Sorex coronatus
Dwergspitsmuis	Sorex minutus
Huisspitsmuis	Crocidura russula
Veldmuis	Microtus arvalis
Bosmuis	Apodemus sylvaticus
Rosse woelmuis	Clethrionomys glareolus
Aardmuis	Microtus agrestis
Dwergmuis	Micromys minutus
Egel	Erinaceus europaeus
Bunzing	Mustela putorius
Wezel	Mustela nivalis
Bruine kikker	Rana temporaria
Meerkikker*)	Rana ridibunda
Gewone pad	Bufo bufo

*) Indien de sloot tussen beide braakliggende percelen wordt gedempt of vergraven in het voortplantingsseizoen (april-juni).

Door bij de gebiedsinrichting mede rekening te houden met het behoud en stimuleren van natuurwaarden, worden de negatieve effecten geminimaliseerd. Bovendien kan een soepele ontheffingsprocedure worden bevorderd. Dit resulteert in de volgende aanbevelingen.
- Bij het vergraven van het terrein moet zo gewerkt worden dat dieren kunnen vluchten naar andere gebieden.
- Door bij de beplanting gebruik te maken van inlandse bloem-, bes-, vrucht- en nootdragende soorten, wordt het gebied aantrekkelijker voor diverse soorten.
- Om de verstoring van jagende vleermuizen zo klein mogelijk te houden, moet verkeersgeleidend licht worden gebruikt.
- Om het aantal verkeersslachtoffers te beperken kunnen op diverse plekken faunatunnels worden aangelegd.
- Om steenmarter die mogelijk een van de gebouwen tijdelijk bewoont de kans te geven een gebouw te verlaten, moet voor de sloop het gebouw worden leeggeruimd. Daarna moet de sloop aan één kant van het gebouw beginnen. Dit dient buiten de voortplantingsperiode van steenmarter (maart tot en met juni) te gebeuren.

Bij het uitvoeren van de werkzaamheden zullen alle aanbevelingen worden nageleefd dan wel worden opgevolgd met uitzondering van de aanleg van faunatunnels.

3.10 Externe veiligheid

3.10.1 Algemeen

Het beleid ten aanzien van het produceren, verwerken, opslaan en vervoeren van gevaarlijke stoffen begint steeds vastere vormen aan te nemen. De overheid werkt hard aan het vastleggen van veiligheidsnormen die in acht moeten worden genomen en waarmee zowel op het gebied van milieu als op het gebied van de ruimtelijke ordening rekening moet worden gehouden. Nieuw aan het veiligheidsbeleid is dat de afwegingen ten aanzien van risico's op ongevallen die doden en gewonden tot gevolg kunnen hebben duidelijk zichtbaar moeten worden gemaakt en niet langer onbewust of impliciet plaatsvinden.

Ten aanzien van inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen in het Staatsblad gepubliceerd. De inwerkingtreding was 27 oktober 2004. Ook ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen zullen in de toekomst wettelijke normen worden vastgesteld. Vooralsnog dient op dit punt echter te worden gewerkt met bestaande circulaires, nota's en handreikingen zonder wettelijke status.

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen richt zich, zoals uit de naam reeds blijkt, primair op inrichtingen als bedoeld in de Wet milieubeheer. Welke inrichtingen onder de werking van het besluit vallen, blijkt uit artikel 2, lid 1. Deze inrichtingen brengen risico's met zich mee voor de in de omgeving gelegen risicogevoelige objecten.

Het besluit onderscheidt twee categorieën risicogevoelige objecten, namelijk kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Bij kwetsbare objecten kan bijvoorbeeld worden gedacht aan woningen, ziekenhuizen, verpleeghuizen, scholen, kinderopvang, grote kantoren, hotels en winkelcomplexen en grote kampeer- en recreatieterreinen. Beperkt kwetsbare objecten volgens het besluit zijn verspreid liggende woningen, dienstwoningen van derden, kleinere kantoren, hotels en winkels, bedrijfsgebouwen, sporthallen, zwembaden, speeltuinen, overige sport- en kampeerterreinen en objecten van hoge infrastructurele waarde zoals elektriciteitscentrales.

Vervolgens geeft het besluit waarden voor het risico dat toelaatbaar wordt geacht voor deze objecten. Hierbij worden twee vormen van risico onderscheiden.
Allereerst het plaatsgebonden risico. Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlijdensrisico op een bepaalde plaats waarbij het niet van belang is of op die plaats daadwerkelijk een persoon aanwezig is. In het besluit is het plaatsgebonden risico gedefinieerd als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een inrichting zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval met een gevaarlijke stof. Dit risico laat zich goed ruimtelijk vertalen aangezien het om punten gaat waar zich een bepaald risico voordoet. Deze punten kunnen worden verbonden tot een contour.

Voor de zogenaamde categoriale inrichtingen, inrichtingen waarbij slechts één stof of categorie van stoffen verantwoordelijk is voor het risico, kan het plaatsgebonden risico eenvoudig worden bepaald. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om LPG, enkelvoudige opslagen, ammoniakopslag en dergelijke. Voor deze inrichtingen is op basis van een ministeriële regeling de plaatsgebonden risicocontour vertaald in een afstand. Bij de niet-categoriale inrichtingen, inrichtingen waarbij niet steeds dezelfde stoffen aanwezig zijn en waarbij stoffen wellicht worden bewerkt, kan geen standaard afstand worden bepaald. De ligging van de plaatsgebondenrisicocontour zal hierbij moeten worden bepaald door een risicoanalyse.

Voor kwetsbare objecten geldt een harde normstelling in de vorm van een grenswaarde. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt een richtwaarde. De grenswaarde dient altijd en de richtwaarde zoveel mogelijk in acht te worden genomen. Zowel de grens- als de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico zijn bepaald op 10^{-6} per jaar (1 op de 1.000.000). Voor bestaande kwetsbare objecten mag gedurende drie jaar na de vaststelling van het besluit een grenswaarde van 10^{-5} per jaar (1 op de 100.000) worden aangehouden en moet uiterlijk op 1 januari 2010 aan de norm van 10^{-6} worden voldaan. Voor situaties met een te hoog risico geldt bovendien dat tot 2010 de situatie niet mag verslechteren (standstill-beginsel). Indien bijvoorbeeld sprake is woningen binnen de 10^{-5}-contour doet zich een acute saneringssituatie voor en zal binnen drie jaar de milieuvergunning moeten worden ingetrokken of aangescherpt of de woning gesaneerd moeten zijn.
Aangezien het bij beperkt kwetsbare objecten slechts gaat om een richtwaarde geldt voor deze objecten geen saneringsverplichting.

Ten tweede kent het besluit het zogenaamde groepsrisico. Hierbij gaat het om de kans per jaar dat een groep mensen in minimaal een bepaalde omvang slachtoffer wordt van een ongeval. In het besluit wordt dit gedefinieerd als de (cumulatieve) kansen dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als direct gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van de inrichting en van één ongeval in die inrichting, waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Het groepsrisico moet worden bepaald binnen het invloedsgebied van de inrichting. Voor het groepsrisico gelden, anders dan voor het plaatsgebonden risico, geen grenswaarden maar slechts oriënterende waarden. Het gaat om een maatschappelijke verantwoordingsplicht aan de hand van het risico. Ten aanzien hiervan moet een belangenafweging plaatsvinden. De wijze waarop met het groepsrisico moet worden omgegaan, blijkt uit een bij het besluit behorende ministeriële regeling en de in concept beschikbare "Handreiking Groepsrisico".

Ook hier doet zich het verschil voor tussen categoriale en niet-categoriale bedrijven. Voor categoriale bedrijven kan aan de hand van de tabellen uit de ministeriële regeling worden bepaald of het aantal personen in het invloedsgebied, in combinatie met het gevaar van de risicobron, de oriënterende waarde overschrijdt. Bij niet-categoriale bedrijven moet altijd een berekening van het groepsrisico worden uitgevoerd.

3.10.2 Vertaling naar het bestemmingsplan

In het onderstaande wordt aangegeven op welke wijze in het bestemmingsplan rekening is gehouden met de regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Ingegaan wordt op:
- in of nabij het plangebied voorkomende categoriale inrichtingen (niet-categoriale inrichtingen komen in het plangebied niet voor);
- vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het gaat hierbij om de volgende inrichtingen.

Adres	Type inrichting
Industrieweg 46b, Assen	LPG-verkooppunt
Peelo 22a, Assen	LPG-verkooppunt

Plaatsgebonden risico
In beide gevallen gaat het om buiten het plangebied gelegen verkooppunten. De doorzet bedraagt daarnaast in beide gevallen minder dan 1.000 m³ per jaar. Dit betekent dat de 10^{-6}-contour voor beide inrichtingen op 45 m uit het vulpunt ligt. Vanaf het ondergronds reservoir en de afleverzuil gelden afstanden van respectievelijk 25 m en 15 m. De 10^{-5}-contour ligt voor alle inrichtingen op 25 m vanuit het vulpunt en op 15 m vanuit het ondergronds reservoir.
Zowel de 10^{-6}- als de 10^{-5}-contour liggen niet over het plangebied. Het plaatsgebonden risico is dan ook niet relevant voor het voorliggende bestemmingsplan.

Groepsrisico
De verantwoordingsplicht voor het groepsrisico volgt uit de artikelen 12 en 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen. De verplichting komt tot uitdrukking in een motivering van:
- het aantal personen in het invloedsgebied;
- het groepsrisico;
- de mogelijkheden tot risicovermindering;
- de alternatieven;
- de mogelijkheden om de omvang van de ramp te beperken;

- de mogelijkheden tot zelfredzaamheid.

Voor de LPG-stations geldt op basis van de ministeriële uitvoeringsregeling dat de straal van het invloedsgebied 150 m bedraagt. Binnen deze zone vallen geen gronden welke in het voorliggende bestemmingsplan vallen. Daarmee is ook het groepsrisico niet relevant voor het voorliggende bestemmingsplan.

Zoals gezegd bestaat er voor het vervoer van gevaarlijke stoffen nog geen wettelijke normering zoals die voor inrichtingen. Wel is in 1996 de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen opgesteld waarin het veiligheidsbeleid ten aanzien van vervoer is neergelegd. In 2004 is een nieuwe versie van deze circulaire verschenen. Deze nieuwe circulaire kan worden gezien als voorbode van een eventuele wettelijke verankering van de risiconormen. Met de realisatie van deze wettelijke verankering zal de circulaire komen te vervallen. Er wordt naar gestreefd deze wettelijke verankering binnen vier jaar te realiseren. Als dat niet lukt, dan zal de werkingsduur van deze circulaire worden verlengd.

Met betrekking tot het bepalen van de risico's adviseert de nieuwe circulaire de volgende procedure te volgen. "Een eerste indruk van de risico's kan worden verkregen aan de hand van de risicoatlassen die in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn opgesteld. Indien het (geprognosticeerde) aantal transportbewegingen per jaar op een route lager is dan de in het Paarse Boek vermelde drempelwaarden, is het niet noodzakelijk het externe veiligheidsrisico te kwantificeren. In die gevallen bestaat er formeel gezien geen extern veiligheidsprobleem, ofschoon altijd de kans aanwezig is dat er ongevallen plaatsvinden waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen. Indien de drempelwaarden worden overschreden of in de specifieke situatie niet van toepassing zijn, dient het risico te worden gekwantificeerd".

Ten aanzien van het plaatsgebonden risico laat de "Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen" (2003) zien dat binnen de gehele provincie Drenthe geen wegvak voorkomt waarvan de plaatsgebonden risico-contour groter is dan 10^{-6}/jaar.
De genoemde Risicoatlas geeft ook voor het groepsrisico aan dat nergens de oriënterende waarde van het groepsrisico wordt overschreden.

Het eventueel opnemen van het voorliggende wegvak in de gemeentelijke "routing wegtransport gevaarlijke stoffen" zal hierop geen noemenswaardige invloed hebben. Wat betreft het transport van gevaarlijke stoffen doen zich derhalve geen belemmeringen voor op het gebied van externe veiligheid.

3.11 Belemmeringen

Hoogspanningsleidingen

Wegvak Peelo-Zuid kruist een hoogspanningsleiding. Tot een breedte van 25 meter ter weerszijden van de lijn aangeduid met "hoogspanningsleiding" zijn de gronden mede bestemd voor hoogspanningsleidingen.

In het plangebied ligt een ∅ 150 aardgastransportleiding van de Gasunie. Tot voor kort werd geadviseerd op basis van de circulaire van het ministerie van VROM getiteld "Zonering rondom hoge druk aardgastransportleidingen" uit 1984. Het ministerie is echter doende het externe veiligheidsbeleid rondom aardgasleidingen te vernieuwen. Daaruit kunnen veiligheidsafstanden voortkomen die afwijken van de circulaire uit 1984. Teneinde te kunnen anticiperen op dit nieuwe externe veiligheidsbeleid heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de gemeenten en provincies verzocht het RIVM te raadplegen voor vragen over veiligheidsafstanden. Het RIVM heeft een zone aangegeven. De zonebreedte bedraagt 4 meter ter weerszijden van het hart van de leiding. Binnen deze zone mogen geen werkzaamheden worden uitgevoerd.

4 Planbeschrijving

4.1 Algemeen

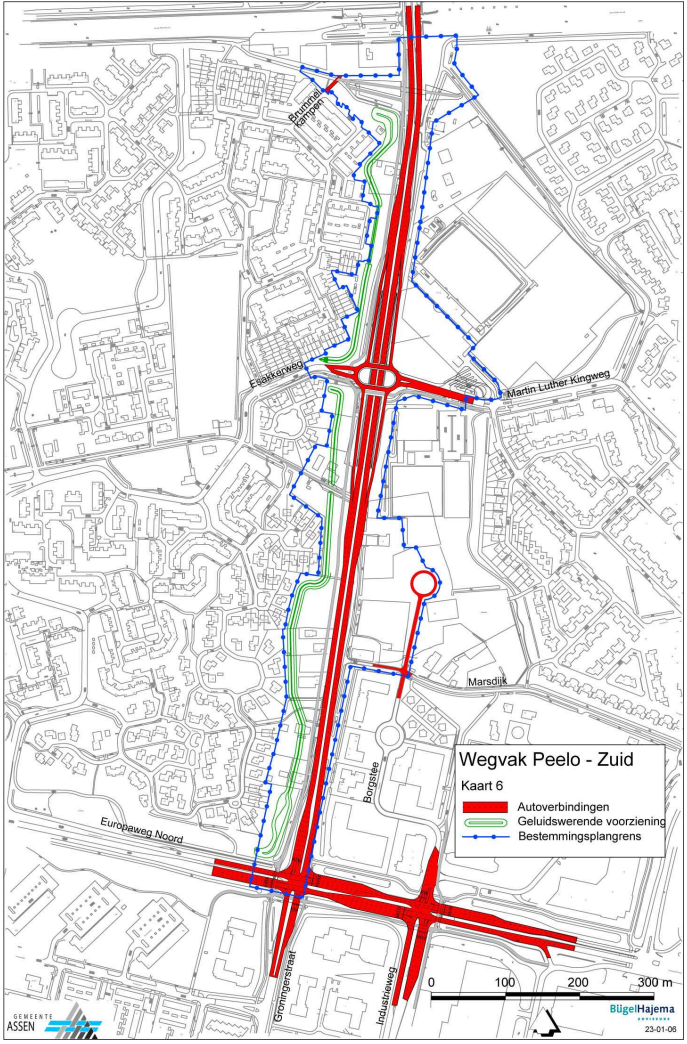
In de structuurvisie Wegvak Peelo-Zuid wordt aangegeven dat de capaciteitsvergroting van dit wegvak voor een belangrijk deel wordt bereikt door het aantal rijstroken te verdubbelen. Daarnaast worden op kruispunten "slimme" verkeerslichten toegepast en worden alle erfaansluitingen opgeheven. Aan de westzijde wordt een éénzijdig, in twee richtingen te berijden, vrijliggend fietspad aangelegd. De belangrijkste kruisende fietsroutes worden door middel van tunnels gerealiseerd.
Simulaties in het verkeersmodel van de gemeente Assen geven aan dat de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer dan aanzienlijk verbetert. Ook met de geprognosticeerde groei van het verkeer, biedt de voorgestane uitbreiding voldoende mogelijkheden om het verkeer te verwerken.

De verdubbeling wordt in onderdelen gerealiseerd. Eerst wordt gestart met het noordelijk deel (gedeelte A28 – Noord-Willemskanaal). De uitbreiding van het aantal rijstroken in dit deel is geïntegreerd in de ontwikkeling van bedrijventerrein Messchenveld (2003 tot en met 2005). Daarna zal het zuidelijk deel van Wegvak Peelo (vanaf het Noord-Willemskanaal tot de Industrieweg) worden uitgevoerd.

4.2 Verkeer

Tussen de Europaweg en het Noord-Willemskanaal wordt de weg als een 2 x 2 strooks weg uitgevoerd. Alle erfaansluitingen worden daarbij conform de richtlijnen Duurzaam Veilig opgeheven. Dit betekent dat de aanliggende percelen niet meer vanaf Wegvak Peelo-Zuid bereikbaar zijn. De aan de westzijde gelegen panden zijn daartoe aangekocht door de gemeente.
De aan de oostzijde gelegen percelen en panden zullen vanuit Marsdijk of de Borgstee worden ontsloten.
De aansluiting van de Marsdijk op het Wegvak Peelo-Zuid wordt zowel voor gemotoriseerd verkeer als fietsers en voetgangers opgeheven.

De inrichting van de kruispunten is gericht op het ongelijkvloers laten kruisen van het fietsverkeer van het Wegvak Peelo-Zuid. Hierbij waren oorspronkelijk fietstunnels in beeld bij het fietspad langs het Noord-Willemskanaal, Esakkerweg/Martin Luther Kingweg en Europaweg-Noord.


Wegvak Peelo - Zuid
Kaart 6
Autoverbindingen
Geluidswerende voorziening
Bestemmingsplangrens
Brummel Kampen
Esakkerweg
Martin Luther Kingweg
Marsdijk
Borgstee
Europaweg Noord
Groningerstraat
Industrieweg
0
100
200
300 m
GEMEENTE ASSEN
BügelHajema
23-01-06

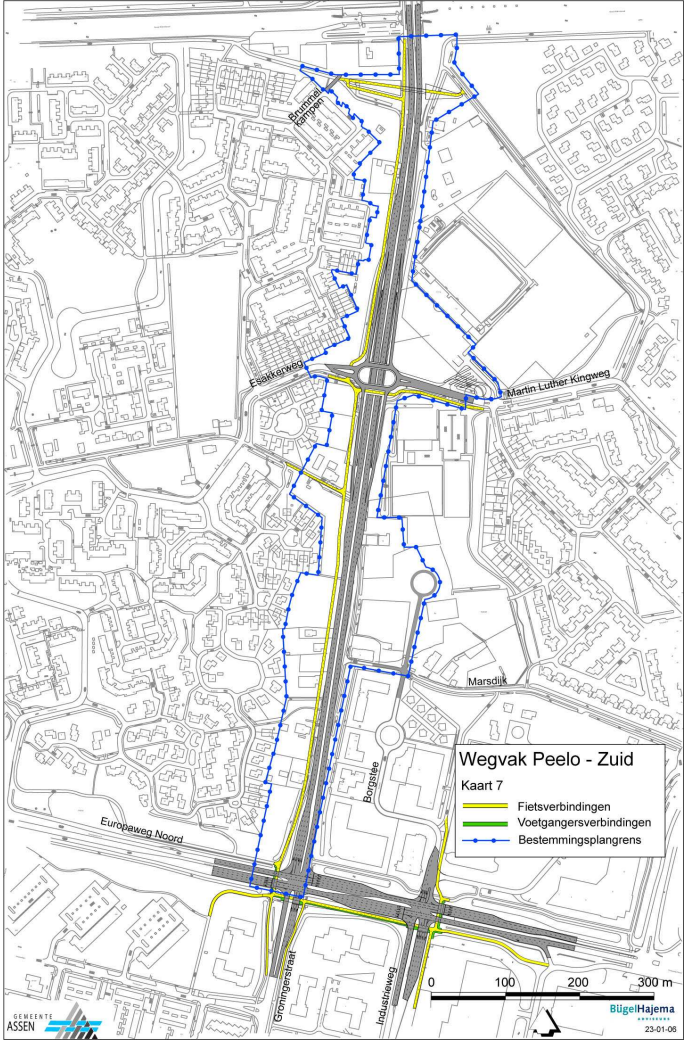
In de uitwerking van de plannen voor de herinrichting van het zuidelijke deel van Wegvak Peelo is specifiek aandacht geschonken aan:

- het gemotoriseerd verkeer op het Wegvak Peelo-Zuid (doorstroming is primair);
- verbinding tussen Marsdijk en Peelo voor auto en fiets maar ook stedenbouwkundig gezien;
- bereikbaarheid en inrichting van het knooppunt openbaar vervoer gekoppeld met goede doorstroming voor het openbaar vervoer;
- sociale veiligheid voor fietsers;
- waterhuishouding;
- verkeersveiligheid.

In de uitwerking van het tracé zijn de bestaande “bochten” rechtgetrokken. Hiermee ontstaan langere rechtstanden die betere zichtlijnen door de tunnel opleveren. Dit past goed bij het beeld van belangrijke invalsweg van de stad. Het geeft ook meer mogelijkheden om de veiligheid van te verbeteren.

Het kruispunt Wegvak Peelo-Zuid - Esakkerweg - Martin Luther Kingweg is vormgegeven als een ongelijkvloerse kruising met een tunnel voor gemotoriseerd verkeer op het Wegvak Peelo-Zuid. De doorstroming van het “doorgaande verkeer” is hiermee, ook in de toekomst, optimaal gewaarborgd.
Met op-/afritten worden de wijken Peelo en Marsdijk op het Wegvak Peelo-Zuid ontsloten. Het kruispunt bovenop de tunnel wordt vormgegeven als een (ovale) rotonde. Aan de zuidzijde hiervan ligt op maaiveldniveau een eenzijdig in twee richtingen bereden fietspad.
Door het toepassen van een tunnel ontstaat er tevens een betere relatie tussen de wijken Peelo en Marsdijk.

In het ontwerp voor het kruispunt met de Europaweg-Noord is ook het kruispunt Europaweg-Noord - Industrieweg betrokken. De doorstroming van het gemotoriseerde verkeer op de route Wegvak Peelo naar de Industrieweg is van het grootste belang. In de vormgeving ligt hierop ook het accent. De verkeerslichten worden hierbij vernieuwd en er worden nieuwe rijstroken aangelegd.


Wegvak Peelo - Zuid
Kaart 7
Fietsverbindingen
Voetgangersverbindingen
Bestemmingsplangrens
Brummel Kampen
Esakkerweg
Martin Luther Kingweg
Marsdijk
Borgstee
Europaweg Noord
Groningerstraat
Industrieweg
0
100
200
300 m
GEMEENTE ASSEN
BügelHajema
23-01-06

De gemeente Assen beschikt over een verkeersmodel. Dit model berekent wat de verkeersintensiteiten op het wegennet in het jaar 2014 zullen zijn. Bij dit model is rekening gehouden met de socio-economische ontwikkelingen van Assen in de komende periode. Zo is bij dit model rekening gehouden met een volgroeid Kloosterveen I en II (Model L). Het betreft hier een prognose voor het jaar 2014. In onderstaande tabel zijn de geprognosticeerde intensiteiten opgenomen.

Tabel 6 Verkeersintensiteiten Wegvak Peelo-Zuid 2014

weggedeelte	Etmaal intensiteit	Samenstelling Licht	Middelzware	zwaar
Europaweg Noord-Esakkerweg	30.000	91	6	3
Esakkerweg-Noord Willemskanaal	32.000	91	6	3
Esakkerweg	4.500	91	6	3
Martin Luther Kingweg	8.500	91	6	3

Ter hoogte van het Noord-Willemkanaal bevindt zich een steunpunt van de Provincie Drenthe ten behoeve van de bediening van de sluis in het Noord-Willemskanaal. Omdat er na de verdubbeling van het Wegvak Peelo-Zuid geen directe ontsluiting op dit wegvak meer mogelijk is, zal dit het steunpunt ontsloten te worden via de Wijk Peelo. In het verlengde van de Brummelkampen (nabij huisnummers 14-24) wordt een weg aangelegd ter ontsluiting van dit perceel.

De ontsluiting van de kantoren nabij de Martin Luther Kingweg vindt plaats via deze weg.
De ontsluiting van het ten noorden van het sportcomplex van Achilles te ontwikkelen gebied wordt eveneens op de Martin Luther Kingweg ontsloten. Het ontwikkelen van dit gebied zelf valt buiten het kader van dit plan. Met een extra ontsluiting van dit gebied wordt in dit plan echter al wel rekening gehouden. Daartoe kan tussen het Achillesterrein en de toerit naar het Wegvak Peelo-Zuid een verbindingsweg worden aangelegd.
De kantoren nabij de Marsdijk worden ontsloten via de Borgstee. Tussen het Wegvak Peelo-Zuid en de kantoren komen geen parkeervoorzieningen ten behoeve van deze kantoren.

De fiets heeft in Assen een belangrijke functie. De gemeente Assen voert een beleid om het fietsgebruik, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, te stimuleren. Het fietsnetwerk is opgedeeld in primaire, secundaire en recreatieve routes. De fietspaden langs Wegvak Peelo-Zuid, Esakkerweg en Martin Luther Kingweg zijn onderdeel van het primaire fietsnetwerk. Wegvak Peelo is ook onderdeel van de fietsroute Assen-Vries. Het fietspad langs het Noord-Willemskanaal is onderdeel van het secundaire netwerk.
Het fietspad langs het Noord-Willemskanaal kruist Wegvak Peelo-Zuid door middel van een fietstunnel.
Ter hoogte van het kruispunt Wegvak Peelo-Zuid-Esakkerweg-Martin Luther Kingweg wordt het autoverkeer van Wegvak Peelo-Zuid, door middel van een tunnel, onder het kruispunt doorgeleid. Hierdoor ontstaat een (sociaal) veilige fietsverbinding tussen Peelo en Marsdijk.
Met behulp van verkeerslichten kunnen de fietsers de Europaweg-Noord oversteken. Daar de fietsers veelal met de hoofdstroom "groen licht" krijgen is er een snelle en veilige oversteek mogelijk.

De primaire en secundaire fietsroutes worden bij voorkeur in asfalt/beton uitgevoerd. Deze kwaliteit komt het comfort van de fietser ten goede.

Wegvak Peelo is een belangrijke schakel in de busroutes
Assen-Groningen. Voor een betrouwbare en snelle dienstregeling is een goede doorstroming op wegvak Peelo gewenst. Ook de Esakkerweg is onderdeel van een deel van de busroutes Assen - Groningen. De Martin Luther Kingweg is onderdeel van het stedelijk openbaar vervoer netwerk. Bij het kruispunt Wegvak Peelo-Zuid-Esakkerweg-Martin Luther Kingweg komen alle busroutes tezamen. In de omgeving van dit kruispunt zal een (overstap) knooppunt van openbaar vervoer worden ontwikkeld. In combinatie met een goede wachtgelegenheid voor reizigers wordt in de omgeving van het knooppunt een stallingsgelegenheid voor ongeveer 150 fietsen gerealiseerd.

4.3 Stedenbouwkundige inpassing

Met de realisatie van de bedrijfsterreinen Peelerpark en Messchenveld in het gebied tussen Noord-Willemskanaal en de A28 heeft de stad de grens verlegd tot aan de A28. De stadsgrens is letterlijk en figuurlijk een kilometer naar het noorden verplaatst. Wegvak Peelo-Zuid ligt hiermee geheel in een stedelijk gebied.

Door de realisatie van de geluidswal van de wijk Peelo en de sportvoorzieningen van Marsdijk is het groene landschap als het ware de stad ingetrokken. Daarbij is ter hoogte van het kruispunt met de Europaweg-Noord sprake van een stedelijke aanzet met kantoren.
Nu de stad haar grenzen verlegt tot aan de A28, krijgt het Wegvak Peelo-Zuid een meer stedelijk karakter. Als het Messchenveld en het Peelerpark langs de nieuwe wegen bebouwd zijn met bedrijfsfuncties is het logisch om, in plaats van het groene landschap, het "bedrijfslandschap" de stad in te trekken, langs het wegvak Peelo.

Omdat de belangrijkste toevoerwegen van Assen allen een groen karakter hebben, is het wel voor de hand liggend om ook het Wegvak Peelo-Zuid zoveel mogelijk een groen karakter te geven. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de (bestaande) geluidswal en de verschillende open groene ruimten. De geluidswal aan de westzijde wordt verlengd. In dit beeld is een grote bergingsvijver, die zondermeer nodig is voor een goede afwatering van het gebied, een waardevolle toevoeging.

Het groene karakter langs de sportvelden blijft behouden maar wordt aangevuld met enkele vrijstaande panden. Deze bebouwing zal qua functie en bebouwingsvorm aansluiten bij de bestaande kantoren aan de Borgstee.

Bij het kruispunt met de Esakkerweg/Martin Luther Kingweg wordt aan de zijde van het parkeerterrein van Achilles markante bebouwing gerealiseerd. Deze bebouwing geeft een extra accent aan de voorgestane kruispuntoplossing (tunnel voor het gemotoriseerde verkeer van wegvak Peelo-Zuid met een ovale rotonde voor het lokale verkeer daar bovenop).
Door dit kruispunt ongelijkvloers te maken, ontstaat een betere verbinding tussen de wijken Peelo en Marsdijk. Uiteindelijk ontstaat een beeld van een ruime geasfalteerde toegangsweg met aan de westzijde groene ruimten, inclusief waterpartijen en met aan de oostkant stedelijke functies als kantoren en sportvoorzieningen. Dit hoogwaardig beeld wordt versterkt door aanplant van volwassen bomen. Daar waar mogelijk zal ook hoog opgaande beplanting in de middenberm worden toegepast.

De bebouwing nabij het kruispunt van het Wegvak Peelo-Zuid met de Martin Luther Kingweg kent een dubbelbestemming. Binnen het bouwvlak bestaat de mogelijkheid tot het realiseren van kantoren en/of horeca in de vorm van een restaurant.
Maximaal 60% van het bouwvlak mag worden bebouwd. De maximum hoogte bedraagt 15 m.
Wat betreft het parkeren bij deze locatie worden de volgende richtlijnen gehanteerd. In geval van de functie kantoren wordt per 40 m^2 bedrijfsvloeroppervlakte een parkeerplaats gerealiseerd. In geval van de functie restaurant wordt per 10 m^2 bedrijfsvloeroppervlakte een parkeerplaats gerealiseerd. De ontsluiting van het terrein vindt plaats aan de zijde van het parkeerterrein.

De bebouwing ter hoogte van de Marsdijk bestaat uit kantoren. De vorm en uitstraling van de bebouwing dient aan te sluiten bij de reeds bestaande kantoorbebouwing aan de Borgstee en dient in de voorgevellijn te worden gebouwd. De maximale hoogte van de bebouwing bedraagt 15 m (minimaal drie bouwlagen). De oppervlakte van de bovenste bouwlaag bedraagt minimaal 40% van de begane grondlaag. De afstand tussen de verschillende gebouwen bedraagt ten minste 15 m. De bebouwing wordt gerealiseerd in de op de plankaart aangegeven voorgevellijn. Aan de zijde van het Wegvak Peelo-Zuid wordt geen verharding toegepast.
Per 40 m^2 bedrijfsvloeroppervlakte wordt een parkeerplaats gerealiseerd. Het parkeren vindt plaats op parkeerterreinen aan de zijde van de Borgstee.

In de directe nabijheid van het openbaar vervoerknooppunt is ruimte gereserveerd voor een stalling van minimaal 150 fietsen. De stalling krijgt een transparant karakter. De hoogte van de bebouwing bedraagt maximaal 4 m.

Een en ander is wat betreft uitvoering en vormgeving opgenomen in het beeldkwaliteitsplan Wegvak Peelo-Zuid. Dit plan zal worden vastgesteld door de raad tegelijkertijd met de vaststelling van dit bestemmingsplan.

4.4 Erf

In de zuidoosthoek van het plangebied kent een perceel de bestemming erf. Deze gronden kunnen worden gebruikt als tuin. Op deze gronden zijn uitsluitend aan-, uit- en bijgebouwen toegestaan. Maximaal 50% van de gronden mogen worden bebouwd.

5 Toelichting voorschriften

Bij het opstellen van de voorschriften behorend bij het onderhavige bestemmingsplan heeft het Handboek Bestemmingsplannen van de gemeente Assen als uitgangspunt gediend. Zowel wat betreft de systematiek van het plan als de gebruikte begrippen. Slechts op enkele ondergeschikte punten is van het handboek afgeweken omdat een meer specifieke wijze van bestemmen was vereist waarin het handboek niet voorziet. Deze afwijking zien we terug bij het bestemmen van het “vrijstellingsgebied” binnen de bestemming kantoren. Gezien de specifieke aard van de bebouwing en functies die hier zijn beoogd is voor de huidige opzet gekozen.

5.1 Bestemmingen

Binnen het plangebied gelden de bestemmingen verkeersdoeleinden, kantoren, kantoren en/of horeca in de vorm van een restaurant, erf, groenvoorzieningen en hoogspanningsleidingen. De bestemmingen zullen hieronder nader worden toegelicht.

Verkeersdoeleinden
Onder deze bestemming vallen wegen, parkeervoorzieningen, voetpaden, fietspaden, alsmede bermen, bushaltes en groenstroken. Binnen de bestemming is voorts ruimte voor gebouwtjes en andere bouwwerken, zoals abri's, telefooncellen, wegenbouwtechnische en verkeerstechnische voorzieningen zoals geluidwerende voorzieningen, bruggen, verkeersgeleiders, verkeerszuilen, lichtmasten en bewegwijzering. Ook straatmeubilair als zitbanken, reclameborden en -zuilen vallen onder de bestemming. Ter plaatse van de aanduiding “knooppunt openbaar vervoer” zal een bushalte en fietsenstalling worden gerealiseerd.
Ter plaatse van de aanduiding “zone aardgastransportleiding” is een aardgastransportleiding gerealiseerd.
Er wordt aangegeven dat van de weg het aantal rijstroken niet meer dan vier bedraagt, met uitzondering van opstelstroken bij kruispunten, naastgelegen fietspaden, ventwegen en busbanen.

Kantoren
Binnen deze bestemming vallen kantoren, groenvoorzieningen, openbare nutsvoorzieningen en verkeers- en verblijfsvoorzieningen. De bebouwing bestaat uit kantoren die binnen het bouwvlak moeten worden gebouwd. De bebouwing wordt gerealiseerd in de op de plankaart aangegeven voorgevellijn.
De bouwhoogte bedraagt maximaal 15 m. De bebouwing dient te worden gebouwd in minimaal drie bouwlagen. De oppervlakte van de bovenste bouwlaag dient bovendien minimaal 40% van de oppervlakte van de begane grond te bedragen. In het betreffende bouwvlak mogen meerdere vrijstaande kantoorgebouwen worden gebouwd, mits het bovenstaande in acht wordt genomen en tussen de vrijstaande gebouwen een minimale afstand van 15 m in acht wordt genomen. Per 40 m^2 bedrijfsvloeroppervlakte dient ten minste één parkeerplaats te worden gerealiseerd. De ontsluiting van het terrein vindt plaats aan de zijde van de Borgstee.

Kantoren en/of horeca in de vorm van een restaurant
Binnen deze bestemming vallen kantoren, horeca in de vorm van een restaurant, groenvoorzieningen, openbare nutsvoorzieningen en verkeers- en verblijfsvoorzieningen.
De bebouwing dient binnen het bouwvlak te worden gerealiseerd. Binnen dit vlak geldt een maximum bebouwingspercentage van 60% van het bouwvlak. De bouwhoogte bedraagt maximaal 15 m.
Wat betreft het parkeren bij deze locatie worden de volgende richtlijnen gehanteerd. In geval van de functie kantoren wordt per 40 m^2 bedrijfsvloeroppervlakte ten minste één parkeerplaats gerealiseerd. In geval van de functie restaurant wordt per 10 m^2 bedrijfsvloeroppervlakte ten minste één parkeerplaats gerealiseerd.
De ontsluiting van het terrein vindt plaats aan de zijde van het parkeerterrein.

Erf
De gronden bestemd als erf zijn bedoeld voor tuinen en erven. Binnen deze bestemming is geen nieuwe bebouwing toegestaan. Op deze gronden zijn uitsluitend aan-, uit- en bijgebouwen toegestaan. Maximaal 50% van de gronden mogen worden bebouwd.

Groenvoorzieningen
De gronden bestemd als groenvoorzieningen zijn bedoeld voor groenvoorzieningen, water, fiets- en voetpaden, spel- en speelvoorzieningen, openbare nutsvoorzieningen, geluidswerende voorzieningen en waterberging. Op de plankaart zijn twee locaties aangegeven waar waterbergingen met respectievelijk een oppervlakte van 1.200 m^2 en 3.500 m^2 worden gerealiseerd.

Hoogspanningsleiding
De hoogspanningsleiding loopt door de bestemmingen groenvoorzieningen en verkeersdoeleinden. De bestemming strekt zich uit tot 25 m aan beide kanten van de aanduiding. Op deze gronden mogen bouwwerken geen gebouwen zijnde worden gebouwd tot een hoogte van 52 m. Op de gronden aan weerszijden van deze aanduiding mogen geen werkzaamheden worden verricht waarvan gevaar of nadeel voor de hoogspanningslading kan worden verwacht.

6 Economische uitvoerbaarheid

Met de verdubbeling van Wegvak Peelo-Zuid, de aanleg van een tunnel ter hoogte van het kruispunt Esakkerweg en de Martin Luther. Kingweg en de realisatie van een openbaar vervoerknooppunt zijn investeringen gemoeid in verband met verwervingen, sloop, civieltechnische realisatie en planontwikkeling.

De totale investering bedraagt ongeveer € 20.000.000,--.
Ruim de helft van de kosten worden gedekt uit gemeentelijke gelden (fondsen). De overige kosten worden gedekt uit gereserveerde/-toegezegde middelen van Regiovisie Groningen Assen en van de provincie Drenthe.

In het programma Regiovisie Groningen Assen zijn middelen gereserveerd voor een verdubbeling van Wegvak Peelo en de realisatie van een knooppunt openbaar vervoer bij Marsdijk.
De provincie Drenthe heeft intensiveringsgeld beschikbaar gesteld ter verbetering van de bereikbaarheid van Assen noord. Daarnaast zijn er middelen beschikbaar voor de aanpak van de corridor Assen-Vries-Zuidlaren.

7 Inspraak en overleg

7.1 Inleiding

Structuurvisie
Ter voorbereiding op de bestemmingsplanprocedure is een “structuurvisie wegvak Peelo Zuid” opgesteld welke visie is voorgelegd aan de bevolking.
De visie geeft een oplossing voor de verkeersproblematiek van het wegvak Peelo Zuid. Daarnaast zijn in de visie globale uitgangspunten voor de stedenbouwkundige invulling van de, langs het wegvak Peelo Zuid gelegen gronden, opgenomen.
Het gehele planproces en de uitkomsten van de inspraak vormen, voor zover mogelijk, de basis voor het thans voorliggende bestemmingsplan.

Inhoud bestemmingsplan en ligging plangebied
Het bestemmingsplan voorziet onder andere in de verdubbeling van het wegvak Peelo Zuid en de aanpassing van een aantal kruispunten. Deze maatregelen leiden tot een vergroting van de capaciteit van dit wegvak.
Simulaties in het gehanteerde verkeersmodel geven aan dat de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer aanzienlijk verbetert. Ook met de geprognosticeerde groei van het verkeer (tot 2020) wordt verwacht dat de doorstroming van het autoverkeer is gewaarborgd. Het kruispunt wegvak Peelo Zuid-Esakkerweg-Martin Luther Kingweg is vormgegeven als een ongelijkvloerse kruising met een tunnel voor het gemotoriseerd verkeer op het wegvak Peelo Zuid. Ook is er een openbaar vervoersknooppunt in het plan opgenomen.
De ligging van het plangebied kan globaal als volgt worden weergegeven.
Het wegvak Peelo-Zuid sluit aan de noordzijde aan op het te reconstrueren wegvak Peelo-Noord. Dit wegvak wordt met de realisering van het bedrijventerrein Messchenveld ingrijpend veranderd. Aan de zuidzijde van het plangebied sluit het wegvak Peelo-Zuid aan op het te reconstrueren kruispunt met de Groningerstraat en de Europaweg-Noord.
Aan de westzijde wordt het plangebied begrensd door de wijk Peelo, aan de oostzijde door de wijk Marsdijk.
Voorts is een beeldkwaliteitsplan opgesteld, dat gelijktijdig bij de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad wordt vastgesteld.

7.2 Juridische procedure

Bij publicatie van 17 maart 2005 is het voorontwerp van het bestemmingsplan ter inzage gelegd. Gedurende een termijn van vier weken, ingaande op de dag na datum van terinzagelegging heeft het plan voor de bevolking ter inzage gelegen teneinde haar de gelegenheid te stellen inspraakreacties in te brengen.
Voorts is het plan aan een groot aantal overlegpartners ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening-1985 (artikel 10 Bro ’85) overgelegd met het verzoek adviezen uit te brengen.

Een aantal rechts- en individuele personen, overlegpartners en de wettelijke adviseurs heeft gereageerd op het bestemmingsplan.
Voorliggend commentaar bevat een samenvatting van de inspraak- en overlegreacties en het standpunt van het college omtrent deze reacties. Er is ten aanzien van de inspraak voor de eenvoud gebruik gemaakt van het algemene begrip “reclamant” als zijnde de (rechts)persoon die heeft gereageerd.
Voorts is aangegeven of de reacties hebben geleid tot een wijziging in het plan.

7.3 Inspraak en commentaar

1. A. Blaauw, Woerdes 111

1.0. Inleiding
Reclamant geeft aan in hoofdlijnen geen overwegende bezwaren tegen deze planontwikkeling te hebben en positief te staan tegenover de gekozen oplossing voor het verminderen van de geluidsoverlast van het wegvak Peelo Zuid aan de zijde van de woonwijk Peelo.
Desalniettemin zijn er onderdelen die verbeterd c.q. verduidelijkt kunnen worden.

1.1. Hoogte geluidswal
Het is niet duidelijk waarom de geluidswal ter hoogte van de Buitenes een hoogte van 3.70 m bedraagt en de geluidswal bij de Woerdes, waar de woningen verder van de weg zijn gesitueerd, een hoogte van 4.20 m bedraagt. Wellicht houdt dit verband met de geprojecteerde kantoren aan de Marsdijkkant van het wegvak maar dit volgt niet uit het bestemmingsplan. Op voorhand wordt dan ook bezwaar gemaakt tegen de geplande realisering van de betreffende kantoren, die ook niet aansluiten bij de reeds aanwezige kantoren aan het begin van wegvak Peelo Zuid. Voorgesteld wordt de maximale bouwhoogte van de kantoren te bepalen op 12 m voor maximaal 3 bouwlagen en derhalve artikel 4 lid 2 dienovereenkomstig te wijzigen. Dit sluit aan bij het bepaalde op pagina 51 van de toelichting waar is aangegeven dat de nieuwe kantoren dienen aan te sluiten bij de bestaande kantoorbebouwing aan de Borgstee/wegvak Peelo Zuid. Daarmee wordt een deel van het klankbord voor geluid richting de woonwijk Peelo voorkomen en kan het resterende geluid door de aanleg van de geluidswal worden opgevangen.

Ad. 1.1.
Bij de geluidsberekeningen is een berekening uitgevoerd met en zonder toekomstige bebouwing. Er is dus ook rekening gehouden met reflectie van toekomstige kantoren van 15 m hoog. Dit is echter niet de reden van het verschil in hoogte van de geluidswal. De wal bij Woerdes is hoger vanwege het feit dat, in verband met de geprojecteerde waterpartij, de wal verder van het emissiepunt (de weg) vandaan ligt. Daarnaast is de wal ten noorden van de vijver hoger doordat de woningen dichter bij de weg liggen. De geluidsbelasting ten gevolge van wegvak Peelo Zuid op de gevels van woningen in de wijk Peelo ligt, na toepassing van voorzieningen (zeer stil asfalt en geluidswallen met aangegeven hoogte), onder de wettelijke voorgeschreven geluidsnorm. Dit ook na realisatie van de 15 m hoge kantoren.
Ondanks dat de toegestane hoogte van de geprojecteerde kantoren iets hoger is dan de hoogte van de bestaande bebouwing langs Borgstee blijft de aansluiting bij de bestaande bebouwing langs de Borgstee wel gewaarborgd. Daarbij is relevant op te merken dat de voorschriften uit het beeldkwaliteitsplan moeten worden toegepast teneinde te streven naar een optimale stedenbouwkundige kwaliteit.

1.2. Verkeerssnelheid
In het akoestisch rapport in de bijlage van het bestemmingsplan wordt gesproken over een maximale verkeerssnelheid van 50 km/uur, ook in 2014. Dit is echter niet vertaald in het bestemmingsplanvoorschrift artikel 3. Dit in tegenstelling tot het opnemen van, in detail, geregelde onderwerpen zoals de bouwhoogte en de parkeerplaatsruimte in de voorschriften.

Ad. 1.2.
Een bestemmingsplanvoorschrift is niet het juiste instrument om verkeerssnelheden te reguleren. Daarvoor geldt ander wetgeving specifiek gericht op het verkeer.
Bij bestemmingsplannen draait het altijd om de zogenaamde “ruimtelijke relevantie”. Indien bepaalde onderwerpen ruimtelijk relevant zijn, kunnen deze onderwerpen in bestemmingsplanvoorschriften worden vertaald. Hiervan is onder andere sprake bij bouwwerken/bouwhoogte en ruimte voor parkeervoorzieningen. In de toelichting van een bestemmingsplan kunnen allerlei zaken ter verduidelijking van de voorschriften of bepaalde doelstellingen worden verwoord. Deze toelichting sec heeft echter geen formele/juridische status.

1.3. Schaduwwerking
Verzocht wordt in verband met de realisering van de geluidswal met bomen en struiken ter hoogte van Woerdes 111 rekening te houden met schaduwwerking in de tuin van reclamant.
Voorgesteld wordt de wal ter hoogte van Woerdes 111 te beplanten met struiken van circa 150 cm. Het onderhoudspad langs de wal moet uitsluitend toegankelijk zijn voor gemeentelijke diensten.

Ad.1.3.
De keuze voor beplanting en de hoogte daarvan wordt niet geregeld in het bestemmingsplan. Dit geldt ook voor de toegankelijkheid van paden. Met de aanwonenden is enige tijd terug specifiek overleg gevoerd over de inrichting van de groenstrook. Naar aanleiding van dit overleg zijn er afspraken gemaakt. Het college verwijst in dit verband naar deze afspraken, die in het bezit zijn van reclamant.

1.4. (Grond)waterhuishouding langs de geluidswal aan de zijde van de woningen
Hoewel er een uitgebreid hoofdstuk over water in het bestemmingsplan is opgenomen, is daarin niets vermeld over de invloed van de geluidswal in de waterhuishouding op de directe omgeving. Dit is echter van groot belang omdat in het betrokken gebied een nagenoeg ondoorlatende (klei)leemlaag voorkomt. Deze laag speelt ook een vervelende rol bij eventuele heiwerkzaamheden in verband met de bouw van kantoren. Een en ander is gebleken bij de kantoorbouw aan de Borgstee.

Ad. 1.4.
In het waterplan behorende bij het bestemmingsplan wordt in algemene zin aangegeven hoe er binnen dit plan met de waterhuishouding wordt omgegaan. De exacte oplossing voor de waterafvoer wordt niet in een bestemmingsplan geregeld.
De aanwezigheid van keileem in dit gebied is bij het college bekend en het college zal zodanige maatregelen treffen dat er geen wateroverlast ontstaat. Het probleem rond heien is het college ook bekend. Het college zal er, voor zover dat in het vermogen ligt van het college, rekening mee houden. Een voorgeschreven werkwijze voor het maken van funderingen kan niet in het bestemmingsplan worden geregeld. Zie ook de eerder gemaakte opmerkingen ten aanzien van de systematiek en reikwijdte van een bestemmingsplan.

2. J. Boschloo, Woerdes 109

Voor een samenvatting van de inspraakreacties en het commentaar daarop wordt verwezen naar nummer 1 van deze paragraaf.

3. T. Oldenkamp, Woerdes 93a

Reclamant heeft twijfels over het akoestisch onderzoek zoals opgenomen in de bijlage van het bestemmingsplan, onder andere over de berekende geluidsbelastingen van 51 en 52 dB(A) ter hoogte van Woerdes nr. 113 in de huidige situatie. Is daarbij nog rekening gehouden met de bestaande bebouwing?
De woning van reclamant ligt achter de geplande waterpartij ("hard oppervlak") en tegenover het geprojecteerde kantoorpand aan de Marsdijkzijde, dat voor reflectie van het wegverkeerslawaai zal zorgen. Uit het plan blijkt niet of rekening is gehouden met reflecties van het water en evengenoemd kantoorpand. Indien dat niet kan worden aangetoond, dan kan ook niet gesteld worden dat de geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde ligt (pagina 18).
Reclamant zou dat in de berekeningen willen kunnen vinden, ook in relatie met de hoogte van de geluidswal. Tenslotte is aangegeven het een mooi plan te vinden.

Ad. 3.
In de geluidsberekeningen is rekening gehouden met het "hard" oppervlak van het water. Daarnaast is in de geluidsberekeningen een variant zonder en met nieuwe (tegenoverliggende) bebouwing gemaakt. In dat laatste geval speelt reflectie van de nieuwe kantoren een rol. In de bijlagen van de in het bestemmingsplan opgenomen hoofdstuk "geluid" zijn de berekende waarden voor de huidige en nieuwe situaties terug te vinden.

4. De heer G. Dekker en mevrouw A. Dekker-van het Hof, Woerdes 65 (kavelnummer 2326, sectie X)

4.1. Verdwijnen van groen/bosperceel
De woning van reclamanten staat het dichtst bij het wegvak Peelo Zuid en grenst aan een prachtig begroeide geluidswal met daarnaast een wandelpaadje. Het kopen van de woning in 2000 was mede ingegeven door de ligging aan het openbare groen. Destijds is het bestemmingsplan opgevraagd (bijlage 1) en daarin was geen sprake van vernietiging van dit groen. Op de inspraakavond bij Van der Valk is tot genoegen van reclamanten vermeld dat de geluidswallen zullen worden verlengd.
Reclamanten zijn dan ook verbaasd dat op 31 maart jl. is aangegeven dat de bestaande geluidswal een aantal meters richting de woning zal worden verplaatst. Op de vraag om hoeveel meters het gaat is nog geen antwoord gegeven. Ook de verontrustende mail die door reclamanten na het overleg van 31 maart jl. aan de dienst Ontwikkeling is gestuurd (bijlage 2) is tot op heden niet gereageerd. Enige detailinformatie over het aangrenzende bosperceel ontbreekt.
Er van uitgaande dat deze groene locatie gehandhaafd blijft, is geïnvesteerd in de woning. De makelaar heeft gewezen op planschade omdat er bij de verkoop geen sprake meer kan zijn van "grenzend aan bosperceel" (bijlage 3).

Ad. 4.1.
De bestemming van de groenstrook in het (nieuwe) voorliggende bestemmingsplan is "Groenvoorzieningen". Ook in het huidige (oude) bestemmingsplan is aan deze gronden de bestemming "Groenvoorzieningen" toegekend. Er is derhalve geen sprake van een planologische wijziging wat betreft de bestemming. Binnen deze bestemming "groenvoorzieningen" zijn er verschillende mogelijkheden voor de feitelijke inrichting met als voorwaarde dat wordt voldaan aan de, bij deze bestemming, behorende voorschriften.
Zowel de bestaande als de nieuwe wal zijn in overeenstemming met deze bestemming.
Tijdens de inspraakavond op de structuurvisie is meegedeeld dat de wal verlengd zal worden. Hiermee is bedoeld dat de wal langer zal worden. Ook is voor de wallen in algemene zin aangegeven dat daar waar dat mogelijk is (technisch en qua beeld) de bestaande geluidswal gehandhaafd blijft. Een kaart met de exacte ligging van de wal en inrichting van de groenstrook is bij brief d.d. 20 april 2005 aan aanwonenden, waaronder reclamant, toegezonden. Verondersteld is dat met toezending van deze brief ook de mail van 31 maart 2005 is beantwoord.

4.2. Geluidsoverlast
Verzocht wordt metingen te doen op de gevel van de woning van reclamanten omdat deze woning het dichtst op wegvak Peelo Zuid is gelegen. Ook wordt verzocht de woning te taxeren indien de plannen zullen worden uitgevoerd.

Ad. 4.2.
Bij het vervaardigen van een bestemmingsplan wordt voorgeschreven dat er geluidsberekeningen uitgevoerd moeten worden op grond waarvan kan worden aangetoond wat de geluidsbelasting op de gevels van geluidsgevoelige objecten (o.a. woningen) in de bestaande en in de toekomstige situatie is. Het doen van metingen aan de gevel is niet noodzakelijk.
Het college ziet geen aanleiding om taxaties te laten doen.

4.3. Inspraak
De wijze waarop de inspraakprocedure is doorlopen is voor reclamanten onverteerbaar en doet geen recht aan de betreffende bewoners. In Van der Valk is een geheel ander plan gepresenteerd dan het thans voorliggende plan. Het plan dat in Van der Valk is gepresenteerd vormde geen aanleiding om met alternatieven te komen. En hoe kan de burger nog alternatieven inbrengen op een avond waarin alleen gesproken wordt over het groen op de geluidswal. Er is geen sprake van dat de gemeente dichter bij de burger is gaan staan en de burgers meer betrekt bij de besluitvorming.
In de brief van 8 april 2005 is aangegeven dat er vóór 20 april 2005 tekeningen en antwoorden zullen volgen. Ten tijde van het schrijven van deze inspraakreactie is echter nog niets ontvangen. Wetende dat het voorontwerpbestemmingsplan tot 15 april 2005 ter inzage ligt, is een inspraakreactie ingediend.

Ad. 4.3.
Tijdens de inspraak op de structuurvisie konden zienswijzen worden ingebracht. Veel burgers hebben zienswijzen ingebracht en sommige zienswijzen hebben geleid tot aanpassingen die vervolgens verwerkt zijn in het voorontwerp bestemmingsplan.
Tijdens de inspraakavond is te kennen gegeven dat de inrichting van het groen langs de westzijde van het wegvak Peelo Zuid apart besproken zal worden met alleen de direct aanwonenden, als zijnde belanghebbenden. Hiermee is beoogd invulling te geven aan de inrichting van de gekozen bestemming "groenvoorzieningen". Het staat derhalve los van de formele bestemmingsplanprocedure en is ook juist bedoeld om de direct belanghebbenden te betrekken bij dit aspect, waartoe geen enkele juridische verplichting bestaat.
In dit verband zijn er informele bijeenkomsten gehouden op 31 maart en 4 april 2005. Deze hebben tot gevolg gehad dat er nog diverse aanpassingen op de gepresenteerde groeninrichting zijn gemaakt.
Mocht reclamant overigens nog steeds bezwaren hebben tegen het bestemmingsplan dan kunnen alsnog zienswijzen ingediend worden tegen het ontwerpbestemmingsplan, dat over enige tijd ter visie wordt gelegd.

7.4 Overlegreacties ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening-1985 en commentaar

Van de hierna volgende overlegpartners zijn schriftelijke reacties ontvangen:

A. Essent

Meegedeeld wordt dat het bestemmingsplan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. Verzocht wordt bij de verdere ontwikkeling van dit plan rekening te houden met zowel de bestaande als de toekomstige kabel- en leidinginfrastructuur, zowel onder- als bovengronds. Tevens wordt gevraagd de bereikbaarheid te garanderen van de in dit plan aanwezige trafo's en gasdistributiestation.

Ad. A.
Er wordt bij de voorbereiding veel aandacht besteed aan de kabel- en leidinginfrastructuur. De bereikbaarheid van trafo's en gasdistributiestation zal worden gegarandeerd. Eventueel moeten de stations daarvoor worden verplaatst. Er vindt nu reeds overleg over deze onderwerpen met Essent plaats teneinde een zo goed mogelijke afstemming bij de feitelijke realisering van werkzaamheden te bewerkstelligen.

B. Rijksdienst voor de Monumentenzorg

Opgemerkt wordt dat ter hoogte van de Marsdijk langs wegvak Peelo Zuid een strook grond als kantoren is bestemd, die aan de oostzijde grenst aan een karakteristieke enclave rondom de aldaar gelegen historische boerderijen. Het is wenselijk dat het plan nadere aandacht besteedt aan de beoogde ruimtelijke kwaliteit van de overgang naar deze enclave.
Voorts is er geen aanleiding vanuit het oogpunt van cultuurhistorie opmerkingen te maken.

Ad. B.
De bescherming van de karakteristieke enclave is opgenomen in de enclave zelf. Deze enclave is gelegen in het plangebied van het bestemmingsplan De Borgstee.
In het bestemmingsplan De Borgstee is de dichtstbijzijnde bebouwing op een afstand van circa 50 m gesitueerd. De geprojecteerde bebouwing ten behoeve van kantoren ligt eveneens op een afstand van circa 50 m. Dit is dus vergelijkbaar met de reeds bestaande situatie. Overigens zal bij de inrichtingswerkzaamheden van de ontsluitingsweg (verlengde van de weg Borgstee) gezorgd worden voor de aanleg van een afschermende beplantingsstrook.

C. Tennet BV

Namens Saranne B.V. wordt meegedeeld dat er in het plangebied van het bestemmingsplan noch ondergrondse hoogspanningskabels, noch bovengrondse hoogspanningslijnen aanwezig zijn.

Ad. C.
Deze opmerking behoeft geen commentaar.

D. Gasunie

In het plangebied ligt een ∅ 150 aardgastransportleiding van de Gasunie die niet op de plankaart is aangegeven. Bijgevoegd is de plankaart met daarop in het rood aangegeven de ligging van de leiding.
Tot voor kort werd geadviseerd op basis van de circulaire VROM getiteld "Zonering rondom hoge druk aardgastransportleidingen" uit 1984. Het ministerie van VROM is echter doende het externe veiligheidsbeleid rondom aardgasleidingen te vernieuwen. Daaruit kunnen veiligheidsafstanden voortkomen die afwijken van de circulaire uit 1984.
Teneinde te kunnen anticiperen op dit nieuwe externe veiligheidsbeleid heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de gemeenten en provincies verzocht het RIVM te raadplegen voor vragen over veiligheidsafstanden. Het RIVM zal de maximaal aan te houden afstand verstrekken.
Geattendeerd wordt dat de breedte van de medebestemming en de afstanden, opgegeven door het RIVM met elkaar overeen kunnen komen, doch een verschillend doel dienen. De breedte van de medebestemming is gelijk aan de vrijwaringszone van 4 m ter weerszijden van de hartlijn van de leiding. Het doel hiervan is het waarborgen van een veilig en bedrijfszeker gastransport en ter beperking van gevaar voor personen en goederen in de directe omgeving van de leidingen. Gezien dit doel dient de vrijwaringszone in principe obstakelvrij te worden gehouden.
De leiding is onder andere gelegen in een gebied met een zodanige bestemming op grond waarvan het oprichten van bouwwerken en/of aanbrengen van beplanting is toegestaan. Ter waarborging van een veilig en bedrijfszeker gastransport en ter beperking van gevaar voor personen en goederen in de directe omgeving van de leiding, zijn de, in de brief genoemde activiteiten binnen een afstand van 4 m ter weerszijden van de hartlijn van de leiding (vrijwaringszone) niet toegestaan, zonder schriftelijke toestemming van de leidingbeheerder.
Verzocht wordt een en ander op te nemen in de planvoorschriften.

Ad. D.
De aardgastransportleiding en de bij deze leiding behorende vrijwaringszone worden door middel van een nadere aanduiding op de plankaart aangegeven. Voorts wordt in de voorschriften een artikel toegevoegd met de volgende tekst:

"Voor zover gronden op de plankaart zijn voorzien van de aanduiding "zone aardgastransportleiding":
a. mag in afwijking van de bestemmingsbepaling op die gronden niet worden gebouwd, geen werkzaamheden worden verricht en mag geen beplanting worden aangebracht ten dienste van de bestemming;
b. mogen andere bouwwerken worden gebouwd ten dienste van de aardgastransportleiding, met dien verstande dat de hoogte ten hoogste 2.50 m bedraagt.

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde onder a en toestaan dat wordt gebouwd ten dienste van de bestemming, voor zover uit overleg met de leidingbeheerder blijkt dat daartegen uit hoofde van de bescherming van de aardgastransportleiding geen bezwaar bestaat."

E. Commissie afstemming ruimtelijke plannen van de provincie Drenthe

E 1. Provinciaal beleid
Assen ligt in de economische kernzone Assen-Groningen en is in het Provinciaal omgevingsbeleid aangeduid als één van de stedelijke centra. In deze centra concentreert zich het wonen en werken. De gewenste economische ontwikkelingen van deze centra vereisen een optimale bereikbaarheid via een (inter)nationaal netwerk van o.a. auto-, spoor- en waterwegen. Daarnaast is de doelstelling dat de bereikbaarheid voor de langere termijn kan worden gegarandeerd.
In aansluiting op het rijksbeleid streeft de provincie Drenthe naar samenhangende maatregelen die de verkeersafwikkeling verbeteren en de bereikbaarheid van het stadscentrum garanderen. Bij stagnatie van het autoverkeer moet de keuze van een goed alternatief (fiets, openbaar vervoer) aanwezig zijn. Naast het opheffen van knelpunten in de bereikbaarheid blijft ook een intensivering van de verkeersveiligheid nodig op de hoofd- en ontsluitende wegen in stedelijk gebied.
Op de ontwikkelingskaart (kaart 4) maakt wegvak Peelo Zuid onderdeel uit van de verkeerskundige corridor Assen-Vries/Zuidlaren. Tevens is op deze kaart Marsdijk aangegeven als OV-knooppunt. Het OV-knooppunt maakt onderdeel uit van het kolibripakket zoals vastgesteld door de Regiovisie Groningen-Assen 2030.

Ad. E.1.
Uit voorgaande aangehaalde zinsneden kan worden opgemaakt dat het bestemmingsplan wegvak Peelo Zuid in overeenstemming is met het provinciaal beleid.

E.2. Planbeoordeling
De commissie merkt op dat door de realisatie van het bedrijvenpark Peelerpark en Messchenveld de grens van Assen is verlegd tot aan de A28. Wegvak Peelo Zuid ligt als gevolg hiervan geheel binnen het stedelijke gebied. De verdubbeling van het wegvak Peelo Zuid is een goede zaak omdat hiermee de bereikbaarheid tussen de A28 en het noordelijke deel van Assen aanzienlijk wordt verbeterd en uitvoering wordt gegeven aan een aantal doelstellingen van het POP. Voorts wordt voorzien in een goede bereikbaarheid van Assen en de economische kernzone Assen-Groningen op termijn. Tevens wordt met deze verdubbeling invulling gegeven aan de corridor Assen-Vries/Zuidlaren, waardoor de bereikbaarheid van Assen duurzaam verbetert voor alle modaliteiten. Daarnaast is ook het OV-knooppunt Marsdijk in het bestemmingsplan opgenomen.

De commissie spreekt haar waardering uit voor het uitgevoerde onderzoek op het gebied van de watertoets, Flora en faunawet, archeologie, geluidhinder, bodem en externe veiligheid. Met name het aspect luchtkwaliteit is goed verwoord in het bestemmingsplan.
Op een aantal onderdelen heeft de commissie nog een aantal opmerkingen.

Ad. E.2.
Het college neemt met genoegen kennis van deze algemene overlegreactie.

E.3. Geluid
Op pagina 11 van het akoestisch onderzoek is aangegeven dat "dit onderzoek is ingesteld om een visie te kunnen vormen voor mogelijke knelpunten en oplossingsrichtingen". Dit rapport kan dus niet dienen als definitief rapport in het kader van de reconstructie. Er wordt dan ook vanuit gegaan dat er een definitief akoestisch onderzoek aan het bestemmingsplan wordt toegevoegd.
Voorts wordt in het akoestisch onderzoek gesproken over geluidswallen met een minimale hoogte van 4.20 m (pagina 11). Binnen de bestemming "groenvoorziening" is de bebouwingshoogte echter beperkt tot 4 m. Verzocht wordt dit op elkaar af te stemmen.

Ad. E. 3.
Er is in de zin van de Wet geluidhinder geen sprake van een reconstructie. Het is inderdaad juist dat dit nog niet het definitieve akoestische rapport is. Er is ondertussen een definitief rapport vervaardigd. Dit definitieve rapport, met gelijke of gunstiger uitkomsten, wordt als bijlage in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

Binnen de bestemming "groenvoorzieningen" is ten aanzien van geluidswallen geen minimale of maximale hoogte aangeven. Indien dat niet in de voorschriften is vastgelegd wordt teruggevallen op de toelichting en onderliggende onderzoeken ter nadere interpretatie van de voorschriften. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat geluidswallen van verschillende hoogtes noodzakelijk zijn om de geluidsbelasting op de gevels van de woningen in de woonwijk Peelo tot een aanvaardbaar niveau te brengen.
Voorts wordt opgemerkt dat geluidswallen geen bouwwerken zijn. Het artikel dat van toepassing is op bouwwerken, geen gebouwen zijnde, (maximale hoogte van 4.00 m) is derhalve niet van toepassing op de geluidswallen. Als gevolg van voortschrijdend inzicht is er echter voor gekozen op de geluidswallen kleine schanskorven te plaatsen. Schanskorven zijn wel bouwwerken. Een en andere impliceert dat artikel 7, tweede lid, onder c (hoogte bouwwerken) wordt aangepast van een maximale hoogte van 4.00 m naar 4.20 m.
Ter plaatse van Groenkampen is te weinig ruimte voor een wal waardoor er een scherm van 3.70 m hoogte wordt geplaatst. Deze dient aan de wegzijde absorberend te worden uitgevoerd.

E.4. Externe veiligheid
Op pagina 42 wordt ingegaan op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hierbij wordt de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen uit 1996 aangehaald. Er is inmiddels een actuelere versie beschikbaar (juli 2004). Voorts wordt op basis van de Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen geconcludeerd dat binnen geheel Drenthe geen situaties voorkomen waarbij het plaatsgebonden risico (PR) groter is dan 10-6 per jaar. Niet blijkt of dit de meest actuele versie is. Van belang is dat het bestemmingsplan aan het meest actuele beleid wordt getoetst.

Ad. E.4.
Deze opmerking is terecht gemaakt. In juli 2004 is er een nieuwere versie van de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen uitgebracht. Deze nieuwe circulaire kan worden gezien als voorbode van een eventuele wettelijke verankering van de risiconormen. Met de realisatie van deze wettelijke verankering zal de circulaire komen te vervallen. Er wordt naar gestreefd deze wettelijke verankering binnen vier jaar te realiseren. Als dat niet lukt, dan zal de werkingsduur van deze circulaire worden verlengd. Met betrekking tot het bepalen van de risico's adviseert de nieuwe circulaire de volgende procedure te volgen. "Een eerste indruk van de risico's kan worden verkregen aan de hand van de risicoatlassen die in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn opgesteld. Indien het (geprognosticeerde) aantal transportbewegingen per jaar op een route lager is dan de in het Paarse Boek vermelde drempelwaarden, is het niet noodzakelijk het externe veiligheidsrisico te kwantificeren. In die gevallen bestaat er formeel gezien geen extern veiligheidsprobleem, ofschoon altijd de kans aanwezig is dat er ongevallen plaatsvinden waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen. Indien de drempelwaarden worden overschreden of in de specifieke situatie niet van toepassing zijn, dient het risico te worden gekwantificeerd". In het bestemmingsplan is gebruikgemaakt van de meest recente Risicoatlas (2003). De tekst ten aanzien van de circulaire zal worden aangepast. Desondanks kan de conclusie van de uitgevoerde externe veiligheidsanalyse blijft echter overeind.

E.5. Cultuurhistorie
Aan de weg Marsdijk ligt een kleine cultuurhistorische enclave, de twee boerderijen. De commissie acht het belangrijk een goede ruimtelijke overgang tussen de twee boerderijen en de geplande kantoren en ontsluitingsweg te creëren. Mogelijk is dit in het beeldkwaliteitsplan opgenomen. Maar daarnaast is het ook belangrijk hier in het bestemmingsplan aandacht aan te besteden.

Ad. E.5.
Voor de beantwoording wordt verwezen naar het verwoorde onder ad. B.

E.6. Water
Er zijn geen inhoudelijke opmerkingen over de watertoets. Wel wordt verzocht het verslag van het overleg met het waterschap en het advies van de waterschappen aan het plan toe te voegen.

Ad. E.6.
Het verslag wordt toegevoegd in de bijlage van het bestemmingsplan.

E.7. Bodem
Ter informatie is een kaart van het plangebied uit het historisch bodemarchief als bijlage toegevoegd.

Ad. E.7.

De kaart is in dank ontvangen.

E.8. Archeologie
Ten aanzien van de conclusies van het archeologisch onderzoek merkt de commissie op dat in het verleden het plangebied en het gebied direct grenzend hieraan, uitgebreid archeologisch zijn onderzocht. Op basis van dit onderzoek vindt de commissie het selectieadvies van het onderzoeksbureau te zwaar ingezet. Het archeologisch vervolgonderzoek kan worden beperkt tot het gebied met de bestemming “Kantoren”. Daarnaast kan het “laten doen van waarnemingen” (=archeologische begeleiding) worden vervangen door “opgraving onder beperking”. Een opgraving onder beperking volgt net als archeologische begeleiding het graafwerk van de bouwputten, maar staat toe dat de aangetroffen sporen volledig worden gedocumenteerd.

Ad. E.8.
De desbetreffende passages worden overeenkomstig het voorstel aangepast.

E.9. Advies
Voordat het bestemmingsplan in procedure wordt gebracht dient het onderdeel externe veiligheid te worden aangepast. Voorts wordt de kwaliteit van het plan verbeterd door rekening te houden met de gemaakte opmerkingen.

Ad. E.9.
Het onderdeel externe veiligheid wordt aangepast zoals aangegeven bij E4.
Zoals in het commentaar op de verschillende onderdelen is aangegeven zijn de gemaakte opmerkingen c.q. aanbevelingen in het bestemmingsplan verwerkt.

F. VAC Assen

F.1. Fiets/voetgangerstunnel nabij Kanaal

F.1.a. verloop fietspaden
Verzocht wordt een meer logisch en natuurlijk verloop van de fietspaden te realiseren, in plaats van de thans voorziene scherpe bochten.

Ad. F.1.a.
Bij de verdere uitwerking van het plan betrekt het college het idee van reclamant om de bochten in de fietspaden minder scherp te maken, dit voorzover de ruimte aanwezig is en het technisch mogelijk is.

F.1.b. sociale veiligheid
De sociale controle op de tunnel kan worden vergroot door de realisering van de nieuwbouw van de SWA en de GGZ ten oosten van de tunnel. Insprekers zullen dit bij de opdrachtgevers onder de aandacht brengen en verwacht dat de gemeente er ook aandacht aan zal schenken.

Ad. F.1.b.
Dergelijke zaken kunnen niet in een bestemmingsplan worden geregeld dan wel afgedwongen. Het lijkt het college echter goed dat de VAC-Assen de mogelijkheid van sociale controle vanuit de nieuw op te richten bebouwing inbrengt bij SWA en GGZ. Het college heeft hier uiteraard geen invloed op.
Het college zal in verband met de sociale veiligheid het fietspad een zodanige ligging geven dat er voldoende doorzicht door de tunnel ontstaat.

F.1.c. Hellingpercentage
In het ontwerp van de fietstunnel wordt gesproken over een helling van maximaal 5 à 5,5 %. Volgens de gemeentelijke Nota Toegankelijkheid Openbare Ruimte mag de helling maximaal 4 % zijn omdat er geen bordessen zijn (met bordessen is een helling van 6 % toegestaan). Insprekers pleiten voor een hellingpercentage van 4% omdat dit een recreatieve route betreft.

Ad.F.1.c.
Dergelijke zaken worden niet in het bestemmingsplan geregeld. Dit betreft de nadere uitwerking. Het college kan hierover echter wel het volgende meedelen. De hellingpercentages van de fietstunnel liggen tussen de 4 en 5%. De westzijde van de tunnel heeft een hellingpercentage van ongeveer 4%, de oostzijde heeft een hellingpercentage van bijna 5%. Aan de oostzijde is er niet de ruimte om een percentage van 4% toe te passen. De gehanteerde hellingpercentages kunnen verantwoord worden toegepast in secundaire fietsroutes.

F.2. Verbinding langzaam verkeer langs achterzijde Lantingehof
Insprekers vinden een goede alternatieve fietsroute vanaf de kruising Esakkerweg-wegvak Peelo Zuid-Martin Luther Kingweg naar de Borgstee belangrijk, omdat de fietsroute via het wegvak Peelo Zuid en de Europaweg langer is, meer hinder van autoverkeer oplevert en vier oversteekplaatsen met verkeerlichten telt. Daarnaast is er voor voetgangers vanaf het OV-knooppunt een verbinding naar de Borgstee nodig. De extra parkeerruimte kan daarbij tevens een functie voor de gebouwen aan de Borgstee hebben. Verharding van het pad maakt gebruik door bijvoorbeeld scootmobiels mogelijk.

Ad. F.2.
Voor het langzaam verkeer is de route van het OV-knooppunt naar De Borgstee via Lantingehof gedacht. Dit geeft een sociaal veilige route door een woonstraat. Het voorstel van het college (in de structuurvisie) om van het wandelpad een fietspad te maken stuitte op veel weerstand van bewoners van Lantingehof. Het college heeft daarop besloten het voetpad niet te veranderen en dezelfde vormgeving te laten behouden: een semi-verhard wandelpad. De suggestie om het wandelpad door te trekken naar de toekomstige verlenging van De Borgstee neemt het college wel mee in de plannen voor verdere uitwerking. Hiermee wordt een interessante (korte) route voor voetgangers van het OV-knooppunt naar het noordelijk deel van De Borgstee gecreëerd. De verlenging van De Borgstee zal pas plaatsvinden wanneer er concrete plannen zijn voor het realiseren van kantoren langs deze weg. De eventuele “aansluiting” van het wandelpad kan pas daarna plaatsvinden.

F.3. Openbaar vervoerknooppunt
Het is een goed plan om de fietsenstalling dicht bij de toegang van het OV-knooppunt te situeren, zodat vanuit de woningen aan de overkant er zicht op is.
De bushaltes aan de Esakkerweg mogen echter niet komen te vervallen. De afstand tot de bushalte wordt voor de bewoners aan de oostzijde van Peelo te groot.

Ad.F.3.
Het college is blij dat ingestemd wordt met de situering van de fietsenstalling bij het OV-knooppunt.
De locatie van de bushalte valt buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. Het college deelt verder mee dat met het Openbaar Vervoersbureau Groningen/Drenthe nog overleg moet worden gevoerd over de bushaltes aan de Esakkerweg. De wens tot behoud van de bushaltes aan de Esakkerweg zal in dit overleg betrokken worden.

7.5 Conclusie

Voorgesteld wordt het voorontwerpbestemmingsplan, naar aanleiding van de inspraak en het overleg en als gevolg van nader onderzoek en voortschrijdend inzicht, op een aantal punten te wijzigen waarna het ontwerpbestemmingsplan ter inzage kan worden gelegd.
Het gaat om de volgende belangrijkste wijzigingen.

In de toelichting betreft het het volgende:
1. aanpassing en actualisering van de paragraaf luchtkwlaiteit;
2. aanpassing paragraaf archeologisch onderzoek;
3. actualisering van de flora en faunaparagraaf;
4. actualisering externe veiligheid;
5. aanvulling van de paragraaf “belemmeringen” in verband met ligging van de aardgastransportleiding van de Gasunie;
6. toevoeging van het hoofdstuk “Inspraak en overleg”.

In de voorschriften wordt het volgende toegevoegd en gewijzigd:
1. toevoegen dubbelbestemming/aanduiding “aardgastransportleiding” en de daarbij behorende voorschriften;
2. wijziging artikel 7, lid 2 onder c; de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 4,20 m bedragen.

Op de plankaart wordt de aanduiding “Aardgastransportleiding” opgenomen.

In de bijlagen wordt het volgende gewijzigd:
1. toevoeging verslag van het overleg met het waterschap en het advies van het waterschap;
2. actualisering akoestisch onderzoek.
   Bij de berekening van de verkeersintensiteiten en de daarbij behorende geluidsbelastingen wordt als gevolg van de doorlooptijd van het bestemmingsplan in plaats van 2014 uitgegaan van 2015. De tabellen 4.2, 4.3 en tabel 4.4 zijn derhalve aangepast.
3. onderzoek luchtkwaliteit.

Bijlagen

Rapport : 041977-01
Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai
bestemmingsplan Peelo Zuid

Verantwoording

Auteur(s)	: Ing. W. Spreen
Paraaf auteur(s)	:
Status	: Definitief
Versie	: 1
Aantal pagina's	: 12 (exclusief figuren en bijlagen)

Datum : 2 augustus 2005

Uitgevoerd in opdracht van	: Gemeente Assen
Afdeling	: Dienst Ontwikkeling
adres opdrachtgever	: Postbus 860 9400 A W Assen
contactpersoon	: de heer F.A. Beekhuis
telefoon	: 0592-366260

Colofon

Stroop raadgevende ingenieurs bv
Divisie bouw, infra en ruimtelijke ontwikkeling Postbus 46
9350 AA LEEK

Telefoon	: 0594-515522
Telefax	: 0594-515533
E-mail	: info@stroopri.nl
Internet	: www.stroogr.nl

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk fo-tokopie, microfilm of anderzijds zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever of Stroop raadgevende ingenieurs bv.

Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Stroop raadgevende ingenieurs bv een hoge prioriteit. Stroop raadgevende ingenieurs bv hanteert hiertoe een managementsysteem dat naar verwachting in maart 2004 wordt gecertificeerd volgens NEN-EN-ISO 9001.

Inhoudsopgave

1 Inleiding

2 Toetsingskader

3 Akoestisch onderzoek
- 3.1 Aandachtsgebied
- 3.2 Varianten
- 3.3 Verkeersgegevens

4 Berekeningen
- 4.1 Rekenmethode
- 4.2 Geluidsbelasting t.g. v. wegvak Peelo
- 4.3 Geluidsbelasting t.g.v. wegvak Esakkerweg

5 Resumé

FIGUREN

		Aantal
1.	: situatie	1
2.	: wegen	2
3.	: wallen en schermen	2
4.	: geluidsbelasting wegvak Peelo huidige situatie	2
5a.	: geluidsbelasting wegvak Peelo variant 1	2
5b.	: geluidsbelasting wegvak Peelo variant 2	2
6.	: geluidsbelasting wegvak Esakkerweg variant 1 en 2	1

BIJLAGEN

1.	: berekening intensiteiten bajonet	1
2.	: wegen huidige situatie	1
3.	: wegen toekomstige situatie	1

Inleiding

In opdracht van de gemeente Assen, dienst Ontwikkeling, is door Stroop raadgevende ingenieurs bv een akoestisch onderzoek ingesteld naar de akoestische consequenties ten gevolge van de reconstructie van het wegvak Peelo Zuid. De reconstructie betreft in hoofdzaak het verdubbelen van het aantal rijstroken, waarbij er ter plaatse van het kruispunt met de Esakkerweg en de Mar-tin Luther Kingweg een ongelijkvloerse kruising wordt gerealiseerd.

Het onderzoek zal tevens dienen als onderbouwing van het onderdeel geluid in de toelichting op het bestemmingsplan "Wegvak Peelo Zuid" en is als zodanig als bijlage opgenomen.

De verdubbeling wordt in onderdelen gerealiseerd. Eerst wordt gestart met het noordelijk deel (gedeelte A28 - sluis (Noord Willemskanaal)). De uitbreiding van het aantal rijstroken in dit deel is geïntegreerd in de ontwikkeling van bedrijventerrein Messchenveld (2003 t/m 2005). Daarna zal het zuidelijk deel van wegvak Peelo met bajonet (vanaf de sluis tot de Industrieweg) uitgevoerd worden. Het voorliggende onderzoek omvat alleen het zuidelijk deel van het wegvak.

Toetsingskader

In hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder is bepaald dat bij aanleg en/of reconstructie van een zoneringsplichtige weg of een gedeelte van een zoneringsplichtige weg, een akoestisch onder- zoek dient te worden uitgevoerd waarbij inzichtelijk moet worden gemaakt wat de akoestische consequenties zijn van de binnen de zone van deze weg gelegen geluidsgevoelige bestemmingen.

De Wet geluidhinder bepaalt dat het tot de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder behoort de eventuele toename van de geluidsbelasting, die als gevolg van aanleg en/of reconstructie ont-staat, weg te nemen. Er is slechts sprake van een reconstructie op grond van de Wet geluidhin- der indien de geluidsbelasting van de weg met tenminste 2 dB(A) toe zal nemen. Bij de beoorde-ling of er sprake is van een reconstructie dienen de bestaande situatie en de situatie 10 jaar na reconstructie met elkaar te worden vergeleken. Deze toets dient per weg te worden uitgevoerd.

Dit betekent dat de weg Peelo, de Europaweg en de Industrieweg separaat moeten worden be-schouwd en getoetst aan de bepalingen van de Wet geluidhinder.

Indien er voor woningen in het verleden reeds een hogere waarde is verleend, dient hiermee re-kening te worden gehouden bij de reconstructietoets. Dit geldt voor enkele woningen aan de Esakkerweg.

De gemeente Assen heeft aangegeven dat, indien mogelijk, zal worden gestreefd naar de voor-keursgrenswaarde van 50 dB(A). Indien blijkt dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden dienen maatregelen te worden overwogen welke getroffen kunnen worden om de geluidsbelas- ting te verminderen.

13.1 3.1 Aandachtsgebied

De reconstructie omvat de wegen:

- Peelo Zuid;
- Esakkerweg (gedeeltelijk);
- Martin Luther Kingweg (gedeeltelijk);
- Europaweg Noord(gedeeltelijk);
- Industrieweg (gedeeltelijk).

Dit onderzoek heeft betrekking op de wegvakken Peelo Zuid, Esakkerweg en de Martin Luther Kingweg.

Binnen de zone van de Industrieweg zijn geen geluidsgevoelige bestemmingen gelegen. In princi- pe worden alleen die woningen beschouwd die binnen de zone van een fysiek te reconstrueren wegvak zijn gelegen. De Europaweg ten westen van het kruispunt met het wegvak Peelo wordt gedeeltelijk gereconstrueerd. De woningen aan de Buitenes vallen net buiten de reconstructie van de Europaweg en hoeven in dit kader niet te worden beschouwd. De toetsing van de Europaweg is derhalve niet in deze rapportage opgenomen.

Dit onderzoek heeft betrekking op het zuidelijk wegvak. De woningen aan de Langbree ondervin-den echter tevens een geluidsbelasting als gevolg van het noordelijk wegvak. Derhalve zijn de wegen van het noordelijk wegvak tot een afstand van ruim 200 meter wel meegenomen.

13.2 3.2 Varianten

Uit de eerste berekeningen is gebleken dat bij diverse woningen de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) werd overschreden. Op verzoek van de gemeente zijn diverse bron- en overdrachtsmaatre-gelen berekend. Deze varianten zijn met de gemeente besproken en is gekozen voor de onder-staande varianten.

In het kader van dit onderzoek is door Stroop raadgevende ingenieurs bv het door de gemeente Assen aangegeven ontwerp doorgerekend. Dit betreft de situatie zoals aangegeven in figuur 3 met geluidswallen met daarop schanskorven en een wegdek van stilasfalt (dunne deklaag 1). Hierbij is onderscheid gemaakt in twee varianten namelijk zonder en met de nieuwe bebouwing.

Variant 1:
Een wal met schanskorven van 3,7 meter boven maaiveld. Ter plaatse van de Woerdes dient de wal met schanskorven minimaal 4,2 meter hoog te zijn. Ter plaatse van Groenkampen is te wei- nig ruimte voor een wal met schans korven en zal een 3,7 meter hoog scherm moeten worden toegepast. Teneinde reflecties richting Marsdijk te voorkomen dient de wegzijde absorberend te

worden uitgevoerd (zie figuur 3). Daarnaast dient de hoogte van de wal met schanskorven ter hoogte van Brummelkampen 3,9 meter te bedragen (zie figuur 3).

Met betrekking tot de Esakkerweg en de Martin Luther Kingweg met de bijbehorende rotonde, kan worden vermeld dat ook de fysiek te reconstrueren gedeelten zullen worden voorzien van stil asfalt. Overdrachtsmaatregelen in de vorm van wallen of schermen zijn, gezien de ligging van de woningen ten opzichte van de weg, niet toepasbaar.

Variant 2:
Identiek aan variant 1 met dien verstande dat de nieuwe toekomstige bebouwing is meegenomen in de berekening (zie figuur 5b).

De geplande bouwactiviteiten aan de noordoostzijde van wegvak Peelo Zuid vallen buiten het bestemmingsplan maar zijn in het geluidsmodel wel meegenomen om het effect van deze be-bouwing te beschouwen.

13.3 3.3 Verkeersgegevens

Voor het berekenen van de geluidsbelasting ten gevolge van een verkeersweg, dient de intensiteit en de voertuigverdeling in de maatgevende etmaalperiode bekend te zijn. De intensiteiten betreffende de huidige situatie zijn voor het wegvak Peelo afgeleid van mechanische verkeerstellingen. Voor de wegen Esakkerweg en de Martin Luther Kingweg wordt getoetst aan de in het verleden verleende hogere waarden.

De verkeersgegevens van het wegvak Peelo zijn voor de huidige situatie weergegeven in tabel 3.1.

Tabel 3.1: wegvakgegevens situatie 2004

Weg	Van	Tot	Asfalttype	Etmaal-intensi-teit	Daguur-intensi-teit	Voertuigverdeling		
						licht	middel-zwaar	zwaar
Peelo	Europaweg	Esakkerweg	Fijn asfalt	23.632	6,7%	91%	6%	3%
	Esakkerweg	A28	Fijn asfalt	24.133	6,7%	91%	6%	3%

Door de gemeente Assen zijn de verkeersintensiteiten op de wegen Peelo, Esakkerweg en de Martin Luther Kingweg voor het jaar 2014 verstrekt. De verkeersgegevens zijn geëxtrapoleerd naar 2015. Hiervoor is de autonome groei afgeleid en vastgesteld op 3,0 %. Daar het grootste verkeersaanbod op de betreffende wegvakken met name in de spitsuren plaatsvindt is de dagpe-riode maatgevend. De berekening van de verkeersintensiteiten op de op- en afritten ter plaatse van de Esakkerweg en de Martin Luther Kingweg is in bijlage 1 weergegeven.

Het wegdek van de beschouwde wegen bestaat in de huidige situatie uit fijn asfalt (dichtasfaltbe-ton). Gelet op de toezegging de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) na te streven, heeft de ge-meente Assen aangegeven op de te reconstrueren wegvakken een stil asfalttype toe te willen passen. Derhalve is het stil asfalttype "Dunne deklagen 1" toegepast. Dunne deklagen 1 betreft een dunne deklaagconstructie met een ontwerp-holle ruimte tussen circa 5 % en 12 %.

De intensiteiten, de verdeling en de toe te passen typen asfalt op de beschouwde wegvakken zijn weergegeven in tabel 3.2.

Tabel 3.2: wegvakgegevens situatie 2015

Weg	Van	Tot	Asfalttype	Etmaal-intensi-teit	Daguur-intensi-teit	Voertuigverdeling		
						licht	middel-zwaar	zwaar
Peelo	Europaweg	Esakkerweg	Dunne deklaag 1	30.900	6,7%	91%	6%	3%
	Esakkerweg	Kanaal	Dunne deklaag 1	32.960	6,7%	91%	6%	3%
	Kanaal	Nieuwe rotonde	Dunne deklaag 1	32.960	6,7%	91%	6%	3%
Nieuwe weg	Nieuwe roton-de	Oprit A28 oost	Dunne deklaag 1	14.420	6,7%	91%	6%	3%
Esakkerweg	Peelo	Einde fysieke reconstruc-tie	Dunne deklaag 1	4.635	6,7%	91%	6%	3%
M.L. King-weg	Peelo	Einde fysieke reconstruc-tie	Dunne deklaag 1	8.755	6,7%	91%	6%	3%

Voor zowel de huidige als de toekomstige situatie geldt een maximum snelheid van 50 km/h voor lichte, middelzware en zware motorvoertuigen.

15.1 4.1 Rekenmethode

De akoestisch berekeningen zullen worden uitgevoerd conform het per 1 april 2002 van kracht geworden "Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai 2002". Dit voorschrift geeft de mogelijk- heid de berekeningen uit te voeren met behulp van Standaard-Rekenmethode I (SRM 1) of Stan-daard-Rekenmethode II (SRM2). In akoestische onderzoeken wordt SRM1 alleen toegepast wan-neer het een relatief eenvoudige situatie betreft met weinig waarneempunten. Gezien de com-plexe situatie dienen de berekeningen ten behoeve van dit project te worden uitgevoerd met de Standaard Rekenmethode II. Met name de tunnelbak halverwege het tracé dient nauwkeurig te worden gemodelleerd.

Conform de normalisering van rekenmodellen wegverkeerslawaai wordt aangegeven dat er in principe met 1 reflectie moet worden gerekend, waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken. Daar in deze situatie sprake is van een tunnelbak, zou met 1 reflectie de geluidsbelasting op de omgeving worden onderschat. Derhalve is in het rekenmodel gerekend met 2 reflecties. De wan-den in de tunnelbak zijn in de berekeningen absorberend uitgevoerd (absorptiecoëfficiënt 0,8).

De Wet geluidhinder biedt de mogelijkheid een aftrek van 2 dB(A) toe te passen op de berekende geluidsbelasting vanwege een weg waarop de rijsnelheid 70 km/h of meer bedraagt (art. 6 RMW 2002). Wanneer de rijsnelheid lager is dan 70 km/h mag 5 dB(A) aftrek worden toegepast. Op deze wijze wordt rekening gehouden met het stiller worden van verkeer. Door aanscherping van type keuringen van motorvoertuigen en banden en met het innovatieprogramma geluid van de overheid, wordt hiernaar gestreefd. De beschouwde wegvakken betreffen in de huidige en toe-komstige situatie 50 km/h wegen en is daarom een aftrek van 5 dB(A) gehanteerd.

15.2 4.2 Geluidsbelasting t.g.v. wegvak Peelo

De geluidsbelasting is berekend op een waarneemhoogte van 1,5 en 4,5 meter boven maaiveld. De berekende geluidsbelastingen voor de huidige situatie staan in figuur 4. De toekomstige ge-luidsbelastingen zijn weergegeven in respectievelijk figuur 5 en figuur 6. In tabel 4.1 zijn van elk gebied de resultaten op de maatgevende punten samengevat.

Tabel 4.1: Rekenresultaten huidige situatie en toekomstige situatie wegvak Peelo Zuid

punt	Straat	nr	Geluidsbelasting (inclusief aftrek art. 6 RMW 2002, 5 dB(A))					
			Huidige situatie		Variant 1 (zonder nieuwe bebouwing)		Variant 2 (met nieuwe bebouwing)	
			Ho - 1,5 m	Ho - 4,5 m	Ho = 1,5 m	Ho = 4,5 m	Ho = 1,5 m	Ho = 4,5 m
021	Buitenes	52	51	52	41	47	41	48
024	Woerdes	113	51	52	41	49	41	49
053	Woerdes	67	53	54	42	50	42	50
061	Noorderes	10	51	52	41	47	41	47
064	Noorderes	16	52	53	42	45	42	46
068	Tichelkampen	23	54	55	43	49	43	49
073	Groenkampen	70	53	55	43	50	43	50
079	Brummelkmp	79	53	54	42	50	42	50
083	Peelo	53a	52	54	52	54	52	54
087	Langbree	36	45	46	43	44	40	41
088	Langbree	22	46	46	45	46	44	45
090	Derkinghof	4	47	47	42	43	41	42
091	Marsdijk	3	47	48	44	46	41	42

Uit de rekenresultaten is af te leiden dat met de aangegeven maatregelen, ten gevolge van de weg Peelo, bij nagenoeg alle woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Hier is dus tevens geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhin- der. Met name de geluidsbelasting bij de woningen ten westen van de weg Peelo is fors gereduceerd als het gevolg van de combinatie van stil asfalt en aanvullende afschermende voorzieningen. Alleen de woning Peelo 53a ondervindt een geluidsbelasting van 54 dB (A) hetgeen is gelegen in het feit dat de wal langs de weg Peelo niet is doorgetrokken tot voor deze woning. De huidige geluidsbelasting bedraagt bij deze woning tevens 54 dB(A). Daar er bij deze woning geen toename van de geluidsbelasting op zal treden van 1,5 dB(A) of meer, is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De gemeente hoeft derhalve voor deze woning van rechtswege geen aanvullende voorzieningen te treffen.

15.3 4.3 Geluidsbelasting t.g.v. wegvak Esakkerweg

Naast het wegvak Peelo dienen tevens de wegen Esakkerweg en de Martin Luther Kingweg gedeeltelijk te worden beschouwd met de bijbehorende rotonde. Ter plaatse van de fysieke reconstructie van de Martin Luther Kingweg zijn geen woningen binnen de zone gelegen. Ter plaatse van de fysieke reconstructie van de Esakkerweg zijn wel woningen binnen de zone gelegen. De geluidsbelasting ter plaatse van de meest nabijgelegen woningen is berekend op een waarneemhoogte van 1,5 en 4,5 meter boven maaiveld. Deze geluidsbelastingen zijn weergegeven in figuur 6. In tabel 4.2 zijn de resultaten op de maatgevende punten samengevat.

Tabel 4.2: Rekenresultaten wegvak Esakkerweg

punt	Straat	nr	Geluidsbelasting (inclusief aftrek art. 6 RMW 2002, 5 dB(All				
			Hogere waarde	Variant 1 (zonder nieuwe bebouwing)		Variant 2 (met nieuwe bebouwing)	
				Ho - 1,5 m	Ho - 4,5 m	Ho - 1,5 m	Ho - 4,5 m
67	Tichelkampen	35	n.v.t.	43	46	43	46
69	Tichelkampen	43	n.v.t.	49	50	49	50
64	Noorderes	16	53	52	52	52	52
65	Noorderes	18	55	53	54	53	54

De geluidsbelasting ter plaatse van de woningen ten noorden van de Esakkerweg bedraagt niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Bij deze woningen is derhalve geen sprake van

een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

De geluidsbelastingen ter plaatse van de woningen Noorderes 16 en 18 bedragen meer dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De gemeente Assen is voornemens het te reconstrueren wegvak van de Esakkerweg te voorzien van stil asfalt (dunne deklaag 1 l. Redelijkerwijs kunnen er langs de Esakkerweg geen afschermende voorzieningen worden gerealiseerd. Daar de geluidsbelasting echter niet meer bedraagt dan de in het verleden verleende hogere waarden, is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De gemeente hoeft derhalve voor deze woningen van rechtswege geen aanvullende voorzieningen te treffen.

Resumé

In opdracht van de gemeente Assen, dienst Ontwikkeling, is door Stroop raadgevende ingenieurs bv een akoestisch onderzoek ingesteld naar de akoestische consequenties ten gevolge van de reconstructie van het wegvak Peelo Zuid. De reconstructie betreft in hoofdzaak het verdubbelen van het aantal rijstroken, waarbij er ter plaatse van het kruispunt met de Esakkerweg en de Mar tin Luther Kingweg een ongelijkvloerse kruising wordt gerealiseerd.

Het onderzoek zal tevens dienen als onderbouwing van het onderdeel geluid in de toelichting op het bestemmingsplan "Wegvak Peelo Zuid" en is als zodanig als bijlage opgenomen.

Wegvak Peelo
Om bij nagenoeg alle woningen te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde dient het onderstaande in acht te worden genomen.

- De wanden van de tunnel bak moeten absorberend (absorptiecoëfficiënt 0,8) worden uit-gevoerd;
- Voor de situering zonder nieuwe bebouwing dienen ten westen van de weg Peelo, wallen met schanskorven van 3,7 meter boven maaiveld te worden opgeworpen. Ter plaatse van de Woerd es dient de wal met schanskorven minimaal 4,2 meter hoog te zijn en ter plaatse van Brummelkampen 3,9 meter hoog. Ter plaatse van Groenkampen is te weinig ruim- te voor een wal met schanskorven en zal een 3,7 meter hoog scherm moeten worden toegepast. Om reflecties richting Marsdijk te voorkomen dient de wegzijde absorberend te worden uitgevoerd.
- In dit onderzoek is een stil asfalttype dunne deklaag 1 toegepast.

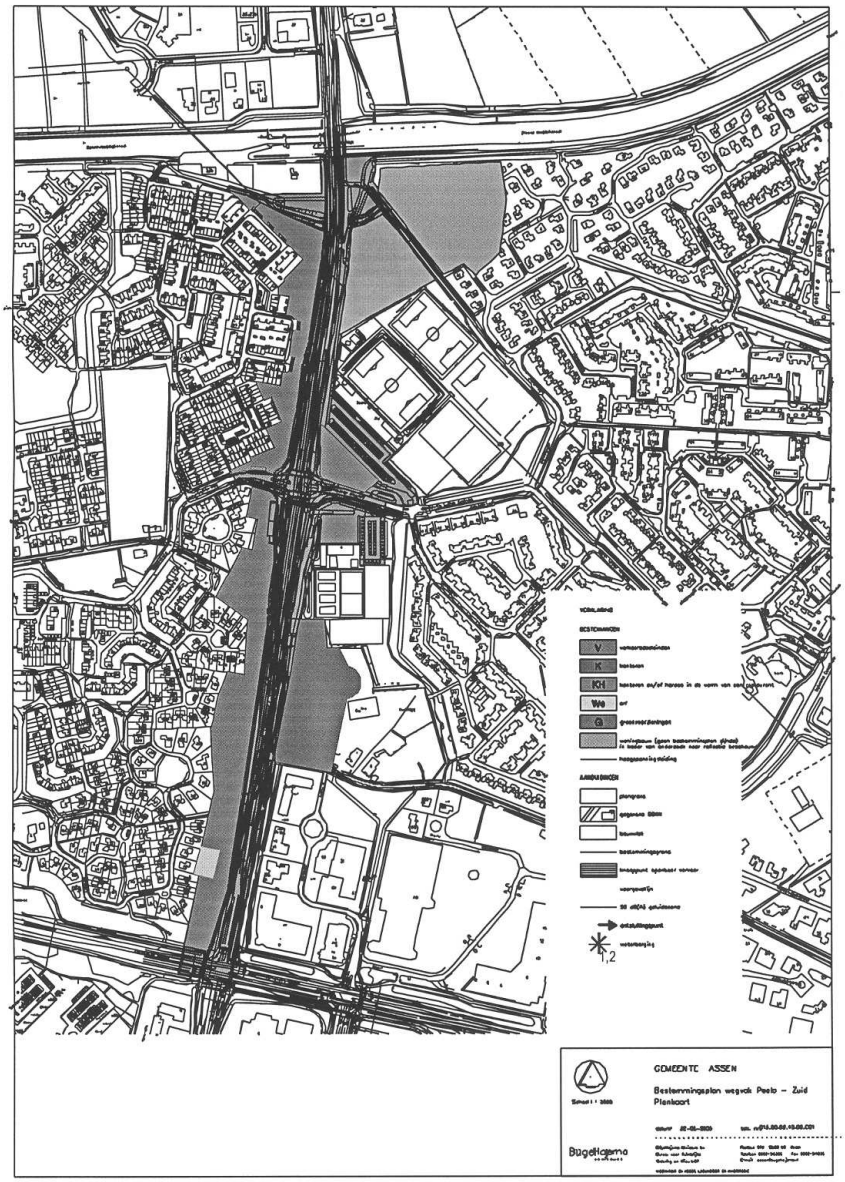
Alleen bij de woning Peelo 53a kan niet worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Daar er bij deze woning geen toename van de geluidsbelasting op zal treden van 1,5 dB(A) of meer is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De gemeente hoeft derhalve van rechtswege voor deze woning geen aanvullende voorzieningen te treffen.

Wegvakken Esakkerweg en Martin Luther Kingweg
Met betrekking tot de Esakkerweg en de Martin Luther Kingweg met de bijbehorende rotonde, kan worden vermeld dat de fysiek te reconstrueren gedeelten zullen worden voorzien van stil asfalt.

Alleen ter plaatse van de fysieke reconstructie van de Esakkerweg zijn er woningen binnen de zone gelegen. De geluidsbelasting ter plaatse van de woningen ten noorden van de Esakkerweg bedraagt niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

De geluidsbelastingen ter plaatse van de twee woningen direct ten zuiden van de Esakkerweg (Noorderes 16 en 18). bedragen meer dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Daar de geluidsbelasting echter niet meer bedraagt dan de in het verleden verleende hogere waarden, is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De gemeente hoeft derhalve voor deze woningen van rechtswege geen aanvullende voorzieningen te treffen.

Ing. W. Spreen (raadgevend ingenieur ONRI)



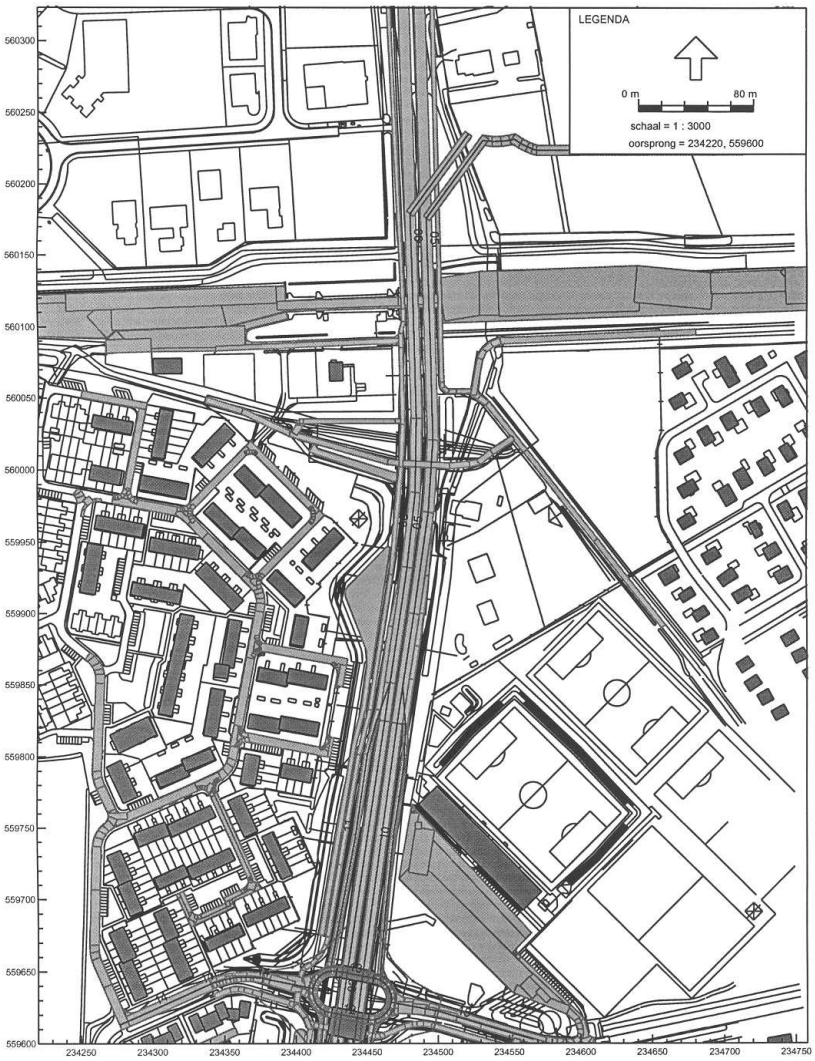
GEMEENTE ASSEN

Bestemmingsplan wegvak Peelo – Zuid
Plankaart

Bügel Hajema

Stroop raadgevende ingenieurs bv
Wegvak Peelo Zuid

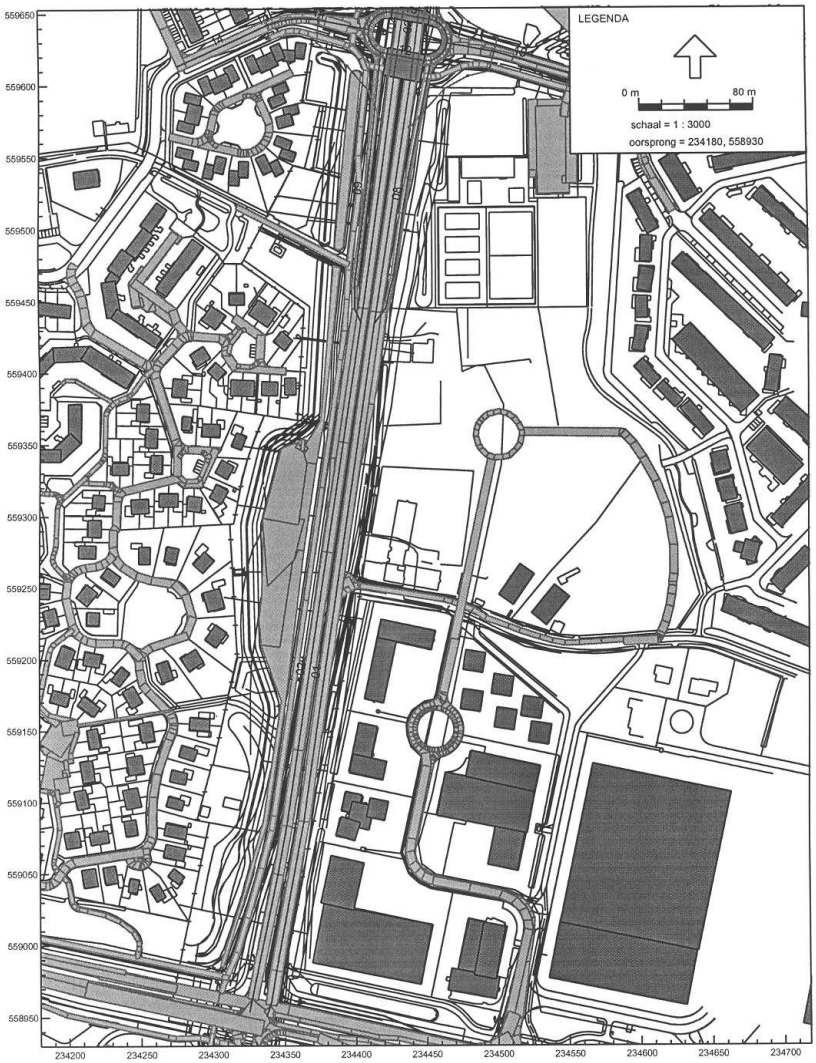
Figuur 2
Wegen



Wegverkeerslawaai - SRM2-2002, Projectnummer - 041977 - 2015 variant 2 Dunne deklaag, scherm 4,2 mete [P:\2004\041977-01 Aanvullend onderzoek Wegvak Peelo Zuid\GEONOISE 5.11\] , Geo

Stroop raadgevende ingenieurs bv
Wegvak Peelo Zuid

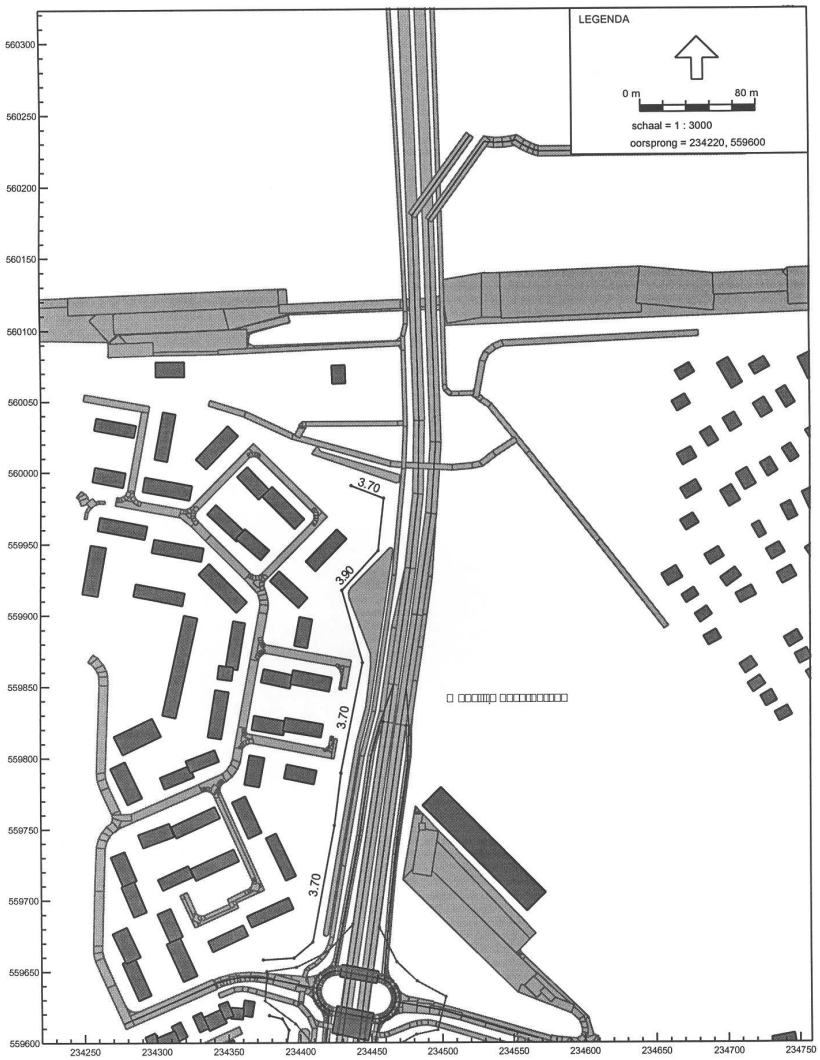
Figuur 2
Wegen



Wegverkeerslawaai - SRM2-2002, Projectnummer - 041977 - 2015 variant 2 Dunne deklaag, scherm 4,2 mete [P:\2004\041977-01 Aanvullend onderzoek Wegvak Peelo Zuid\GEONOISE 5.11\] , Geo

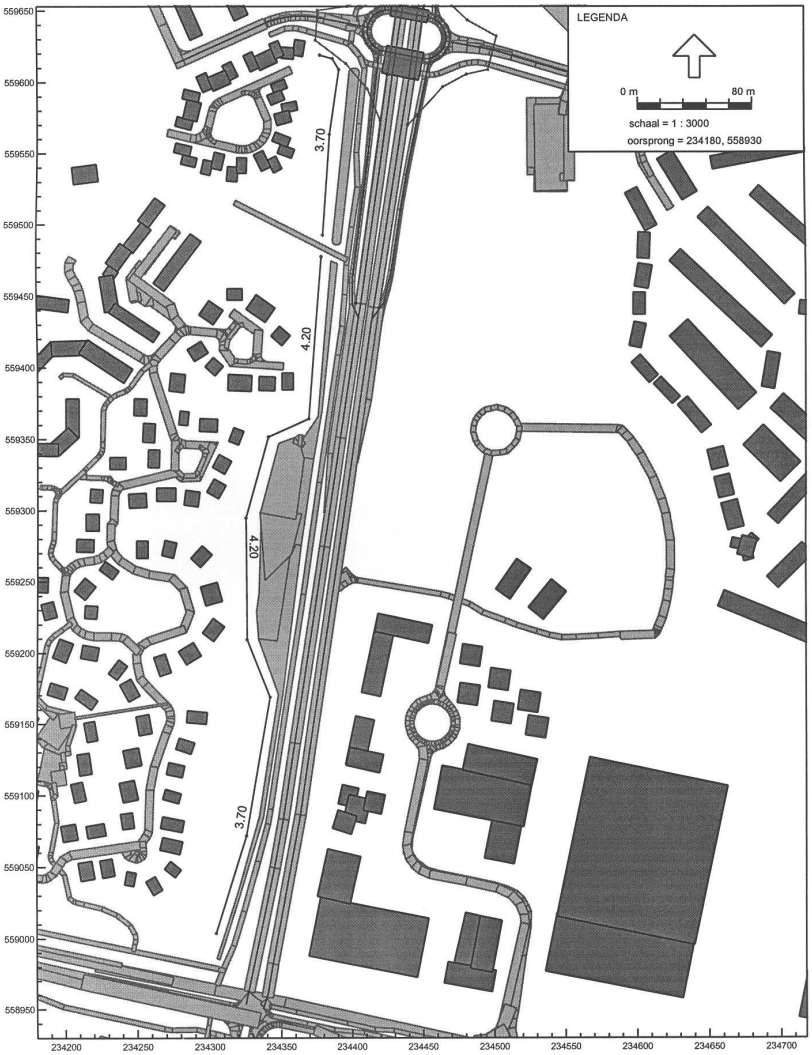
Stroop raadgevende ingenieurs bv
Wegvak Peelo Zuid

Figuur 3
Wallen en schermen



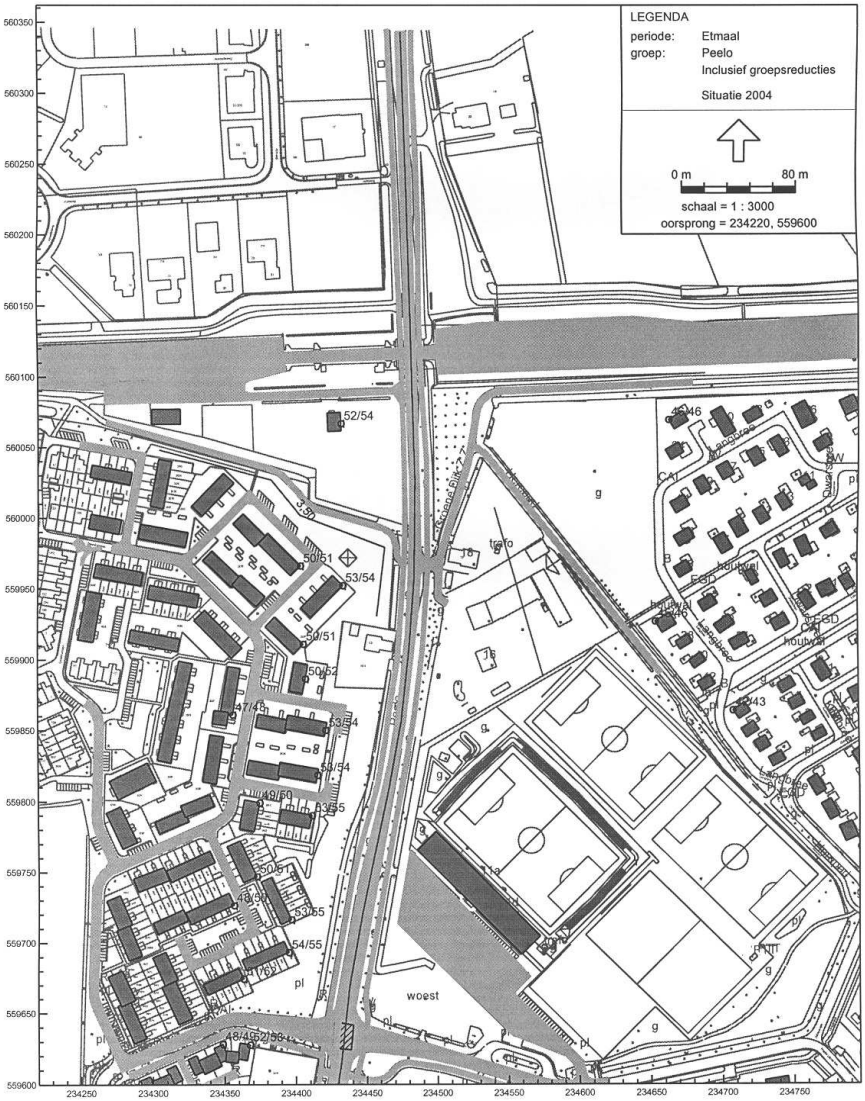
Wegverkeerslawaai - SRM2-2002, Projectnummer - 041977 - 2015 variant 2 Dunne deklaag, scherm 4,2 mete [P:\2004\041977-01 Aanvullend onderzoek Wegvak Peelo Zuid\GEONOISE 5.11\] , Geo

Figuur 3
Wallen en schermen



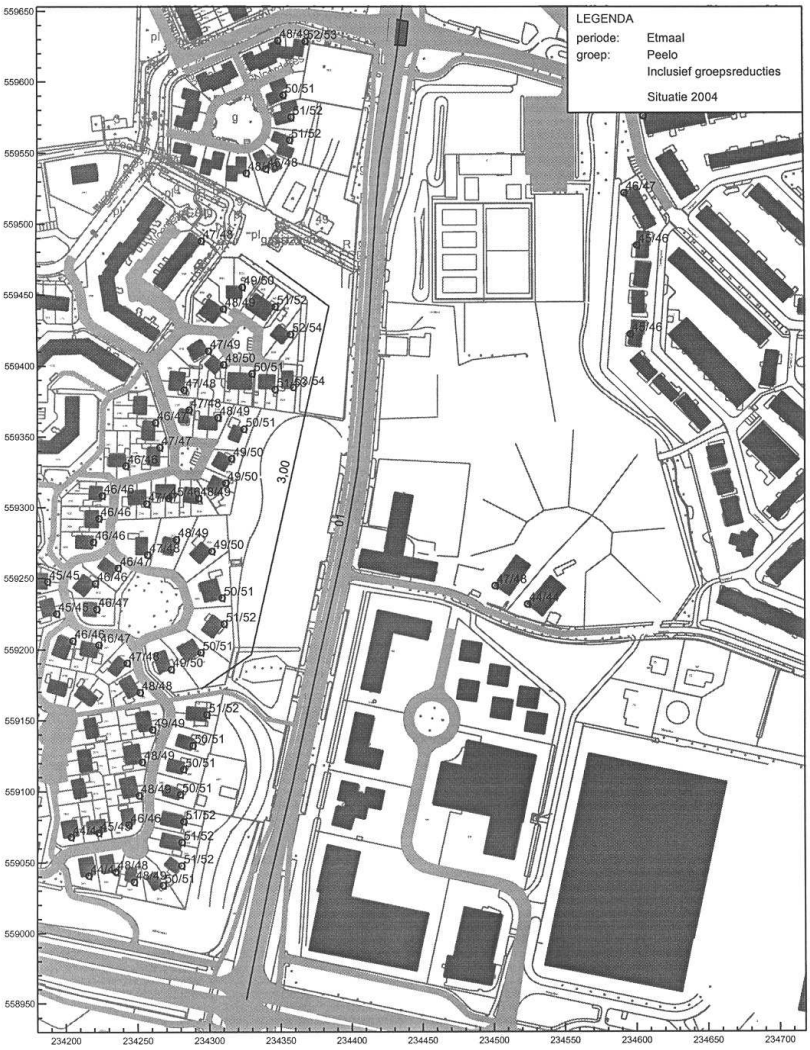
Wegverkeerslawaai - SRM2-2002, Projectnummer - 041977 - 2015 variant 2 Dunne deklaag, scherm 4,2 mete [P:\2004\041977-01 Aanvullend onderzoek Wegvak Peelo Zuid\GEONOISE 5.11\] , Geo

Figuur 4
Geluidsbelasting incl. art. 6 RMW 2002 wegvak Peelo huidige situatie



Ho: 1,5 m. / 4,5 m.

Figuur 4
Geluidsbelasting wegvak Peelo huidige situatie

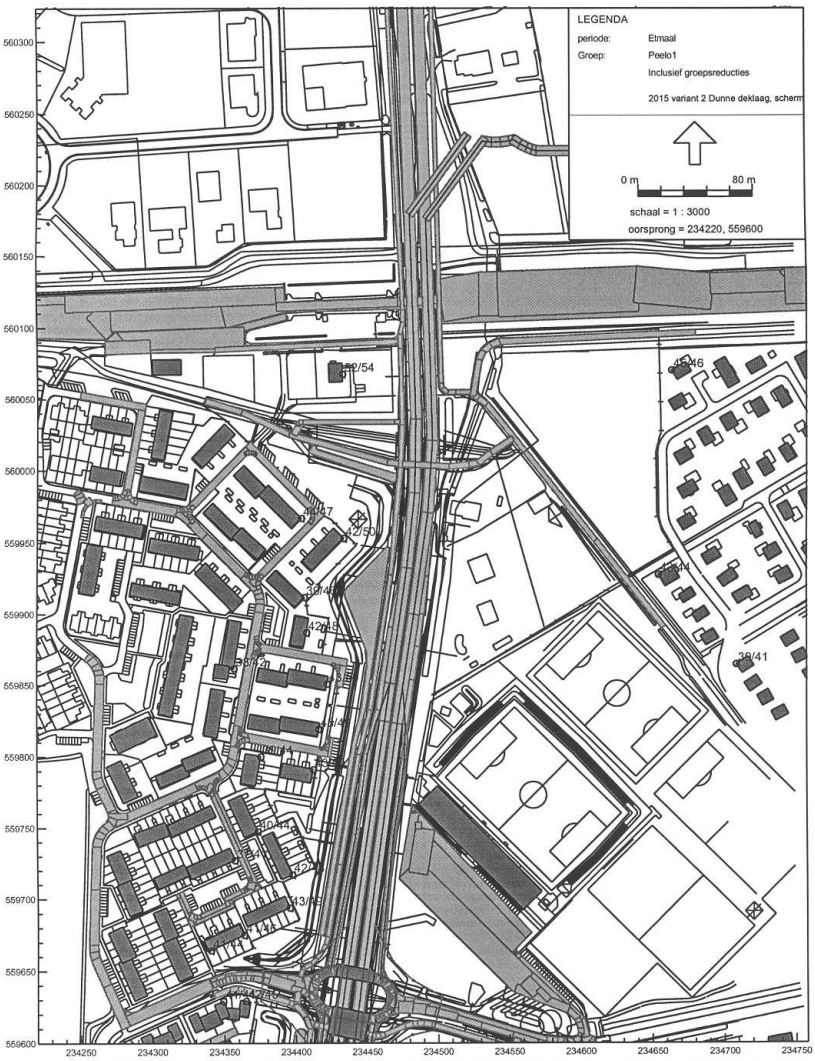


Wegverkeerslawaai - SRM2-2002, Projectnummer - 041977 - Situatie 2004 [P:\2004\041977~2\Geonoise] , Geonoise V4.03

Ho: 1,5 m. / 4,5 m.

Stroop raadgevende ingenieurs bv
Wegvak Peelo Zuid 2015

Figuur 5a
Geluidsbelasting incl. art. 6 RMW 2002 variant 1

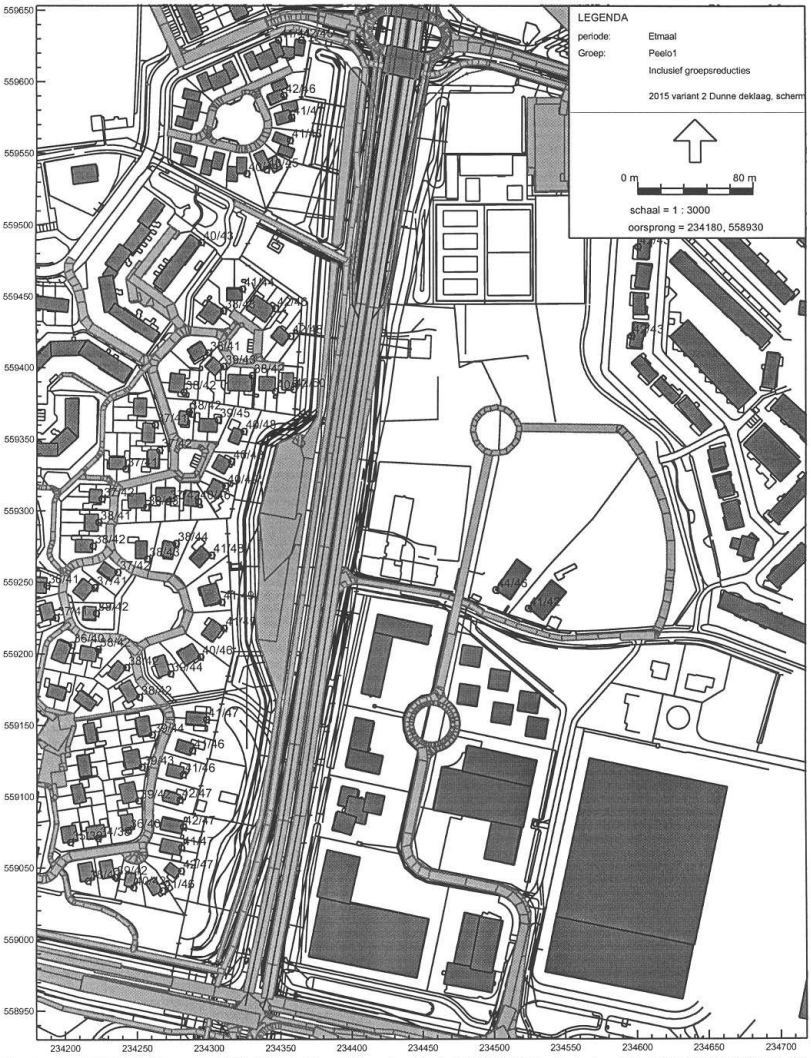


Wegverkeerslawaai - SRM2-2002, Projectnummer - 041977 - 2015 variant 2 Dunne deklaag, scherm 4,2 mete [P:\2004\041977-01 Aanvullend onderzoek Wegvak Peelo Zuid\GEONOISE 5.11\] , Geo

Ho: 1,5 m. / 4,5 m.

Stroop raadgevende ingenieurs bv
Wegvak Peelo Zuid 2015

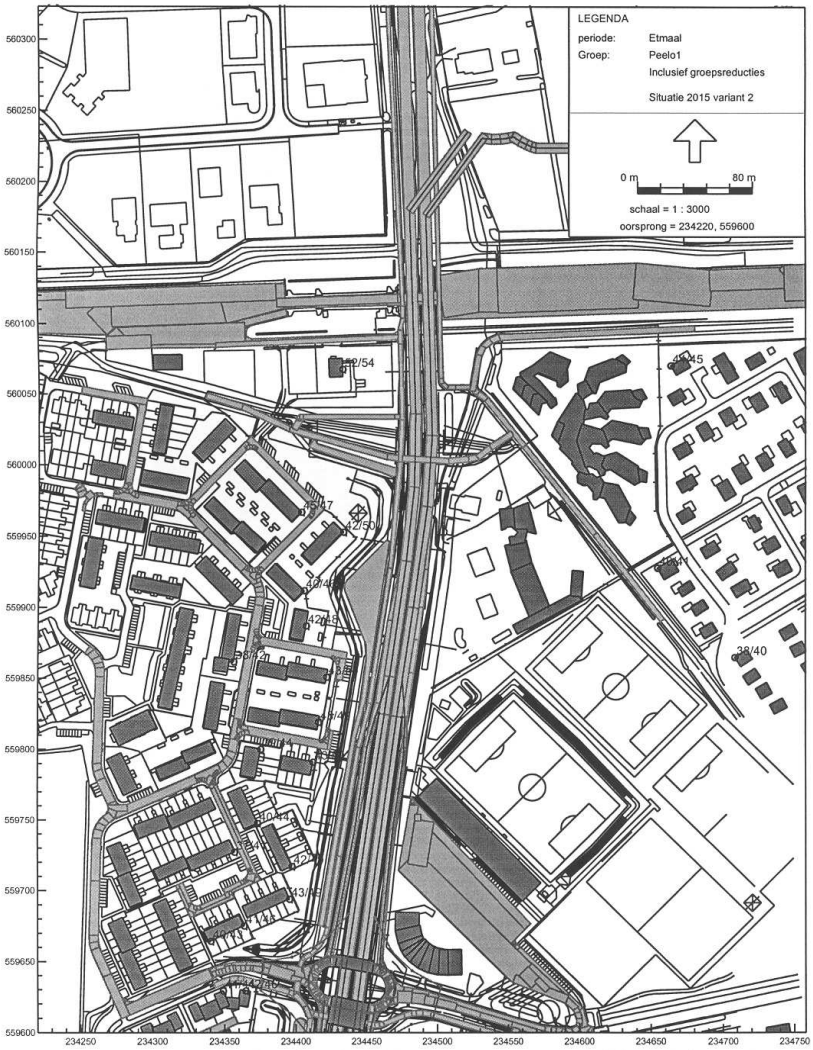
Figuur 5a
Geluidsbelasting incl. art. 6 RMW 2002 variant 1



Wegverkeerslawaai - SRM2-2002, Projectnummer - 041977 - 2015 variant 2 Dunne deklaag, scherm 4,2 mete [P:\2004\041977-01 Aanvullend onderzoek Wegvak Peelo Zuid\GEONOISE 5.11\] , Geo

Ho: 1,5 m. / 4,5 m.

Figuur 5b
Geluidsbelasting incl. art. 6 RMW 2002 variant 2

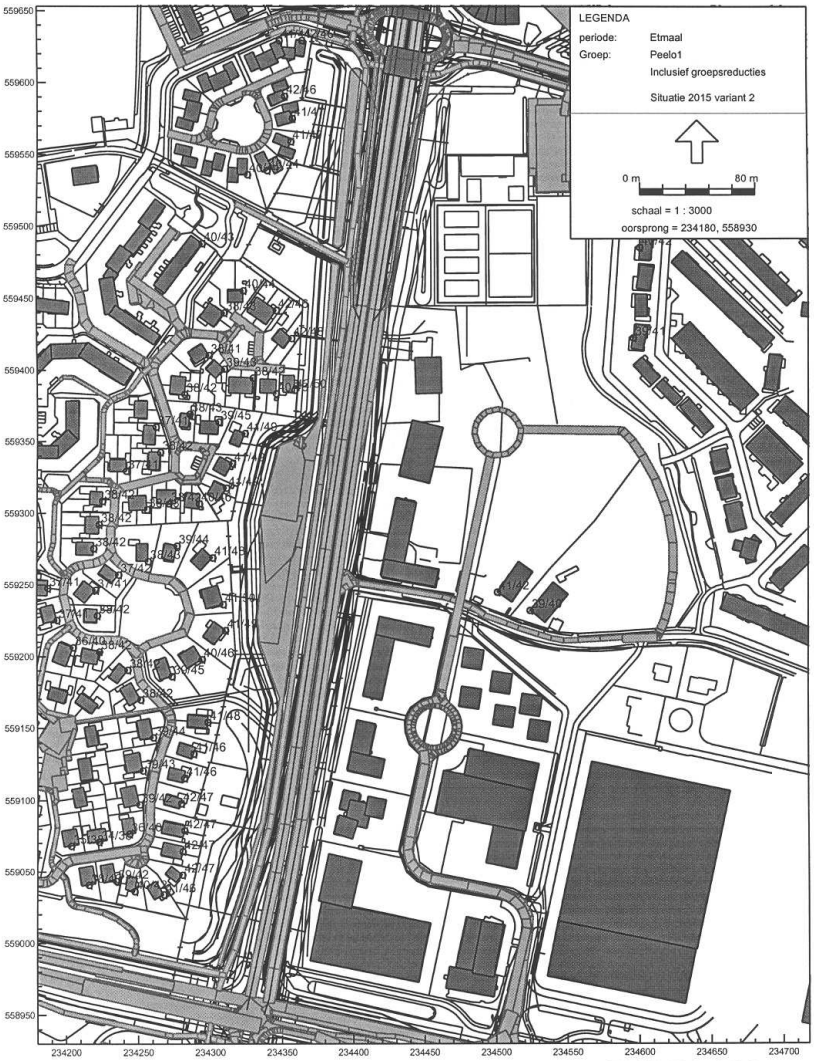


Wegverkeerslawaai - SRM2-2002, Projectnummer - 041977 - Situatie 2015 variant 2 [P:\2004\041977-01 Aanvullend onderzoek Wegvak Peelo Zuid\GEONOISE 5.11\] , Geonoise V5.11

Ho: 1,5 m. / 4,5 m.

Stroop raadgevende ingenieurs bv
Wegvak Peelo Zuid 2015

Figuur 5b
Geluidsbelasting incl. art. 6 RMW 2002 variant 2

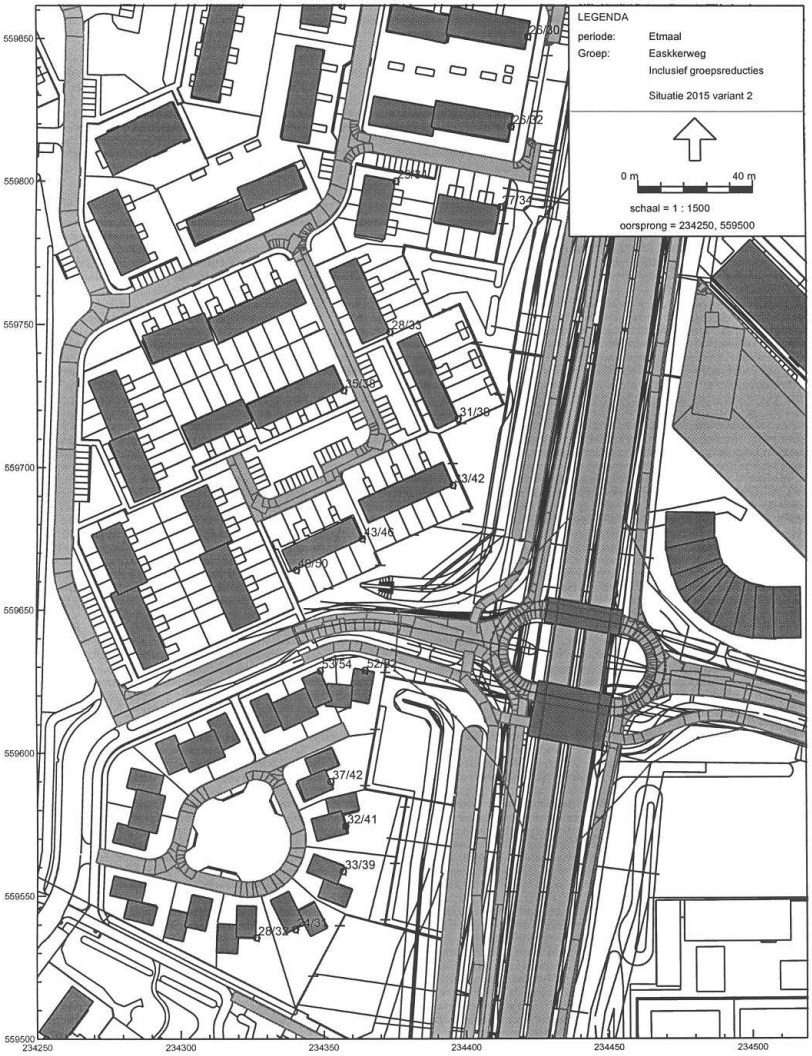


Wegverkeerslawaai - SRM2-2002, Projectnummer - 041977 - Situatie 2015 variant 2 [P:\2004\041977-01 Aanvullend onderzoek Wegvak Peelo Zuid\GEONOISE 5.11\] , Geonoise V5.11

Ho: 1,5 m. / 4,5 m.

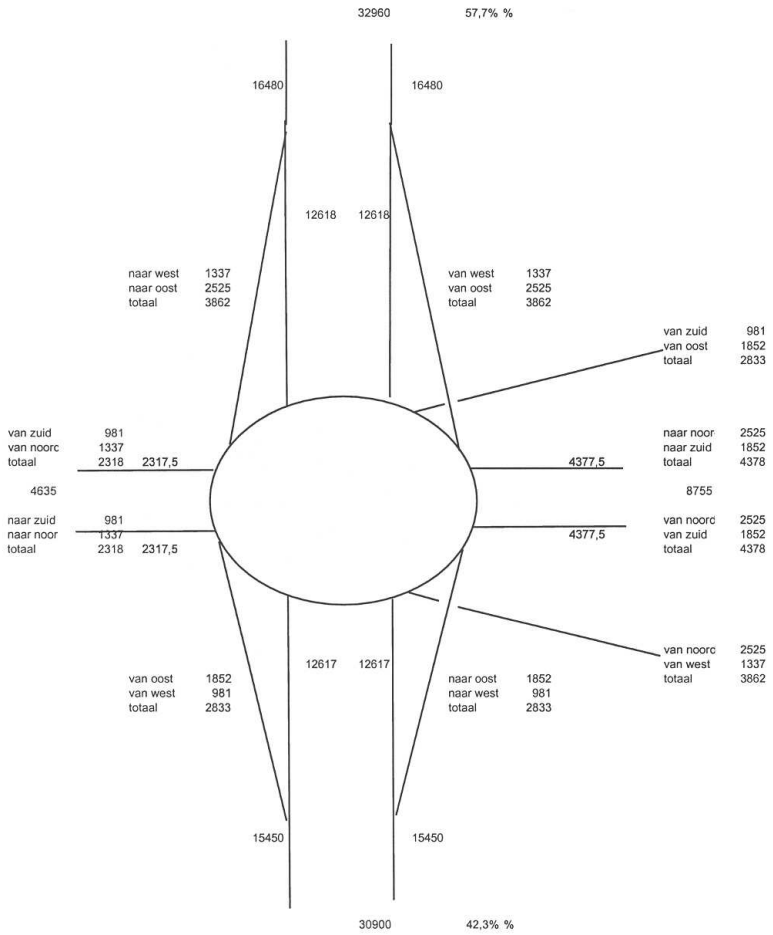
Stroop raadgevende ingenieurs bv
Wegvak Esakkerweg 2015

Figuur 6a
Geluidsbelasting incl. art. 6 RMW 2002 variant 1 en 2



Wegverkeerslawaai - SRM2-2002, Projectnummer - 041977 - Situatie 2015 variant 2 [P:\2004\041977-01 Aanvullend onderzoek Wegvak Peelo Zuid\GEONOISE 5.11\] , Geonoise V5.11

Ho: 1,5 m. / 4,5 m.


32960
57,7% %
16480
16480
12618
12618
naar west 1337
naar oost 2525
totaal 3862
van west 1337
van oost 2525
totaal 3862
van zuid 981
van oost 1852
totaal 2833
van zuid 981
van noorc 1337
totaal 2318 2317,5
4635
naar noor 2525
naar zuid 1852
totaal 4378
4377,5
8755
naar zuid 981
naar noor 1337
totaal 2318 2317,5
4377,5
van noorc 2525
van zuid 1852
totaal 4378
van noorc 2525
van west 1337
totaal 3862
12617
12617
van oost 1852
van west 981
totaal 2833
naar oost 1852
naar west 981
totaal 2833
15450
15450
30900
42,3% %

RM2-2002

Invoertype	Hbron	Ch	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Imtensiteit	%Int.(D)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
Verdeling	0,75	0,00	DunDek1	50	50	50	50	15450,00	6,70	91,00	--	--	6,00	--	--	3,00	--	--
Verdeling	0,75	0,00	DunDek1	50	50	50	50	15450,00	6,70	91,00	--	--	6,00	--	--	3,00	--	--
Verdeling	0,75	0,00	DunDek1	50	50	50	50	12617,00	6,70	91,00	--	--	6,00	--	--	3,00	--	--
Verdeling	0,75	0,00	DunDek1	50	50	50	50	12617,00	6,70	91,00	--	--	6,00	--	--	3,00	--	--
Verdeling	0,75	0,00	DunDek1	50	50	50	50	16480,00	6,70	91,00	--	--	6,00	--	--	3,00	--	--
Verdeling	0,75	0,00	*Fijn	50	50	50	50	16480,00	6,70	91,00	--	--	6,00	--	--	3,00	--	--
Verdeling	0,75	0,00	DunDek1	50	50	50	50	16480,00	6,70	91,00	--	--	6,00	--	--	3,00	--	--
Verdeling	0,75	0,00	*Fijn	50	50	50	50	16480,00	6,70	91,00	--	--	6,00	--	--	3,00	--	--
Verdeling	0,75	0,00	*Fijn	50	50	50	50	14420,00	6,70	91,00	--	--	6,00	--	--	3,00	--	--
Verdeling	0,75	0,00	DunDek1	50	50	50	50	2833,00	6,70	91,00	--	--	6,00	--	--	3,00	--	--
Verdeling	0,75	0,00	DunDek1	50	50	50	50	2833,00	6,70	91,00	--	--	6,00	--	--	3,00	--	--
Verdeling	0,75	0,00	DunDek1	50	50	50	50	3862,00	6,70	91,00	--	--	6,00	--	--	3,00	--	--
Verdeling	0,75	0,00	DunDek1	50	50	50	50	3862,00	6,70	91,00	--	--	6,00	--	--	3,00	--	--
Verdeling	0,75	0,00	DunDek1	50	40	40	40	3863,00	6,70	91,00	--	--	6,00	--	--	3,00	--	--
Verdeling	0,75	0,00	DunDek1	50	40	40	40	2832,00	6,70	91,00	--	--	6,00	--	--	3,00	--	--
Verdeling	0,75	0,00	*Zoab6/16	50	50	50	50	4635,00	6,70	91,00	--	--	6,00	--	--	3,00	--	--
Verdeling	0,75	0,00	DunDek1	50	50	50	50	4635,00	6,70	91,00	--	--	6,00	--	--	3,00	--	--
Verdeling	0,75	0,00	*Zoab6/16	50	50	50	50	4500,00	6,70	91,00	--	--	6,00	--	--	3,00	--	--
Verdeling	0,75	0,00	DunDek1	50	50	50	50	8755,00	6,70	91,00	--	--	6,00	--	--	3,00	--	--

Model:Projectnummer - 041977 - Situatie 2004
Groep:(hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - SRM2-2002

Id	Omschrijving	Invoertype	Cg	Wegdektype	V(mr)	V(lv)	V(mv)	V(zv)	Totaal i	%Intens1	%Intens1	%Intens1	%Intens1	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	Hbron	X1	Y1	Maaiveld
01	Peelo	Verdeling	0,0	Fijn	50	50	50	50	23632,0	6,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	91,00	0,00	0,00	6,00	0,00	0,00	3,00	0,00	0,00	0,75	234434,1	559633,9	0,0
02	Peelo	Verdeling	0,0	Fijn	50	50	50	50	24133,0	6,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	91,00	0,00	0,00	6,00	0,00	0,00	3,00	0,00	0,00	0,75	234481,6	560150,7	0,0
03	Peelo	Verdeling	0,0	Fijn	60	60	60	60	24133,0	6,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	91,00	0,00	0,00	6,00	0,00	0,00	3,00	0,00	0,00	0,75	234475,7	560342,7	0,0
04	Esakkerweg	Verdeling	0,0	Fijn	0	0	0	0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,75	234434,1	559633,9	0,0
05	Martin Luther Kingweg	Verdeling	0,0	Fijn	0	0	0	0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,75	234566,9	559601,7	0,0

Bijlage: Verslag van het overleg met het Waterschap en het advies van het Waterschap

Gemeentelijk Rioleringsplan

Algemeen
Riolering is nodig uit oogpunt van bescherming van de volksgezondheid, het tegengaan van wateroverlast en bescherming van het milieu. Het is voor de gemeente van belang een goede integrale beleidsafweging te kunnen maken op het terrein van bodem- en waterkwaliteit, gemeentelijke infrastructuur en rioleringszorg. In het kader van de wet Milieubeheer is de gemeente verplicht een rioleringsplan op te stellen. In het gemeentelijk rioleringsplan (GRP) staat een overzicht van het rioolsysteem, hoe het riool wordt beheerd en welke invloed het rioolsysteem op het milieu heeft. Het GRP omvat zowel de aanleg van nieuwe riolering als het beheer van de bestaande riolering. Het is een strategisch plan en wordt gebruikt als een technisch, financieel en organisatorisch planningsinstrument.
Het gemeentelijk rioleringsplan is niet alleen voor de gemeente een belangrijk hulpmiddel, maar ook voor andere waterbeheerders. Vooral vanuit de waterschappen is er sterke aandacht voor het te voeren rioleringsbeleid van de gemeente.
De invloed die de riolering en het beheer ervan heeft op het milieu en de waterkwaliteit in het bijzonder is hier van belang. Overleg met onder andere de waterschappen (waterkwaliteits/ kwantiteitsbeheerders) over het te voeren beleid en uit te voeren maatregelen is gewenst om afstemming te bevorderen, effectiviteit van maatregelen te vergroten en kosten te beheersen.
Het GRP een lange-termijnplan met een geldigheidsduur van vier jaar. Het huidige plan wordt in het jaar 2004 aan eventueel veranderende omstandigheden getoetst (gewijzigd beleid, integraal waterbeheer, nieuwe inspectieresultaten, veranderende uitgangspunten zoals percentages voor rente en inflatie, et cetera).
Voor het kostendekkingsplan, een integraal onderdeel van het GRP, is de beschouwde termijn 60 jaar. Deze periode is zo gekozen, omdat daarin tenminste eenmaal in de vervanging van alle onderdelen wordt voorzien.
Uit de uitgangspunten en de randvoorwaarden die in de volgende hoofdstukken casu quo alinea's aan de orde komen blijkt dat het onderhavig bestemmingsplan in voldoende mate rekening houdt met de in het GRP geformuleerde beleidsdoelstellingen.

De gemeente is van voornemens een Waterplan op te stellen. Dit plan zal een strategische visie geven omtrent het gemeentelijk beleid omtrent het aspect water. In dit plan zullen beleidskaders aangegeven worden waarbinnen bijv het GRP, Baggerplannen, bestemmingsplannen, groenplannen, herstructureringsplannen nader kunnen worden uitgewerkt.

Voor een groot deel is het niet bekend van welke ontwerpnormen en uitgangspunten bij de realisatie van het oppervlaktewater van het betreffende gebied is uitgegaan.
Ten gevolge van de klimaatsveranderingen wordt in het kader van Waterbeheer 21e eeuw onderzoek gedaan naar herziening van de ontwerp-normen. Door toename van de temperatuur, bodemdalingen, neerslaghoeveelheden en intensiteiten zal het waterhuishoudingsstelsel op basis van inundatierisico's moeten worden getoetst. Voor stedelijk gebied is in het kader van WB21 sprake van een ontwerpnorm met een inundatierisico van eenmaal in de 100 jaar. Derhalve ligt het in de verwachting dat in de toekomst bij revitaliseringsplannen het aanwezige regenwaterstelsel moet worden vergroot in transport en bergingscapaciteit ("veerkrachtig systeem"). Derhalve wordt nu als beleidsuitgangspunt genomen voor de gehele gemeente Assen dat in ieder geval het huidige oppervlaktewatersysteem dient te blijven gehandhaafd of wordt gecompenseerd (Stand-still beginsel).
In het huidige GRP is opgenomen dat in de bijbehorende planperiode het regenwaterstelsel van de gemeente Assen wordt geinventariseerd en vervolgens, op basis van met het waterschap overeen te komen ontwerpgrondslagen, zal worden doorgerekend. Op basis van deze berekeningen en bijbehorende monitoring wordt inzichtelijk waar de knelpunten of tekortkomingen zich bevinden. In overleg met het waterschap worden vervolgens gezamenlijk maatregelen voor deze knelpunten uitgewerkt.

Ontwerp-grondslagen nieuwe ontwikkelingen
Eventueel nieuw aan te leggen of te vervangen vuilwaterriool wordt gedimensioneerd op basis van een aanname van de droogwaterafvoer van de aangesloten percelen en stroomgebieden en zal onder vrijverval lozen op het bestaande gemengd/dwa - rioolstelsel. Uitgegaan wordt van een droogwaterafvoer van 12 l/h/inwoner, in een periode van 10 uur, voor huishoudelijk afvalwater en 0,25 l/s/ha voor de afvalwaterstroom bedrijventerreinen.

Bij het afkoppelen van verharde oppervlakken dient op basis van het huidig landelijk beleid (de trits vasthouden, bergen en dan pas afvoeren - niet afwentelen) de bergingscapaciteit binnen het stedelijk gebied te worden gehandhaafd of aangevuld.
Binnen het plangebied, een intensief bebouwd/verhard stedelijk gebied, zijn er mogelijkheden de gewenste waterberging te realiseren.

Het regenwaterstelsel dient te worden ontworpen op basis van de volgende grondslagen. Voor het gemengd rioolstelsel zal de in het GRP 2001-2004 vastgestelde ontwerpbui met een maximale capaciteit van 80 l/sec/ha (bui Eelde T=2, Basisrioleringsplan Assen, 1995) worden gehanteerd. Voor het regenwaterstelsel is het uitgangspunt een na te streven bergingscriteria van minimaal 45 mm/m^2 afvoerend verhard oppervlak; geen inundatie van verblijfsgebieden bij een bui T=100 en een in normale situatie geldende afvoer van 1.2 l/sec/Ha (bruto plan oppervlak). Uitgangspunt is dat de door de uitbreiding van het verharde oppervlak benodigde waterberging binnen de bouwvlakken wordt gerealiseerd.

Het van de dakoppervlakken afstromende hemelwater dient van de vuilwaterriolering te worden afgekoppeld. Afvoer hiervan naar het oppervlaktewater ligt voor de hand. De bodem in Assen is namelijk over het algemeen ongeschikt voor infiltratie vanwege de relatief ondiep liggende leem- en potkleilagen.
Door de relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer op de hoofdstructuren en de daarme gepaarde vervuiling, zal er ingeval van herinriching van de hoofdstructuren worden gestreeft naar een verbeterd gescheiden stelsel. Getracht zal worden de overige buurt en ontsluitingswegen ingeval van reconstructies met een gescheiden rioolstelsel uit te voeren.

De nieuw aan te leggen openbare infrastructuur zal worden voorzien van een drainagestelsel ten behoeve van een voldoende drooglegging van de wegconstructies. Op het aanwezige of aan te leggen regenwaterstelsel worden ten behoeve van door particulieren aangelegde drainagestelsels en/of regenwaterafvoeren aansluitpunten aangebracht. De hoogteligging van de uitlegger op het regenwaterstelsel zal ten opzichte van het gemiddelde te realiseren maaiveldhoogte voor voldoende drooglegging moeten zorgdragen.

Water en waterkansenkaart
De waterhuishouding vormt een belangrijke randvoorwaarde voor mogelijke ontwikkelingen. Om de relatie tussen de wateraspecten en de ruimtelijke ordening te verbeteren worden in een samenwerkingsverband van waterschappen, provincies en betrokken gemeenten waterkansenkaarten ontwikkeld. De waterkansenkaart geeft gebieden aan die vanuit water meer of minder geschikt zijn om te bebouwen en tevens wordt aangegeven welke eisen aan eventuele bebouwing worden gesteld. De voorkeur voor de manier van bouwen van het waterschap is als volgt. Waar dit mogelijk is, wordt gestreefd naar het afkoppelen en infiltreren van neerslag in combinatie met duurzaam bouwen. Vervolgens is alleen duurzaam bouwen een eis, zonder veranderingen aan de grondwaterstanden. Waar daarmee onvoldoende drooglegging wordt bereikt, geldt de eis duurzaam bouwen met een beperkte drooglegging. Aan de gebieden die minder geschikt zijn vanuit waterhuishoudkundig oogpunt worden strikte voorwaarden gesteld, hier kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een eis om meer oppervlaktewater in plannen op te nemen of alleen aangepaste bebouwing toe te laten, bijvoorbeeld woonboten of een gebouwen op palen in een meer. Bij toekomstige ontwikkelingen kan deze kaart gebruikt worden om te bepalen welke aspecten vanuit water meegenomen dienen te worden bij een specifieke lokatieontwikkeling.

Luchtkwaliteit wegvak Peelo-Zuid

Voor het bestemmingsplan Wegvak Peelo-Zuid geldt dat de woningen die direct aan de oost- en westzijde van Wegvak Peelo-Zuid liggen worden aangekocht en geamoveerd. De belasting ten gevolge van luchtverontreiniging op deze woningen veroorzaakt door het verkeer op Wegvak Peelo-Zuid komt daardoor te vervallen.
Het Besluit luchtkwaliteit maakt geen onderscheid tussen gevoelige en ongevoelige bestemmingen: overal moet aan de normen uit het besluit worden voldaan. Voor het bestemmingsplan is specifiek gerekend ter plaatse van blijvende en toekomstige gevoelige bestemmingen, zoals in dit geval woningen en sportterreinen langs Wegvak Peelo-Zuid, de Martin Luther Kingweg en de Esakkerweg, zijn scenarioberekeningen uitgevoerd naar de luchtkwaliteit in 2004 en 2010 uitgaande van de voorgenomen ontwikkeling. Aanvullend is gerekend voor niet-gevoelige bestemmingen.

Als uitgangspunt zijn de verkeersintensiteiten uit de paragrafen 3.2 en 4.2 van het bestemmingsplan Wegvak Peelo-Zuid genomen. Hierbij wordt opgemerkt dat voor het prognosejaar 2010 de geprognosticeerde verkeersintensiteiten van 2014 zijn gebruikt. Naast de wegafstanden tot de gevoelige bestemmingen is voor beide scenario's tevens gerekend met wegafstanden van 10, 15 en 25 m.

In de onderstaande tabellen wordt een overzicht gegeven van de overschrijdingen van fijn stof (PM 10) en stikstofdioxide (NO_2), waarbij voor de overschrijdingen van dagelijkse grenswaarden van fijn stof rekening is gehouden met de aftrek van de zeezoutcencentratie (vastgesteld op 6µg/m^3). De berekeningsresultaten voor 2010 met de voorgenomen ontwikkeling tonen geen normoverschrijdingen voor fijn stof en stikstofdioxide.
De volledige overzichten van de invoergegevens en berekeningsresultaten voor de verschillende berekeningspunten zijn opgenomen in de bijlagen.

Tabel 1 Normoverschrijdingen fijn stof (PM_{10})

Straatnaam	Jaar	Afstand tot wegas	Jaar-gemiddelde	Overschrijding grenswaarde	Overschrijding plandrempel
Peelo (thv Achilles 1894)	2004	10 m	-	60	51
	2004	15 m	-	39	-
Peelo (thv Borgstee 9)	2004	10 m	-	46	39

Tabel 2 Normoverschrijdingen stikstofdioxide (NO_2)

Straatnaam	Jaar	Afstand tot wegas	Jaar-gemiddelde	Overschrijding grenswaarde	Overschrijding plandrempel
Peelo (thv Achilles 1894)	2004	10 m	44	-	-
Peelo (thv Borgstee 9)	2004	10 m	41	-	-

Het Chinees restaurant Jasmijn Garden (Peelo 8) ligt vlak langs de weg. Vanaf een afstand tot de wegas van 9 m ter hoogte van de nabij gelegen punten Peelo (ter hoogte van Woerdes 67) en Peelo (ter hoogte van Borgstee 9) doen zich hier geen normoverschrijdingen voor fijn stof en stikstofdioxide voor in de scenarioberekeningen voor 2010. Hierbij is rekening gehouden met de aftrek voor zeezout-concentratie voor fijn stof en de voorgenomen ontwikkeling.

Na uitvoering van het bestemmingsplan Wegvak Peelo-Zuid worden de luchtkwaliteitsnormen, zoals die zijn opgenomen in het Besluit luchtkwaliteit 2005, niet overschreden.

Overzicht invoergegevens en uitkomsten CAR II berekeningen

Gebruiker	A. Fransen
Bedrijf	BügelHajema Adviseurs
Gemeente/Plaats	Assen

Plaats	Straatnaam	X [m]	Y [m]	Intensiteit [mvt/etm]	Fractie licht	Fractie middel zwaar	Fractie zwaar	Fractie autobus	Aantal parkeer-bewegingen	Snelheidstype	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegas [m]
Assen	Peelo (thv Brummelkampen 12) 50m	234484	559951	24133	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	1	1,25	50
Assen	Peelo (thv Brummelkampen 12) 10m	234484	559951	24133	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	1	1,25	10
Assen	Peelo (thv Brummelkampen 12) 15m	234484	559951	24133	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	1	1,25	15
Assen	Peelo (thv Brummelkampen 12) 25m	234484	559951	24133	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	1	1,25	25
Assen	Peelo (thv Tichelkampen 23) 18m	234441	559689	24133	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	2	1,25	18
Assen	Peelo (thv Tichelkampen 23) 10m	234441	559689	24133	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	2	1,25	10
Assen	Peelo (thv Tichelkampen 23) 15m	234441	559689	24133	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	2	1,25	15
Assen	Peelo (thv Tichelkampen 23) 25m	234441	559689	24133	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	2	1,25	25
Assen	Peelo (thv Woerdes 67) 47m	234409	559388	23632	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	1	1	47
Assen	Peelo (thv Woerdes 67) 10m	234409	559388	23632	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	1	1	10
Assen	Peelo (thv Woerdes 67) 15m	234409	559388	23632	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	1	1	15
Assen	Peelo (thv Woerdes 67) 25m	234409	559388	23632	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	1	1	25
Assen	Peelo (thv Achilles 1894) 24m	234463	559794	24133	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	4	1,25	24
Assen	Peelo (thv Achilles 1894) 10m	234463	559794	24133	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	4	1,25	10
Assen	Peelo (thv Achilles 1894) 15m	234463	559794	24133	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	4	1,25	15
Assen	Peelo (thv Achilles 1894) 25m	234463	559794	24133	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	4	1,25	25
Assen	Peelo (thv ASKO) 38m	234418	559512	23632	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	1	1	38
Assen	Peelo (thv ASKO) 10m	234418	559512	23632	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	1	1	10
Assen	Peelo (thv ASKO) 15m	234418	559512	23632	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	1	1	15
Assen	Peelo (thv ASKO) 25m	234418	559512	23632	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	1	1	25
Assen	Peelo (thv Borgstee 9) 25m	234349	559069	23632	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	4	1	25
Assen	Peelo (thv Borgstee 9) 10m	234349	559069	23632	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	4	1	10
Assen	Peelo (thv Borgstee 9) 15m	234349	559069	23632	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	4	1	15
Assen	Esakkerweg (thv Tichelkampen 43) 8m	234345	559643	3728	0,94	0,04	0,02	0	10	Normaal stadsverkeer	3a	1	8
Assen	Esakkerweg (thv Tichelkampen 43) 10m	234345	559643	3728	0,94	0,04	0,02	0	10	Normaal stadsverkeer	3a	1	10
Assen	Esakkerweg (thv Tichelkampen 43) 15m	234345	559643	3728	0,94	0,04	0,02	0	10	Normaal stadsverkeer	3a	1	15
Assen	Esakkerweg (thv Tichelkampen 43) 25m	234345	559643	3728	0,94	0,04	0,02	0	10	Normaal stadsverkeer	3a	1	25
Assen	M.L. Kingweg (thv busknooppunt) 20m	234601	559597	7041	0,94	0,04	0,02	0	50	Normaal stadsverkeer	2	1	20
Assen	M.L. Kingweg (thv busknooppunt) 10m	234601	559597	7041	0,94	0,04	0,02	0	50	Normaal stadsverkeer	2	1	10
Assen	M.L. Kingweg (thv busknooppunt) 15m	234601	559597	7041	0,94	0,04	0,02	0	50	Normaal stadsverkeer	2	1	15
Assen	M.L. Kingweg (thv busknooppunt) 25m	234601	559597	7041	0,94	0,04	0,02	0	50	Normaal stadsverkeer	2	1	25

Gebruiker	A. Fransen
Bedrijf	BügelHajema Adviseurs
Gemeente/Plaats	Assen

Jaartal	2004
Meteorologische conditie	Gepasseerd jaar

Schalingsfactor emissiefactoren

Personenauto's	1
Middelzwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Legenda:

- Geen overschrijding
- Overschrijding grenswaarde
- Overschrijding plandrempel

		NO2 [µg/m³]				PM10 [µg/m³]				Benzeen [µg/m³]		SO2 [µg/m³]			CO [µg/m³]		BaP [ng/m³]	
Plaats	Straatnaam	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen 24 uursgemiddelde	98-Percentiel 8h	98-Percentiel achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond
Assen	Peelo (thv Brummelkampen 12) 50m	23	18	0	0	26	25	7	0	1	1	2	2	0	606	494	0,3	0,3
Assen	Peelo (thv Brummelkampen 12) 10m	30	18	0	0	28	25	19	10	1	1	2	2	0	785	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv Brummelkampen 12) 15m	28	18	0	0	28	25	16	7	1	1	2	2	0	729	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv Brummelkampen 12) 25m	26	18	0	0	27	25	12	3	1	1	2	2	0	669	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv Tichelkampen 23) 18m	31	18	0	0	29	25	22	13	2	1	2	2	0	883	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv Tichelkampen 23) 10m	37	18	0	0	32	25	39	27	2	1	2	2	0	1171	494	0,5	0,3
Assen	Peelo (thv Tichelkampen 23) 15m	33	18	0	0	30	25	27	17	2	1	2	2	0	973	494	0,5	0,3
Assen	Peelo (thv Tichelkampen 23) 25m	27	18	0	0	27	25	15	6	1	1	2	2	0	754	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv Woerdes 67) 47m	22	18	0	0	26	25	6	0	1	1	2	2	0	585	494	0,3	0,3
Assen	Peelo (thv Woerdes 67) 10m	28	18	0	0	27	25	15	7	1	1	2	2	0	722	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv Woerdes 67) 15m	26	18	0	0	27	25	12	4	1	1	2	2	0	678	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv Woerdes 67) 25m	24	18	0	0	26	25	9	1	1	1	2	2	0	631	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv Achilles 1894) 24m	31	18	0	0	29	25	21	12	2	1	2	2	0	871	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv Achilles 1894) 10m	44	18	0	0	37	25	66	51	3	1	3	2	0	1643	494	0,7	0,3
Assen	Peelo (thv Achilles 1894) 15m	39	18	0	0	33	25	45	33	2	1	2	2	0	1282	494	0,6	0,3
Assen	Peelo (thv Achilles 1894) 25m	30	18	0	0	28	25	20	11	1	1	2	2	0	844	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv ASKO) 38m	23	18	0	0	26	25	7	0	1	1	2	2	0	599	494	0,3	0,3
Assen	Peelo (thv ASKO) 10m	28	18	0	0	27	25	15	7	1	1	2	2	0	722	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv ASKO) 15m	26	18	0	0	27	25	12	4	1	1	2	2	0	678	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv ASKO) 25m	24	18	0	0	26	25	9	1	1	1	2	2	0	631	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv Borgstee 9) 25m	28	18	0	0	28	25	15	7	1	1	2	2	0	768	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv Borgstee 9) 10m	41	18	0	0	34	25	52	39	3	1	2	2	0	1394	494	0,6	0,3
Assen	Peelo (thv Borgstee 9) 15m	36	18	0	0	31	25	35	24	2	1	2	2	0	1112	494	0,5	0,3
Assen	Esakkerweg (thv Tichelkampen 43) 8m	22	18	0	0	26	25	6	0	1	1	2	2	0	636	494	0,3	0,3
Assen	Esakkerweg (thv Tichelkampen 43) 10m	21	18	0	0	26	25	6	0	1	1	2	2	0	620	494	0,3	0,3
Assen	Esakkerweg (thv Tichelkampen 43) 15m	20	18	0	0	25	25	4	0	1	1	2	2	0	584	494	0,3	0,3
Assen	Esakkerweg (thv Tichelkampen 43) 25m	19	18	0	0	25	25	2	0	1	1	2	2	0	541	494	0,3	0,3
Assen	M.L. Kingweg (thv busknooppunt) 20m	21	18	0	0	25	25	4	0	1	1	2	2	0	590	494	0,3	0,3
Assen	M.L. Kingweg (thv busknooppunt) 10m	23	18	0	0	26	25	9	1	1	1	2	2	0	685	494	0,4	0,3
Assen	M.L. Kingweg (thv busknooppunt) 15m	22	18	0	0	26	25	6	0	1	1	2	2	0	629	494	0,3	0,3
Assen	M.L. Kingweg (thv busknooppunt) 25m	20	18	0	0	25	25	3	0	1	1	2	2	0	568	494	0,3	0,3

Gebruiker	A. Fransen
Bedrijf	BügelHajema Adviseurs
Gemeente/Plaats	Assen

Plaats	Straatnaam	X [m]	Y [m]	Intensiteit [mvt/etm]	Fractie licht	Fractie middel zwaar	Fractie zwaar	Fractie autobus	Aantal parkeer-bewegingen	Snelheidstype	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegas [m]
Assen	Peelo (thv Brummelkampen 12) 50m	234484	559951	32960	0,91	0,06	0,03	0	0	Buitenweg	4	1	25
Assen	Peelo (thv Brummelkampen 12) 10m	234484	559951	32960	0,91	0,06	0,03	0	0	Buitenweg	4	1	10
Assen	Peelo (thv Brummelkampen 12) 15m	234484	559951	32960	0,91	0,06	0,03	0	0	Buitenweg	4	1	15
Assen	Peelo (thv Brummelkampen 12) 25m	234484	559951	32960	0,91	0,06	0,03	0	0	Buitenweg	4	1	25
Assen	Peelo (thv Tichelkampen 23) 18m	234441	559689	32960	0,91	0,06	0,03	0	0	Buitenweg	4	1	18
Assen	Peelo (thv Tichelkampen 23) 10m	234441	559689	32960	0,91	0,06	0,03	0	0	Buitenweg	4	1	10
Assen	Peelo (thv Tichelkampen 23) 15m	234441	559689	32960	0,91	0,06	0,03	0	0	Buitenweg	4	1	15
Assen	Peelo (thv Tichelkampen 23) 25m	234441	559689	32960	0,91	0,06	0,03	0	0	Buitenweg	4	1	25
Assen	Peelo (thv Woerdes 67) 47m	234409	559388	30900	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	4	1	22
Assen	Peelo (thv Woerdes 67) 10m	234409	559388	30900	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	4	1	10
Assen	Peelo (thv Woerdes 67) 15m	234409	559388	30900	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	4	1	15
Assen	Peelo (thv Woerdes 67) 25m	234409	559388	30900	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	4	1	25
Assen	Peelo (thv Achilles 1894) 24m	234463	559794	32960	0,91	0,06	0,03	0	0	Buitenweg	4	1	24
Assen	Peelo (thv Achilles 1894) 10m	234463	559794	32960	0,91	0,06	0,03	0	0	Buitenweg	4	1	10
Assen	Peelo (thv Achilles 1894) 15m	234463	559794	32960	0,91	0,06	0,03	0	0	Buitenweg	4	1	15
Assen	Peelo (thv Achilles 1894) 25m	234463	559794	32960	0,91	0,06	0,03	0	0	Buitenweg	4	1	25
Assen	Peelo (thv ASKO) 38m	234418	559512	30900	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	1	1	38
Assen	Peelo (thv ASKO) 10m	234418	559512	30900	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	1	1	10
Assen	Peelo (thv ASKO) 15m	234418	559512	30900	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	1	1	15
Assen	Peelo (thv ASKO) 25m	234418	559512	30900	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	1	1	25
Assen	Peelo (thv Borgstee 9) 25m	234349	559069	30900	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	4	1	25
Assen	Peelo (thv Borgstee 9) 10m	234349	559069	30900	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	4	1	10
Assen	Peelo (thv Borgstee 9) 15m	234349	559069	30900	0,91	0,06	0,03	0	0	Doorstromend stadsverkeer	4	1	15
Assen	Esakkerweg (thv Tichelkampen 43) 8m	234345	559643	1635	0,94	0,04	0,02	0	10	Normaal stadsverkeer	3a	1	8
Assen	Esakkerweg (thv Tichelkampen 43) 10m	234345	559643	1635	0,94	0,04	0,02	0	10	Normaal stadsverkeer	3a	1	10
Assen	Esakkerweg (thv Tichelkampen 43) 15m	234345	559643	1635	0,94	0,04	0,02	0	10	Normaal stadsverkeer	3a	1	15
Assen	Esakkerweg (thv Tichelkampen 43) 25m	234345	559643	1635	0,94	0,04	0,02	0	10	Normaal stadsverkeer	3a	1	25
Assen	M.L. Kingweg (thv busknooppunt) 20m	234601	559597	8755	0,94	0,04	0,02	0	500	Normaal stadsverkeer	2	1	20
Assen	M.L. Kingweg (thv busknooppunt) 10m	234601	559597	8755	0,94	0,04	0,02	0	500	Normaal stadsverkeer	2	1	10
Assen	M.L. Kingweg (thv busknooppunt) 15m	234601	559597	8755	0,94	0,04	0,02	0	500	Normaal stadsverkeer	2	1	15
Assen	M.L. Kingweg (thv busknooppunt) 25m	234601	559597	8755	0,94	0,04	0,02	0	500	Normaal stadsverkeer	2	1	25

Gebruiker	A. Fransen
Bedrijf	BügelHajema Adviseurs
Gemeente/Plaats	Assen

Jaartal	2010
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie

Schalingsfactor emissiefactoren

Personenauto's	1
Middelzwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandrempel

		NO2 [µg/m³]				PM10 [µg/m³]				Benzeen [µg/m³]		SO2 [µg/m³]			CO [µg/m³]		BaP [ng/m³]	
Plaats	Straatnaam	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen 24 uursgemiddelde	98-Percentiel 8h	98-Percentiel achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond
Assen	Peelo (thv Brummelkampen 12) 50m	23	15	0	0	26	24	6	6	1	1	1	1	0	570	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv Brummelkampen 12) 10m	35	15	0	0	31	24	31	31	1	1	1	1	0	743	494	0,5	0,3
Assen	Peelo (thv Brummelkampen 12) 15m	30	15	0	0	28	24	20	20	1	1	1	1	0	665	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv Brummelkampen 12) 25m	23	15	0	0	26	24	6	6	1	1	1	1	0	570	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv Tichelkampen 23) 18m	28	15	0	0	27	24	15	15	1	1	1	1	0	628	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv Tichelkampen 23) 10m	35	15	0	0	31	24	31	31	1	1	1	1	0	743	494	0,5	0,3
Assen	Peelo (thv Tichelkampen 23) 15m	30	15	0	0	28	24	20	20	1	1	1	1	0	665	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv Tichelkampen 23) 25m	23	15	0	0	26	24	6	6	1	1	1	1	0	570	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv Woerdes 67) 47m	26	15	0	0	27	24	11	11	1	1	1	1	0	691	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv Woerdes 67) 10m	36	15	0	0	32	24	37	37	2	1	1	1	0	1007	494	0,6	0,3
Assen	Peelo (thv Woerdes 67) 15m	32	15	0	0	29	24	24	24	1	1	1	1	0	846	494	0,5	0,3
Assen	Peelo (thv Woerdes 67) 25m	24	15	0	0	26	24	8	8	1	1	1	1	0	650	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv Achilles 1894) 24m	24	15	0	0	26	24	7	7	1	1	1	1	0	576	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv Achilles 1894) 10m	35	15	0	0	31	24	31	31	1	1	1	1	0	743	494	0,5	0,3
Assen	Peelo (thv Achilles 1894) 15m	30	15	0	0	28	24	20	20	1	1	1	1	0	665	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv Achilles 1894) 25m	23	15	0	0	26	24	6	6	1	1	1	1	0	570	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv ASKO) 38m	20	15	0	0	25	24	1	1	1	1	1	1	0	554	494	0,3	0,3
Assen	Peelo (thv ASKO) 10m	24	15	0	0	26	24	8	8	1	1	1	1	0	624	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv ASKO) 15m	23	15	0	0	26	24	5	5	1	1	1	1	0	599	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv ASKO) 25m	21	15	0	0	25	24	3	3	1	1	1	1	0	572	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv Borgstee 9) 25m	24	15	0	0	26	24	8	8	1	1	1	1	0	650	494	0,4	0,3
Assen	Peelo (thv Borgstee 9) 10m	36	15	0	0	32	24	37	37	2	1	1	1	0	1007	494	0,6	0,3
Assen	Peelo (thv Borgstee 9) 15m	32	15	0	0	29	24	24	24	1	1	1	1	0	846	494	0,5	0,3
Assen	Esakkerweg (thv Tichelkampen 43) 8m	17	15	0	0	24	24	0	0	1	1	1	1	0	521	494	0,3	0,3
Assen	Esakkerweg (thv Tichelkampen 43) 10m	16	15	0	0	24	24	0	0	1	1	1	1	0	518	494	0,3	0,3
Assen	Esakkerweg (thv Tichelkampen 43) 15m	16	15	0	0	24	24	0	0	1	1	1	1	0	511	494	0,3	0,3
Assen	Esakkerweg (thv Tichelkampen 43) 25m	16	15	0	0	24	24	0	0	1	1	1	1	0	503	494	0,3	0,3
Assen	M.L. Kingweg (thv busknooppunt) 20m	18	15	0	0	24	24	0	0	1	1	1	1	0	546	494	0,3	0,3
Assen	M.L. Kingweg (thv busknooppunt) 10m	20	15	0	0	25	24	2	2	1	1	1	1	0	597	494	0,3	0,3
Assen	M.L. Kingweg (thv busknooppunt) 15m	19	15	0	0	25	24	0	0	1	1	1	1	0	567	494	0,3	0,3
Assen	M.L. Kingweg (thv busknooppunt) 25m	17	15	0	0	24	24	0	0	1	1	1	1	0	534	494	0,3	0,3

200509283

Gemeente Assen
dienst ontwikkeling
Code: 5567
Afdoen dd:
16 AUG. 2005
Gez: Dep:
Beh. door | Datum | Afgesl. | Par.
OBW : ROVERS
Kuiper

WATERSCHAP
Hunze en Aa's

Aquapark 5, Veendam
Postbus 195, 9640 AD Veendam
Tel (0598) 693 800
Fax (0598) 693 893
www.hunzeenaas.nl

Gemeente Assen
T.a.v. mevrouw E.G.E. Kuiper
Postbus 860
9400 AW ASSEN

Uw brief	ONT/2005-5400	**Datum**	15 augustus 2005
Ons kenmerk	SvL 05.1750/05.2701	**Behandeld door**	Geert Nijhof
Onderwerp	voorontwerp bestemmingsplan wegvak Peelo-Zuid te Assen	**Doorkiesnummer**	0598-693249

Geachte mevrouw Kuiper,

Op 15 maart 2005 hebben wij uw voorontwerp bestemmingsplan Wegvak Peelo-zuid te Assen ontvangen met het verzoek het plan te willen beoordelen en de opmerkingen aan u kenbaar te willen maken.

In ambtelijk gevoerd vooroverleg zijn met betrekking tot de waterhuishoudkundige inrichting van het plangebied de door het waterschap te hanteren normen ingebracht (Watertoets). De waterparagraaf is in het bestemmingsplan opgenomen conform de wensen van het waterschap en daarmee wordt voldaan aan de huidige normen welke door het waterschap ten aanzien van de inrichting van de waterbeheersing worden gesteld. Er is derhalve geen aanleiding voor het maken van bijzondere op- of aanmerkingen.

Hoogachtend,

namens het dagelijks bestuur,

b/k

Erik de Gruijter
Districtshoofd Zuidwest
Sector Waterhuishouding en Waterkering