

Reactienota vooroverleg bestemmingsplan 'Stadsboulevard Zuid' te Assen



Datum: 23 september 2014

Status: Concept

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
2. Beantwoording vooroverlegreacties	4
2.1 Ministerie van I&M.....	4
2.2 Hulpverleningsdienst Drenthe	4
2.3 ProRail	5
2.4 Waterschap Hunze en Aa's	9
2.5 Provincie Drenthe.....	11
3. Staat van wijzigingen.....	13

Bijlage 1. Ingekomen overlegreacties

1. Inleiding

In deze nota worden de ingekomen vooroverlegreacties ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan 'Stadsboulevard Zuid' samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie.

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Stadsboulevard Zuid' is op 10 juli 2014 in het kader van het vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voorgelegd aan de projectcommissie FlorijnAs, ProRail en de Hulpverleningsdienst Drenthe. Van de vijf genodigde instanties hebben er drie gereageerd. De ingekomen reacties zijn als bijlage bij deze nota gevoegd.

Nr.	Bedrijf	Gereageerd?
1	Ministerie van IenM/Energie ¹	Ja
2	Provincie Drenthe ¹	Ja
3	Waterschap Hunze en Aa's ¹	Ja
4	Hulpverleningsdienst Drenthe	Ja
5	ProRail	Ja

Tabel 1. overzicht overlegpartners

¹ Lid van Projectcommissie FlorijnAs.

2. Beantwoording vooroverlegreacties

Hieronder is een samenvatting opgenomen van de binnengekomen reacties en zijn ze voorzien van een gemeentelijke reactie.

2.1 Ministerie van I&M

Ministerie I&M, per e-mail, d.d. 12 augustus 2014.

- a) Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft geen inhoudelijke opmerkingen ten aanzien van het bestemmingsplan. Het ministerie geeft wel aan dat tussen de gemeente Assen en het Rijksvastgoedbedrijf overleg is gevoerd over de aanleg van de Mandemaattunnel. Daarbij is afgesproken dat de overeengekomen voorkeursvariant opgenomen zou worden in het voorontwerp. Gelet op de vakantieperiode is het niet mogelijk om dit te verifiëren. Het Ministerie behoudt zich dan ook het recht voor om op een later tijdstip alsnog inhoudelijk commentaar te leveren.

Commentaar

Ad a:

In het (voor)ontwerp is uitgegaan van de voorkeursvariant voor de Mandemaattunnel, een en ander zoals overeengekomen met het Rijksvastgoedbedrijf.

Conclusie:

Deze reactie vormt geen aanleiding om het ontwerp van het bestemmingsplan aan te passen.

2.2 Hulpverleningsdienst Drenthe

HVD, per brief, d.d. 20 augustus 2014 (registratienummer 2014/4249)

- a) Ten aanzien van de verantwoording van het groepsrisico zijn geen te adviseren maatregelen. De hoogte van het groepsrisico neemt niet toe en verantwoording van het groepsrisico is daarom niet aan de orde. Voor het spoor wordt op de plankkaart het plasbrandaandachtsgebied weergegeven en voor de aanwezige buisleiding de belemmeringenstrook. Daarmee worden de aanwezige externe veiligheidsrisico's in voldoende mate weergegeven.

Commentaar

Ad a:

Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

- b) Voor de bereikbaarheid van de terreinen van GGZ Drenthe, Hendrik van Boeijen en woonpark Diepstroeten is het van belang dat de nog te realiseren Mandemaattunnel voldoende hoogte heeft om brandweerauto's te laten passeren.

Commentaar

Ad b:

De Mandemaattunnel krijgt een totale doorrijdhoogte van 4,30 tot 4,40 meter. De constructiehoogte bedraagt 4,50 meter. Daarmee kan een gemiddeld blusvoertuig onder de onderdoorgang doorrijden. Voertuigen die niet voldoen aan deze maatvoering kunnen aanrijden via de Pelikaanstraat – Dennenweg – Burgemeester Bothenius Lohmanweg.

Conclusie:

Deze reactie vormt geen aanleiding om het ontwerp van het bestemmingsplan aan te passen.

2.3 ProRail

ProRail, per e-mail, d.d. 17 juli 2014

- a) Het begrip tunnel is eigenlijk niet correct omdat het omsloten erg kort is. Een correctere benaming zou onderdoorgang zijn.

Commentaar

Ad a:

Formeel is de Mandemaattunnel niet aan te merken als een tunnel op grond van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Warvw). Deze wet geldt namelijk alleen voor tunnels die langer zijn dan 250 meter.

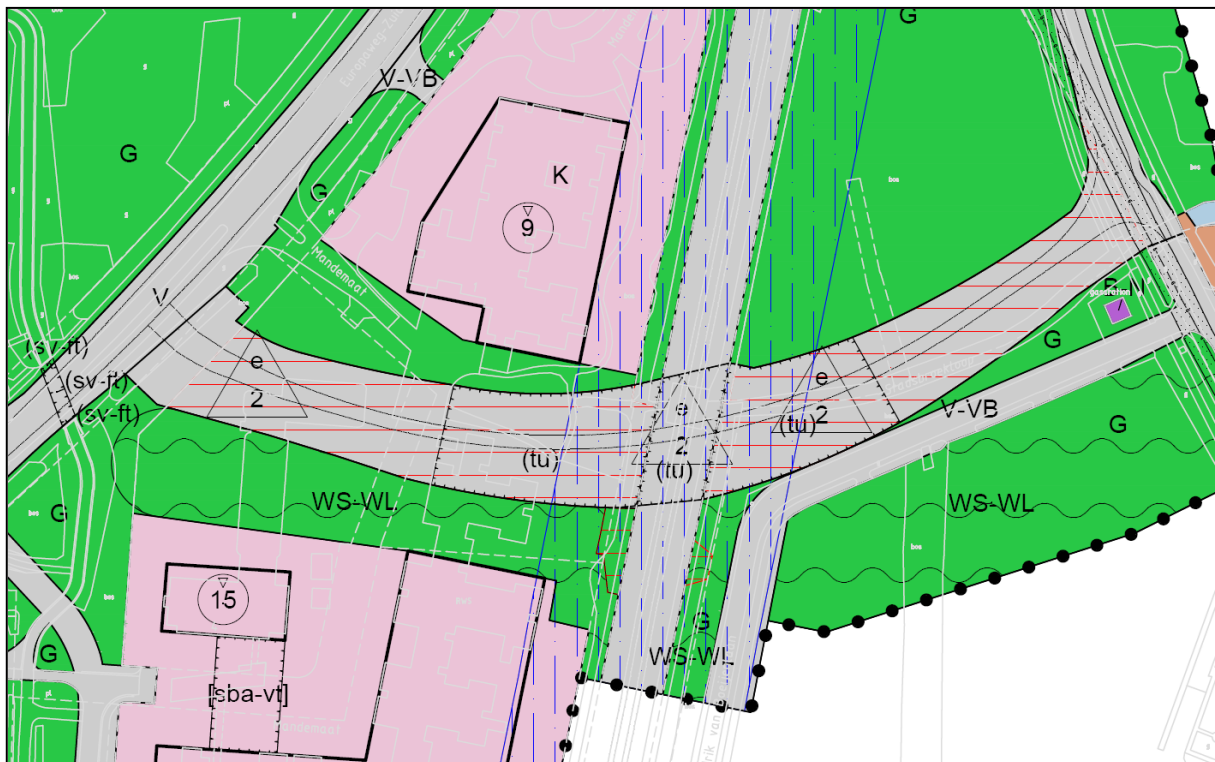
Echter de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (SVBP2012) bevat de specifieke functieaanduiding 'tunnel'. In de regels is vervolgens opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding 'tunnel' een onderdoorgang is toegestaan. Een onderdoorgang is vervolgens in de begripsbeschrijvingen nader gedefinieerd als: "een kort, gesloten kunstwerk waarmee een weg, fietspad of voetgangersverbinding onder een weg, spoorweg, maaiveld of een gebouw wordt geleid". Er is geen aanleiding om in het kader van dit bestemmingsplan een andere aanduiding te hanteren.

- b) De onderdoorgang is te krap bestemd. De begrenzing lijkt precies op de tunnelwanden te zijn gelegd, terwijl de mogelijk toegepaste polderconstructie veel meer ruimte vergt. Een juiste begrenzing zou de systeemgrens zijn (zie ook bijlage) die op het referentieontwerp is weergegeven. Voor de verticale afscherming van de polderconstructie is in dit referentieontwerp uitgegaan van kunststof schermen. Naast de schermen rondom de polderconstructie, zijn er ook compartimenteringsschermen voorzien.

Commentaar

Ad b:

In het ontwerp van het bestemmingsplan is de begrenzing van de enkelbestemmingen 'Verkeer', 'Groen' en 'Kantoor' aangepast. De enkelbestemming 'Verkeer' en de specifieke functieaanduiding 'tunnel' is op de systeemgrens gelegd. Tussen de bestemming 'Verkeer' en 'Kantoor' is een zone opgenomen met de bestemming 'Groen'. De resterende kantooruimte krijgt de bestemming Kantoor. Onderstaande afbeelding illustreert de ligging van de bestemmingen in het ontwerp van het bestemmingsplan.



Figuur 1. uitsnede planverbeelding aangepast ontwerpbestemmingsplan.

- c) Het bouwvlak van de kantoren ten zuiden van de onderdoorgang ligt ook strak tegen de begrenzing van de tunnel aan. Ook dit is gezien de polderconstructie niet mogelijk. Bovendien ligt de dubbelbestemming waterloop dwars door dit bouwvlak heen. Het is daarmee niet duidelijk of daar een waterloop of een kantoor komt. In het verlengde hiervan zou het wellicht beter zijn om de bestemming 'Kantoor' t.p.v. de dubbelbestemming te wijzigen in de bestemming 'Groen'.

Commentaar

Ad c:

Dat klopt. De ligging en begrenzing van de bestemmingen rondom de toekomstige Mandemaattunnel is aangepast. Zie ook de reactie onder opmerking b van deze overlegreactie.

- d) De aannemer is niet verplicht om de onderdoorgang te ontwerpen zoals voorzien is in het referentieontwerp. Als deze er toch voor kiest om een volledige betonnen tunnelbak te ontwerpen, is het ruimtebeslag waarschijnlijk minder groot dan in het referentieontwerp. Wellicht is het mogelijk om hiervoor een flexibele regeling op te nemen?

Commentaar

Ad d:

Het bestemmingsplan gaat uit van het maximale ruimtegebruik voor realisatie van de Mandemaattunnel. In die zin is sprake van een flexibele regeling voor de aanleg van de tunnel. In het ontwerpbestemmingsplan is ter plaatse van de onderdoorgang wel de as van de weg en het maximaal aantal rijstroken opgenomen in overeenstemming met artikel 3.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Met deze as van de weg is in het

akoestisch onderzoek gerekend. Afwijkingen van deze as van de weg zijn uitsluitend toegestaan als aangetoond kan worden dat het aantal geluidgehinderden niet negatief beïnvloed wordt.

- e) De duikers ter hoogte van de Stadsbroekloop en de Bosbeek/Nijlandsloop zijn niet op de verbeelding opgenomen. Ook worden duikers niet expliciet genoemd binnen de bestemmingen 'Verkeer – Railverkeer' en 'Groen'. Het bestemmingsplan maakt ze zeker niet onmogelijk, maar wellicht is het duidelijk om ze explicieter te noemen of te laten zien.

Commentaar

Ad e:

Binnen de enkelbestemmingen 'Verkeer – Railverkeer', 'Groen' en 'Verkeer' is het toegestaan (weliswaar ondergeschikt aan de primaire functies) om kunstwerken te realiseren. Op grond van artikel 1.31 van de begripsbepalingen wordt onder een kunstwerk verstaan: "een overig bouwwerk voor civieltechnische en/of infrastructurele doeleinden, zoals een brug, een dam, een duiker, een tunnel, een via- of aquaduct of een sluis, dan wel een daarmee gelijk te stellen voorziening". Hiermee is de aanleg van duikers in voldoende mate geborgd.

- f) Voor de onderdoorgang is een bouwdiepte opgenomen, maar voor de duikers niet. Dat is niet consequent.

Commentaar

Ad f.

Dat klopt. In de praktijk komen deze te liggen op een hoogte passend bij het waterpeil en niet meer dan 15 meter onder het maaiveld. Er is dan ook geen reden om hiervoor een maximale bouwdiepte op te nemen.

- g) In de bestemming 'Kantoor' is onder c een specifieke bouwaanduiding 'verbindingselement toegestaan' opgenomen, deze staat echter niet op de verbeelding. Betreft dit de verbinding tussen het kantoor ten noorden van de onderdoorgang en het kantoor ten zuiden van de onderdoorgang? Zo ja, bij zit niet in de bestemming verkeer die hij dan zou kruisen. Ook in de toelichting wordt hierover niets genoemd.

Commentaar

Ad g.

De aanduiding 'verbindingselement toegestaan' is wel opgenomen op de verbeelding van het voorontwerpbestemmingsplan en vloeit voort uit het nu vigerende bestemmingsplan 'Assen Zuid' uit 2006. De aanduiding is opgenomen ten behoeve van de bestaande verbinding tussen de percelen Mandemaat 4 en Mandemaat 3. Deze percelen zijn binnen dit bestemmingsplan opgenomen in verband met de aanpassing van het bouwvlak door de realisatie van de Mandemaattunnel. Er is geen sprake van een separaat gebouwd verbindingselement tussen de kantoren aan de noordzijde en de zuidzijde van de onderdoorgang.

- h) Op pagina 16 van de toelichting staat een oud plaatje van de onderdoorgang.

Commentaar

Ad h.

Dat klopt. In het ontwerpbestemmingsplan is een actuele illustratie opgenomen van het (voorlopig) ontwerp.

- i) Op pagina 39 gaat het over een buisleiding. Deze staat ook op de verbeelding. Er wordt niks gezegd over of de leiding verplaatst of verdiept moet worden in verband met de aan te leggen weg en wat daarvan de gevolgen zijn voor de risicocontour.

Commentaar

Ad i:

Zoals het nu lijkt moet de leiding verdiept worden. Hierover zijn wij in gesprek met de leidingbeheerder. Voorafgaand aan het uitvoeren van eventuele werkzaamheden dient een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde (voorheen aanlegvergunning) te worden aangevraagd. Voorwaarde voor het verlenen van de omgevingsvergunning is een schriftelijke instemmingsverklaring van de leidingbeheerder.

- j) Op pagina 45 staat in de laatste alinea dat de tunnel als polder wordt uitgevoerd. Dit is echter niet helemaal zeker, omdat dit slechts als referentieontwerp wordt meegegeven.

Commentaar

Ad j:

Dat klopt. De tekst is enigszins genuanceerd.

- k) Op pagina 46 zit een gekke verspining in de tekst.

Commentaar

Ad k:

Dat klopt. In het ontwerp van het bestemmingsplan is dit aangepast.

- l) Op pagina 47 onder Mandemaattunnel worden een aantal uitgangspunten genoemd die niet zeker zijn, omdat het ontwerp nog niet bekend is. Zo is het maar de vraag of er inderdaad een bodempassage zal komen.

Commentaar

Ad l:

Uitgangspunt is dat er wel een bodempassage komt voor de zuivering van de first flush van het regenwater uit de tunnel. Er is bij ons nog enige discussie over de

afmetingen i.v.m. het al dan niet aanwezig blijven van een fietshok op het Mandemaatcomplex.

Conclusie:

De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is naar aanleiding van deze reactie aangepast.

2.4 Waterschap Hunze en Aa's

Waterschap Hunze en Aa's, per e-mail, 3 september 2014

- a) Het waterschap mist in de omschrijving van de waterhuishoudkundige situatie dat de Stadsbroekloop onderdeel is van het KRW-lichaam Drentsche Aa. Het is een zogenaamd R5-type (langzaam stromende midden/benedenloop op zand). Dit houdt in dat er aan dit waterlichaam bepaalde ecologische en chemische doelstellingen zijn gekoppeld waar rekening mee moet worden gehouden. Daarnaast watert het Stadsbroekloop en het Nijlandsloopje rechtstreeks af op het Anreeperdiep welke door de provincie Drenthe is aangewezen als grondwaterbeschermingsgebied. Op de plankaart is aan het Stadsbroekloop niet overal de bestemming water toegekend, dit heeft echter wel onze voorkeur. Zie voor de ligging de paarse lijn op de bijgevoegde figuur.

Commentaar

Ad a:

In de toelichting (paragraaf 4.4 Waterhuishouding/Watertoets) wordt een toevoeging opgenomen ten aanzien van de Kaderrichtlijn Water. De nieuwe Stadsbroekloop heeft op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan ten oosten van de Burgemeester Bothenius Lohmanweg de bestemming 'Water' gekregen. De ligging van de nieuwe Stadsbroekloop parallel aan de Mandemaattunnel is weergegeven met de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterloop' en is gekoppeld aan een voorrangsbepaling (met uitzondering van de dubbelbestemming 'Leiding – Gas').

Op de afbeelding behorende bij de vooroverlegreactie van het waterschap wordt de huidige ligging van de Stadsbroekloop weergegeven. Voor de realisatie van de Mandemaattunnel wordt de beek verlegd naar het zuiden. Omdat de exacte ligging nog niet duidelijk is, is de toekomstige ligging met een brede dubbelbestemming weergegeven.

- b) Ten aanzien van de Mandemaattunnel het volgende: Hier staat aangegeven dat de Mandemaattunnel in een polder wordt aangelegd en ervan uit wordt gegaan dat de keileem dicht is. Het waterschap vraagt zich af of dit daadwerkelijk zo is en is van mening dat dit bij de aanleg gecontroleerd moet worden. In dat geval zal aangegeven moeten worden hoe dit opgelost gaat worden.

Commentaar

Ad b:

In de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan was opgenomen dat de Mandemaattunnel in een polder aangelegd zou worden. Hoewel in het referentieontwerp hiervan is uitgegaan, heeft de aannemer de vrijheid om andere oplossingen naar voren te brengen. Als uit nader onderzoek blijkt dat de bijvoorbeeld de keileemlaag niet dicht

blijkt te zijn, dan biedt dit bestemmingsplan de ruimte om ook andere bouwsystemen toe te passen. Zie ook vooroverlegreactie 2.3 onder j.

- c) Verder is aangegeven dat maximaal 65 m³/per dag aan lekverlies op kan treden en dat dit afgepompt wordt. Deze hoeveelheid is volgens het waterschap strijdig met het duurzaamheidsprincipe en de hoeveelheid is dan ook te hoog. Ter vergelijking wordt de tunnelbak bij het knooppunt Assen – Zuid van de N33 genoemd. Hier was het lekverlies 1 m³/per dag.

Commentaar

Ad c:

Uit de haalbaarheidsstudie van Fugro is gebleken dat een lekdebiet van 15 m³ tot maximaal 65 m³ per dag op kan treden.

De vergelijking met de verdiepte betonnen constructie bij de N33 is niet representatief voor deze situatie. Voor een adequate vergelijking is het beter om naar het lekverlies van een tunnel of vergelijkbare onderdoorgang te kijken. In dat geval ligt het lekverlies in veel gevallen hoger dan in dit specifieke geval van de Mandemaattunnel.

Het lekverlies wordt in samenwerking met het waterschap verder uitgewerkt bij het uitdetailleren van de tunnel en de bepaling van de exacte bouwmethodiek.

- d) Voor de toename van verharding wordt voorgesteld dat o.a. in het Stadsbroekloop meer ruimte wordt gecreëerd voor waterberging. Of wordt dat niet bedoeld met de passage dat aan de oostkant van het spoor ruimte voor waterberging wordt gecreëerd? Dan graag nader specificeren. Uitgangspunt hierbij is dat de afvoer van water ten opzichte van de huidige situatie niet toe mag nemen en de peilstijgingen bovenstrooms van het plangebied niet tot problemen mag leiden. In de nadere uitwerking van het waterhuishoudingsplan is dit een aandachtspunt.

Commentaar

Ad d:

Ten noord(westen) van de Mandemaat wordt gezocht naar de mogelijkheden om een bodempassage aan te leggen (zie ook reactie 2.3 onder l). Binnen de bestemming 'Groen' is realisatie van een bodempassage toegestaan.

Het nieuwe profiel van de Stadsbroekloop ten oosten van de spoorlijn biedt genoeg ruimte om waterberging te realiseren. In overleg met het waterschap zullen wij het waterhuishoudkundig plan nader uitwerken.

- e) Het waterschap geeft aan dat de tekst uit het watertoetsdocument met betrekking tot de diverse thema's toegevoegd moet worden aan het bestemmingsplan. Hierin staat aangegeven wat er voor de totale verhardingstoename aan waterbergingscompensatie gerealiseerd moet worden. Eventueel mag dit ook in een bijlage.

Commentaar

Ad e

De tekst van het waterschap is als bijlage opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan.

Conclusie:

De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is naar aanleiding van deze reactie aangepast.

2.5 Provincie Drenthe

Per brief, d.d. 5 september 2014, registratienummer 2014/4470.

- a) Uit de toelichting blijkt dat er nog archeologisch onderzoek gaande is. Wij maken dan ook een voorbehoud voor wat betreft het provinciaal belang archeologie.

Commentaar

Ad a:

Inmiddels is het inventariserend veldonderzoek afgerond. De bodem is algemeen sterk aangetast. Daardoor zullen eventueel aanwezige archeologische grondsporen grotendeels verloren zijn gegaan. In de beekdalen kunnen resten aanwezig zijn van bijvoorbeeld jacht en voorden. Echter een intacte, conserverende veenlaag is in de beekdalen niet aangetroffen. Daardoor zullen eventuele organische archeologische resten naar verwachting overwegend zijn vergaan. Het onderzoek heeft geen archeologische indicatoren opgeleverd zoals bewerkt vuursteen of scherven aardewerk. Het advies luidt om geen nader archeologisch onderzoek te ondernemen.

Uit het onderzoek is gebleken dat het verwachtingsmodel voor het in dit bestemmingsplan opgenomen gebied kan worden bijgesteld naar laag. Er is daarom geen aanleiding om een dubbelbestemming voor archeologische waarden in het bestemmingsplan op te nemen. Indien bij graafwerk onverhoopt toch archeologische sporen worden aangetroffen of archeologische vondsten worden gedaan, dan dient hiervan direct melding te worden gemaakt conform de Monumentenwet 1988, artikel 53.

De paragraaf archeologie (§ 4.5) is aangevuld met de onderzoeksresultaten van het verkennend archeologisch onderzoek.

- b) De bodemparagraaf in het bestemmingsplan is erg summier. Niet vermeld is wat de kwaliteit van de bodem ter plaatse is (de resultaten van de onderzoeken) en mogelijke implicaties voor de bestemmingswijziging. Tevens wordt gemeld dat een aantal bodemonderzoeken nog moet worden uitgevoerd.

In principe bestaat er vanuit bodem geen bezwaar tegen de uitvoering van het planvoornemen, mits het risico van verspreiding van eventuele vervuiling naar omliggende locaties wordt geborgd. Dit is nu onvoldoende inzichtelijk gemaakt.

Commentaar

Ad b:

De onderzoeken naar de kwaliteit van de grond, grondwater en waterbodem binnen het plangebied zijn inmiddels gereed. Uit de onderzoeken is gebleken dat er geen ernstige gevallen van bodemverontreiniging aanwezig zijn binnen het plangebied. Ter plaatse van de Mandemaattunnel zijn verhoogde concentraties aan zink gemeten in het diepe

grondwaterpakket. Deze lijken van natuurlijke oorsprong te zijn. Een onderzoek naar de specifieke bodemomstandigheden ter plaatse moet hierin inzicht geven.

De onderzoeken zijn als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

- c) In de toelichting wordt aangegeven dat: 'De aanleg van de Mandemaattunnel en de bypass Dennenweg / Burg. Bothenius Lohmanweg niet is meegenomen in het planMER FlorijnAs. Deze ontwikkeling heeft echter ook gevolgen voor de milieuhygiënische aspecten, onder andere vanwege de veranderingen in de verkeersstromen. Via een oplegnotitie zou in beeld worden gebracht of deze ontwikkeling negatieve gevolgen zal hebben voor de uitgangspunten voor de reeds opgestelde planMER en/of nader onderzoek is gewenst.

Deze oplegnotitie is niet bijgevoegd. De vraag kan dan gesteld worden of er ook gevolgen voor de passende beoordeling (i.v.m. Natura 2000) zullen zijn. Wij verzoeken u hier uitsluitsel over te geven.

Commentaar

Ad c:

De oplegnotitie is inmiddels gereed en maakt als bijlage onderdeel uit van het ontwerpbestemmingsplan. Uit de oplegnotitie is gebleken dat de aanleg van de Mandemaattunnel en de aanpassingen aan de Dennenweg/Burg. Bothenius Lohmanweg lokaal leidt tot effecten die in de Structuurvisie FlorijnAs nog niet aan de orde waren. Daarnaast geldt voor enkele thema's dat uit actuele milieuonderzoeken blijkt dat in 2011 verwachte effecten niet optreden (bijv. natuur, archeologie).

De realisatie van de tunnel en de aanpassingen aan de Burg. Bothenius Lohmanweg/Dennenweg zijn op zichzelf niet Mer-(beoordelings)plichtig, aangezien ze niet genoemd worden in de C of D lijst.

In het kader van het bestemmingsplan voor Woonpark Diepstroeten (vastgesteld op 3 juli 2014) is zeer recent een passende beoordeling uitgevoerd. In deze passende beoordeling zijn de effecten van de aanleg van de Mandemaattunnel en de aanpassing van de Burg. Bothenius Lohmanweg/Dennenweg meegenomen. Hieruit is gebleken dat als gevolg van de aanleg van Woonpark Diepstroeten (en ook de aanpassing van de verkeersstructuur met Mandemaattunnel) geen significant negatieve effecten heeft voor de nabijgelegen Natura-2000 gebieden. Deze passende beoordeling is afgestemd met de provincie Drenthe. Voor de inhoud van de passende beoordeling wordt verwezen naar het onherroepelijke bestemmingsplan Diepstroeten.

De resultaten van de oplegnotitie zijn verwerkt in de toelichting van het ontwerp van het bestemmingsplan.

3. Staat van wijzigingen

Regels

- De bouwhoogte van vrijstaande overkappingen binnen de bestemmingen 'Verkeer' en 'Verkeer – Verblijfsgebied' is gewijzigd van 4 naar 2 meter;
- In artikel 4.5 lid c ontbrak het woord 'object'. Deze is toegevoegd;
- In artikel 6.2.1 sub a is een toevoeging opgenomen voor het bouwen van het verbindingselement buiten het bouwvlak en ter plaatse van de aanduiding;
- In artikel 9.1 sub a is het maximaal toegestane aantal spoorbanen aangepast naar twee;
- In de regels van Groen, Verkeer en Verkeer – Railverkeer is een verwijzing opgenomen naar de specifieke functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer – fietstunnel';
- De bestemming 'Waarde – Archeologische verwachting 1' is, gelet op het inmiddels uitgevoerde archeologisch onderzoek, verwijderd;
- In de afwijkingsbevoegdheden in het bestemmingsplan is 'Burgemeester en wethouders kunnen' gewijzigd in 'Het bevoegd gezag kan';
- Artikel 16.3 is toegevoegd aan de planregels. Het betreft hier de aanduiding 'Wetgevingszone - verwezenlijking in naaste toekomst';

Toelichting

- De paragraaf buisleidingen is aangevuld met een bepaling over de verantwoordingsplicht van het groepsrisico;
- De waterparagraaf is aangevuld naar aanleiding van de reactie van het waterschap;
- De planbeschrijving is aangepast en sluit beter aan op het recente ontwerp.
- Voldoende parkeergelegenheid;

Verbeelding

- De bestemming 'Verkeer' en de aanduiding 'Tunnel' is ter plaatse van de toekomstige Mandemaattunnel gewijzigd en aangepast op de systeemgrenzen;
- De begrenzing van het bouwvlak van de kantoren grenzend aan de Mandemaattunnel is aangepast op de nieuwe begrenzing;

- Op de verbeelding is voor een aantal percelen de aanduiding 'Wetgevingszone - verwezenlijking in naaste toekomst' opgenomen;
- Op de verbeelding zijn de diverse fietstunnels aangegeven;
- Op de verbeelding zijn diverse ondergeschikte wijzigingen doorgevoerd.

Bijlagen

- De inmiddels afgeronde onderzoeken zijn als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd;
- De aanvullende notitie van het waterschap is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.
- Deze reactienota is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

Bijlage 1. Ingekomen overlegreacties

F Smit - RE: Voorontwerpbestemmingsplan Stadsboulevard Zuid en Mandemaattunnel

Van: "Kemper, J. (Yolanda) - DGRW" <Yolanda.Kemper@minienm.nl>
Aan: 'ruimtelijkeplannen ruimtelijkeplannen' <ruimtelijkeplannen@assen.nl>
Datum: 8/12/2014 16:05
Onderwerp: RE: Voorontwerpbestemmingsplan Stadsboulevard Zuid en Mandemaattunnel

Hallo Frans,

Ik heb n.a.v. het voorontwerp één opmerking. Ik begrijp dat er m.b.t. de Mandemaattunnel overleg is geweest tussen de gemeente en het Rijksvastgoedbedrijf (vh. Rijksgebouwendienst). Daarbij is afgesproken dat de overeengekomen voorkeursvariant opgenomen zou worden in het voorontwerp. Als gevolg van vakantie van de contactpersonen kan ik op dit moment niet achterhalen of deze afspraak is nagekomen. Ten aanzien van dit punt onthoud ik mij op dit moment van commentaar maar behoud mij het recht voor om in een later tijdstip inhoudelijk commentaar te leveren.

Met vriendelijke groet, Yolanda

Yolanda Kemper
 Gebiedsteamtrekker Noord-Nederland
 Coördinator Crisis- en herstelwet afd. 2 en 7

 Ministerie van Infrastructuur en Milieu
 Plesmanweg 1-6 | Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

 M 06 527 139 62 | E yolanda.kemper@minienm.nl

Van: ruimtelijkeplannen ruimtelijkeplannen [mailto:ruimtelijkeplannen@assen.nl]
Verzonden: donderdag 10 juli 2014 13:01
Aan: B Hendriks; h.meer@drenthe.nl; ruimtelijkeplannen@drenthe.nl; h.bosman@hunzeenaas.nl; energie-ruimtelijkeplannen@mineleni.nl; Kemper, J. (Yolanda) - DGRW; Ard.Bolhuis@prorail.nl
CC: E Huissteden; F Smit; H Oppewal; ruimtelijkeplannen@assen.nl
Onderwerp: Voorontwerpbestemmingsplan Stadsboulevard Zuid en Mandemaattunnel

Geachte heer/mevrouw,

De gemeenteraad van Assen heeft op 27 oktober 2011 de structuurvisie FlorijnAs vastgesteld. In deze structuurvisie worden een aantal ruimtelijke projecten beschreven. Een van deze projecten betreft de Stadsboulevard en de Stationsomgeving.

Voorontwerpbestemmingsplan

Het voorontwerp van het bestemmingsplan voor de zuidelijke Stadsboulevard en de Mandemaattunnel is gereed voor het overleg met de projectcommissie FlorijnAs. Het bestemmingsplan heeft globaal betrekking op het tracé van de Overcingellaan en de Europaweg Zuid tussen de Spoorstraat en de kruising met Graswijk. In het bestemmingsplan is, naast het tracé van de zuidelijke Stadsboulevard, ook de Mandemaattunnel, de reconstructie van de Dennenweg en het tussenliggende gebied meegenomen.

Overleg projectcommissie

Conform de gemaakte afspraken omtrent de FlorijnAs stelt het college u in de gelegenheid om binnen een termijn van **4 weken vanaf 10 juli 2014** conform artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening een reactie te geven ten aanzien van het voornemen om voor dit (deel)project een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. Indien u geen aanleiding ziet tot het geven van een reactie verneem ik dat ook graag van u. Een eventuele reactie kunt u schriftelijk naar onderstaand adres sturen of per e-mail naar ruimtelijkeplannen@assen.nl. De ingekomen reacties worden vervolgens betrokken bij de besluitvorming omtrent het ontwerp van het bestemmingsplan. Gelet op de planning van dit bestemmingsplan kunnen reacties die na **18 augustus 2014** binnenkomen niet meer door ons betrokken worden bij de advisering over het ontwerpbestemmingsplan.

In de bijlage treft u het voorontwerp van het bestemmingsplan aan. De bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gelet op de omvang van het bestand te benaderen via de volgende link:

<https://www.wetransfer.com/downloads/15d3c9bbd0f638610bbd37430a51ec3420140710105024/b0fb1dc2107337a57d9e61dbdfc1906120140710105024/9fca28>.
 Wilt u erom denken dat de bestanden tot uiterlijk 17 juli aanstaande te benaderen zijn?

Akoestiek en archeologie

Op dit moment wordt nog een aantal onderzoeken uitgevoerd (onder andere akoestiek en archeologie). De resultaten van deze onderzoeken worden nog verwerkt in het ontwerp van het bestemmingsplan.

Vragen

Mocht u naar aanleiding van deze e-mail vragen en/of opmerkingen hebben dan kunt u contact opnemen met mij via onderstaand telefoonnummer of via dit e-mailadres.

Met vriendelijke groet,

Frans Smit

Jurist ruimtelijke ordening
 tel. nr. 0592-366642 of 06-46922123
 E-mail: f.smit@assen.nl



BRANDWEER

Drenthe

Reg.nr.

2014/4249

Gemeente Assen
t.a.v. het college van burgemeester en wethouders
Postbus 30018
9400 RA ASSEN

Brandweerdistrict NoordMidden
Postbus 402
9400 AK Assen
0592-324660
secretariaatnoordmidden@vrd.nl
www.vrd.nl

ons kenmerk
U140832

uw kenmerk

datum
20 augustus 2014

inlichtingen bij
Esther Klap

telefoonnummer
06-25274802

e-mail
esther.klap@vrd.nl

onderwerp
Bestemmingsplan Stadsboulevard Zuid

Geacht college,

GEMEENTE ASSEN		
Dienst/Afd.: EL		
Behandelaar:	Datum:	Paraaf:
F. J. M. it		
Ingekomen d.d.		
21 AUG. 2014		
Zaak:	Proces:	
	Dep. Archief:	
CC:		
Afdoeningsdatum:		

Op 28 juli ontvingen wij uw verzoek om advies. Uw adviesvraag betreft het bestemmingsplan Stadsboulevard-Zuid. In deze brief vindt u onze reactie.

Geen te adviseren maatregelen

Ten aanzien van de verantwoording van het groepsrisico zijn er geen te adviseren maatregelen. De hoogte van het groepsrisico neemt niet toe en verantwoording van het groepsrisico is daarom niet aan de orde.

Voor het spoor wordt op de plankaart het plasbrandaandachtsgebied weergegeven en voor de aanwezige buisleiding de belemmeringenstrook. Daarmee worden de aanwezige externe veiligheidsrisico's in voldoende mate weergegeven.

Bereikbaarheid

Voor de bereikbaarheid van de terreinen van GGZ Drenthe, Hendrik van Boeijen en woonpark Diepstroeten is het van belang dat de nog te realiseren Mandemaattunnel voldoende hoogte heeft om brandweerauto's te laten passeren.

Tot slot

Heeft u nog vragen? Neemt u dan contact op met onze Specialist Risico's en Veiligheid, Esther Klap. Haar contactgegevens vindt u boven aan deze brief.

Hoogachtend,
Het algemeen bestuur Veiligheidsregio Drenthe namens deze,
Hoofd Risicobeheersing,

Gerrit-Jan Ruesink

Brandweer Drenthe is onderdeel van



Veiligheidsregio
Drenthe

Reactie Prorail. Per e-mail ingekomen d.d. 17 juli 2014

Reactie voorontwerp Bestemmingsplan 'Stadsboulevard Zuid – Mandemaat'

Algemeen;

Het begrip tunnel is eigenlijk niet correct omdat het omsloten erg kort is. Een correctere benaming zou onderdoorgang zijn.

Verbeelding en regels:

- De onderdoorgang is te krap bestemd. De begrenzing lijkt precies op de tunnelwanden te zijn gelegd, terwijl de mogelijk toegepaste polderconstructie veel meer ruimte vergt. Een juiste begrenzing zou de systeemgrens zijn (zie ook bijlage) die op het referentie ontwerp is weergegeven. Voor de verticale afscherming van de polderconstructie is in dit referentieontwerp uitgegaan van kunststofschermen. Naast de schermen rondom de polderconstructie, zijn er ook compartimenteringschermen voorzien.
- Vanwege de verticale afscherming zouden de gronden binnen de polderconstructie ook beschermd moeten worden, zodat er geen voorwerpen door de afscherming heengeslagen kunnen worden.



Figuur 1 | polderconstructies (oranje) en spoorkruising (blauw)

- Het bouwvlak van de kantoren ten zuiden van de onderdoorgang ligt ook strak tegen de begrenzing van de tunnel aan. Ook dit is gezien de polderconstructie niet mogelijk. Bovendien ligt het de dubbelbestemming waterloop dwars door dit bouwvlak heen. Het is daarmee niet duidelijk of daar een waterloop of een kantoor komt.
- In het verlengde hiervan zou het wellicht beter zijn om de bestemming kantoor tpv de dubbelbestemming te wijzigen in de bestemming groen. De dubbelbestemming is nu ook niet opgenomen in de bestemming kantoor.
- Lastig punt mbt bovenstaande punten is dat een aannemer het niet verplicht is om de onderdoorgang te ontwerpen zoals voorzien is in het referentieontwerp. Als deze er toch voor kiest om een volledige betonnen tunnelbak te ontwerpen, is het ruimtebeslag waarschijnlijk minder groot dan in het referentieontwerp. Wellicht is het mogelijk om hiervoor een flexibele regeling voor op te nemen?
- De duikers thv de Stadsbroekloop en de Bosbeek nijlandsloop zijn niet in op de verbeelding opgenomen. Ook worden duikers niet expliciet genoemd binnen de bestemmingen verkeer-

railverkeer en groen. Het bp maakt ze zeker niet onmogelijk, maar wellicht is het duidelijk om ze explicieter te noemen of te laten zien.

- Er is voor de onderdoorgang ook een bouwdiepte opgenomen, maar voor de duikers niet. Dat is niet consequent.
- In artikel 6 kantoor is onder c een specifieke bouwaanduiding 'verbindingselement toegestaan' opgenomen, deze staat echter niet op de verbeelding. Betreft dit de verbinding tussen het kantoor tnv de onderdoorgang en het kantoor tzv de onderdoorgang? Zo ja, hij zit niet in de bestemming verkeer die hij dan zou kruisen. Ook in de toelichting wordt hierover nog niets genoemd.

Toelichting:

- Op pagina 16 staat een oud plaatje van de onderdoorgang.
- Op pagina 39 gaat het over een buisleiding. Deze staat ook op de verbeelding. Er wordt niks gezegd over of de leiding verplaatst of verdiept moet worden in verband met de aan te leggen weg en wat daarvan de gevolgen zijn voor de risicocontour.
- Op pagina 45 staat in de laatste alinea dat de tunnel als polder wordt uitgevoerd. Dit is echter niet helemaal zeker, omdat dit slechts als referentieontwerp wordt meegegeven.
- Op pagina 46 zit een gekke verspringing in de tekst
- Op pagina 47 onder mandemaattunnel worden een aantal uitgangspunten genoemd die niet zeker zijn, omdat het ontwerp nog niet bekend is. Zo is het maar de vraag of er inderdaad een bodempassage zal komen.

F Smit - RE: Voorontwerpbestemmingsplan Stadsboulevard Zuid en Mandemaattunnel

Van: "Bosman, Harriet" <h.bosman@hunzeenaas.nl>
Aan: 'F Smit' <F.Smit@assen.nl>
Datum: 9/3/2014 13:40
Onderwerp: RE: Voorontwerpbestemmingsplan Stadsboulevard Zuid en Mandemaattunnel
CC: "R.Lindeboom@assen.nl" <R.Lindeboom@assen.nl>

Hallo Frans,

Hierbij mijn reactie op het voorontwerp bestemmingsplan.

In de omschrijving van de waterhuishoudkundige situatie mis ik dat er wordt aangegeven dat het Stadsbroekloop onderdeel is van het KRW-lichaam Drentsche Aa. Het is een zogenaamd R5-type (langzaam stromende midden/benedenloop op zand) dit houdt in dat er aan dit waterlichaam bepaalde ecologische en chemische doelstellingen zijn gekoppeld waar rekening mee moet worden gehouden. Daarnaast watert het Stadsbroekloop en het Nijlandsloupe rechtstreeks af op het Anreepdiep welke door de provincie Drenthe is aangewezen als grondwaterbeschermingsgebied. Op de plankaart is aan het Stadsbroekloop niet overal de bestemming water toegekend, dit heeft echter wel onze voorkeur. Zie voor de ligging de paarse lijn op de bijgevoegde figuur.



Ten aanzien van de Mandemaattunnel het volgende: Hier staat aangegeven dat de Mandemaattunnel in een polder wordt aangelegd en ervan uit wordt gegaan dat de keileem hier dicht is. Wij hebben hier onze zorgen over of dit daadwerkelijk zo is en zijn van mening dat dit bij de aanleg gecontroleerd moet worden en aangegeven moet worden hoe dit opgelost wordt als de keileem niet dicht is. Verder is aangegeven dat er maximaal 65 m3/dag aan lekverlies op kan treden en dat dit afgepompt wordt. Deze hoeveelheid is naar ons idee strijdig met het duurzaamheidsprincipe en vinden wij deze hoeveelheid dan ook te hoog. Ter vergelijking de tunnelbak in het knooppunt Assen-zuid van de N33 is het lekverlies minder dan 1 m3/dag.

Voor de toename van verharding wordt voorgesteld dat o.a. in het Stadsbroekloop meer ruimte wordt gecreëerd voor waterberging (of wordt dat niet bedoeld met de passage dat aan de oostkant van het spoor ruimte voor waterberging wordt gecreëerd, dan graag nader specificeren), uitgangspunt hierbij is dat de afvoer van water t.o.v. de huidige situatie niet toe mag nemen en de peilstijgingen bovenstrooms van het plangebied niet tot problemen mag leiden. In de nadere uitwerking van het waterhuishoudingsplan is dit een aandachtspunt.

Het lijkt mij goed om de tekst uit onze watertoetsdocument m.b. het thema wateroverlast, toe te voegen zoals hieronder staat aangegeven, daarin wordt ook aangegeven wat er voor de totale verhardingstoename aan waterbergingscompensatie gerealiseerd moet worden. Evenals de thema's Afvalwater en riolering en Grondwater en ontwatering en Oppervlaktewaterpeilen & drooglegging en Inrichting watersysteem en Thema inrichting natuur en ecologie. Dit zou wat mij betreft ook in een bijlage kunnen.

Thema wateroverlast

Het waterschap zorgt voor het functioneren van het watersysteem. Het watersysteem moet nu, maar ook op de lange termijn, goed functioneren. Het watersysteem moet zodanig zijn dat de inundatienormen niet worden overschreden bij toekomstige veranderingen zoals klimaatverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling en toename van verhard oppervlak. Dit is gebaseerd op het principe van niet-afwentelen, zowel bestuurlijk, financieel en geografisch, in de tijd op elk schaalniveau. Er zijn landelijke werknormen (Nationaal Bestuursakkoord Water) opgesteld voor wateroverlast. Het gaat hierbij om wateroverlast, die ontstaat door inundatie vanuit oppervlaktewater als gevolg van lokale neerslag. De normen zijn uitgedrukt in de kans dat het peil van het oppervlaktewater het niveau van het maaiveld overschrijdt.

Grondgebruikstype Maaiveldcriterium Inundatienorm (1/jaar)
 grasland 5 procent 1/10
 akkerbouw 1 procent 1/25
 hoogwaardige land- en tuinbouw 1 procent 1/50
 glastuinbouwgebied 1 procent 1/50
 bebouwd gebied 0 procent 1/100

Bovenstaande werknormen zijn gebaseerd op basis van de middenvariant van het klimaatscenario 2050 van het KNMI (klimaatscenario G).

In open water in stedelijk gebied kan water geborgen worden. De berging is afhankelijk van het oppervlak open water en de maximale toelaatbare peilstijging. In een situatie T is 10 (T is herhalingsjaren) wordt een geoorloofde peilstijging van 0,40 meter gehanteerd en in geval van een T is 100 (inclusief 13 procent klimaatverandering) is dat afhankelijk van de laagst gelegen gronden in het stedelijk gebied, 0 procent van het bebouwd gebied mag inunderen. Hierbij moet opgemerkt worden dat in stedelijk gebied ook groen en gras voorkomt waarop een lagere norm (nm. de norm van het grondgebruikstype grasland) van toepassing is dan het bebouwd gebied. Bepaalde gebieden kunnen zelfs aangewezen worden voor de tijdelijke berging van water.

Bij stedelijke uitbreidingen of herstructureringen mag een toename van het verhard oppervlak niet resulteren in een extra belasting van het watersysteem, er moet waterneutraal gebouwd worden. Dit houdt in dat de initiatiefnemer voldoende maatregelen neemt om de versnelde waterafvoer, te compenseren. De initiatiefnemers van de uitbreiding van het verhard oppervlak moeten ervoor zorgen dat ze voldoende compenserende maatregelen nemen.

Voor de berekening van de vereiste waterberging, om de toename van het verhard oppervlak te compenseren, wordt gebruik gemaakt van de regenduurlijnmethode. Met deze methode kan op basis van het oppervlak open water, de maximale peilstijging, de afvoernorm bij maatgevende afvoer, maatgevende buien en het maatgevende klimaatscenario op eenvoudige wijze inzichtelijk gemaakt worden hoeveel extra waterberging vereist is.

Voor stedelijke gebieden betekent dit concreet dat een regenbui van 89 mm in 24 uur opgevangen moet kunnen worden zonder dat de inundatienorm en de toegestane gebiedsafvoer wordt overschreden.

Als vuistregel hanteert het waterschap dat per m² toename verhard oppervlak 80 liter extra waterberging gerealiseerd moet worden in het plangebied. In het definitieve wateradvies van het waterschap wordt een maatwerkberekening opgenomen voor de benodigde extra berging. Uit de maatwerkberekeningen blijkt dat er voor een toename van 11.425m verharding en 784m³ extra bergingsruimte voor water gecreëerd moet worden.

Thema afvalwater & riolering

De vergunningencheck van het [Omgevingsloket](#) geeft u nadere informatie over de vergunningplicht of meldingsplicht op grond van de Waterwet.

Voor het toepassen van grond en baggerspecie in het oppervlaktewaterlichaam geldt een meldingsplicht op grond van het besluit Bodemkwaliteit. Meer informatie hierover kunt u vinden op de site van [Meldpunt Bodemkwaliteit](#).

Informatie over het Activiteitenbesluit kunt u vinden op de [Activiteitenbesluit internet module](#).

Samenwerking in de waterketen leidt tot een grotere doelmatigheid en verdergaande kwaliteitsverbetering van het oppervlaktewater. In een groot deel van het bestaand stedelijk gebied wordt het hemelwater en het afvalwater verzameld in een gemengd rioolstelsel. Via het gemengde stelsel wordt dit afvalwater getransporteerd naar de RWZI, waar het na zuivering geloosd wordt op het oppervlaktewater. Door het hemelwater gescheiden te houden van het afvalwater wordt het hemelwater niet vervuild en kan dit schone water behouden blijven voor het watersysteem. Ook is een vermindering van het volume afvalwater gunstig voor de capaciteit van de bestaande riolering, transportvoorzieningen en de RWZI. Het vrijkomende hemelwater na afkoppeling mag niet resulteren in een versnelde afvoer en het hemelwater mag in principe niet door diffuse bronnen zijn verontreinigd voordat het in het oppervlaktewatersysteem terechtkomt.

Verontreiniging voorkomen

De invloed van diffuse bronnen op hemelwater moet zoveel mogelijk worden beperkt door het hanteren van de beleidsuitgangspunten in het landelijk emissiebeleid. Dit gaat volgens de trits voorkomen, scheiden en zuiveren. Door het gebruik van preventieve/ brongerichte maatregelen komt hemelwater met zo weinig mogelijk vervuilende stoffen of uitlogende materialen in aanraking en blijft het zo schoon mogelijk. Het uitgangspunt bij de invulling van deze zorgplicht is het gebruik van de beste beschikbare technieken. Alternatieve maatregelen zijn ook acceptabel, mits deze maatregelen aantoonbaar hetzelfde effect opleveren. Op grond van de huidige wet- en regelgeving is het niet de bedoeling om de zorgplicht volledig af te kaderen. De lozer mag zelf invulling geven aan de zorgplicht.

Mogelijke preventieve/brongerichte maatregelen zijn:

- Bij nieuwbouw en renovatie zo weinig mogelijk uitlogende materialen zoals zink, koper en lood gebruiken. Alternatieven gebruiken heeft de voorkeur. De nationale pakketten duurzaam bouwen geven handvaten voor alternatieven;
- Hondenuitlaatplaatsen aanleggen of de verplichting in de APV (Algemene Plaatselijke Verordening) opnemen om hondenpoep op te ruimen;
- Afvalinzamelpunten plaatsen in woonbuurten, langs toegankelijke wegen voor burgers en op publieksintensieve locaties als pleinen en markten om zwerfvuil te voorkomen;
- Autowasplaatsen aanleggen of autowassen op straat verbieden in de APV (Algemene Plaatselijke Verordening) om menging van autowaswater met hemelwater te voorkomen;
- De openbare ruimte zodanig inrichten dat onkruidgroei zo weinig mogelijk kans krijgt. Hiermee kan het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen op verhardingen worden voorkomen of beperkt. Het rapport "Handboek Bestrijdingsmiddelen in stedelijk gebied" gaat hierop in. Als de middelen toch gebruikt worden, dan moet de gebruiker maatregelen treffen om contact met hemelwater zoveel mogelijk te voorkomen. Deze maatregelen zijn opgenomen in de methode voor Duurzaam Onkruidbeheer (DOB-methode);
- Goten langs wegen vegen om onkruidgroei te voorkomen.
- Op opslagplaatsen, tankputten en andere terreinen van bedrijven zo weinig mogelijk knoeien met stoffen;
- Bij op- en overslag bulkpartijen bevochtigen om verwaaing te voorkomen of beperken;
- Luchtemissies van bedrijven verminderen of voorkomen om atmosferische depositie te beperken of te voorkomen;
- Gladheidsbestrijding effectief toepassen of beperken zolang de veiligheid dit toelaat. Gebruik middelen, die zo milieuvriendelijk mogelijk zijn.

Lozing van hemelwater op het oppervlaktewaterlichaam mag niet leiden tot een verslechtering van de kwaliteit van dat oppervlaktewaterlichaam. Daarnaast moet de lozing van hemelwater passen binnen de te bereiken waterkwaliteitsdoelstellingen voor het oppervlaktewaterlichaam of de functies van het gebied. Lozen op een oppervlaktewaterlichaam zonder één van de hierna aangegeven specifieke functies heeft de voorkeur boven lozen op een kwetsbaar oppervlaktewaterlichaam.

Kwetsbaar water

Op een aantal kwetsbare oppervlaktewaterlichamen staat waterschap Hunze en Aa's geen afvalwaterlozingen toe:

- Oppervlaktewaterlichamen met de functie zwemwater;
- Oppervlaktewaterlichamen met de functie drinkwater;
- Oppervlaktewaterlichamen met de functie natuur(waarde);
- Oppervlaktewaterlichamen met de functie viswater;
- Oppervlaktewaterlichamen in een ecologisch gevoelig gebied;
- Kleine oppervlaktewaterlichamen met een geringe doorstroming.

Landelijk beleid

Voor de beoordeling van hemelwater, dat in contact is geweest met verontreinigde oppervlakken/activiteiten of schadelijke/verontreinigende stoffen, geeft de huidige Europese en landelijke wet- en regelgeving, het emissiebeleid en het vergunningen- en handhavingsbeleid van waterschap Hunze en Aa's het kader aan.

Hemelwater lozen op het vuilwaterriool is de minst gewenste en minst duurzame manier om het hemelwater af te voeren. Hemelwater mag alleen op het vuilwaterriool worden geloosd als de lozer het hemelwater niet kan hergebruiken of kan afvoeren via de bodem, het openbaar regenwaterstelsel, een oppervlaktewaterlichaam zonder een specifieke functie of een kwetsbaar oppervlaktewaterlichaam. Lozingen op de riolering vallen onder de

bevoegdheid van de gemeente.

Thema grondwater & ontwatering

Taken en verantwoordelijkheid

Ten aanzien van grondwater zijn de taken en verantwoordelijkheden verdeeld tussen burger, gemeente en waterschap. Perceeleigenaren zijn zelf verantwoordelijk voor het treffen van maatregelen tegen grondwateroverlast op hun eigen perceel, voor zover deze problemen niet aantoonbaar worden veroorzaakt door onrechtmatig handelen of nalaten van de buur (overheid of particulier).

Gemeente hebben een zorgplicht in het openbaar gebied en moeten maatregelen treffen om structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken. Dit voor zover gemeentelijke maatregelen doelmatig zijn en het niet de verantwoordelijkheid van de provincie of het waterschap is om maatregelen te nemen. Maatregelen die een gemeente kan nemen zijn het aanleggen van drainage, ontwateringssloten of hemelwaterriolering (grondwater mag niet geloosd worden op vuilwaterriolering).

Het waterschap is beheerder van het freatisch (ondiep) grondwater. Het beheer bestaat vooral uit toetsing, advies en vergunningverlening voor kleine onttrekkingen.

Grondwater ordenend

Het functioneren van het grondwatersysteem moet als ordenend element meegenomen worden in de locatiekeuze en de inrichting van plannen. Bij de aanleg van nieuwe gebieden is het uitgangspunt dat wijzigingen in de grondwaterstanden niet mogen resulteren in nadelige gevolgen voor andere gebieden. Dat kan tot gevolg hebben dat het oppervlaktewaterpeil niet gewijzigd kan worden of dat er daarvoor of daardoor aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om grondwateroverlast in het plangebied te voorkomen.

Wateroverlast

Een te hoge grondwaterstand kan grondwateroverlast veroorzaken, bijvoorbeeld in de vorm van water in de kruipruimte. Te lage grondwaterstanden daarentegen resulteren in verdroging. Het verlagen van grondwaterstanden in bestaande bebouwde gebieden kan problemen geven wanneer er sprake is van houten funderingen en funderingen op klei op veen. Zijn die aanwezig dan mogen de gemiddeld laagste grondwaterstanden (GLG) niet verder worden overschreden (niet nog lager worden). Ook de aanwezigheid van oude bomen verdient aandacht. Volwassen bomen kunnen afsterven als de ontwateringsdiepte snel en drastisch wordt veranderd en verder verlaagd wordt dan 1 m minus maaiveld. Oude bomen kunnen hun wortelstelsel niet meer aanpassen aan grote veranderingen in het grondwater. Tevens kunnen natuurgebieden in en rond het plangebied negatief beïnvloed worden wanneer het hydrologisch systeem veranderd. Het is dan ook belangrijk bij elk inrichtingsplan samen met het waterschap vanuit het bestaande watersysteem vast te stellen wat de huidige en gewenste grondwaterstanden zijn en of er sprake is van een nadelige beïnvloeding van de omgeving.

Normen

Bij een gewenste grondwatersituatie is er geen sprake van overlast en zijn de volgende ontwateringseisen richtinggevend. Voor verschillende typen grondgebruik gelden bij een halve maatgevende afvoer (een afvoer die 10 a 15 keer per jaar wordt overschreden) de volgende ontwateringsadviezen.

Advies ontwateringsdiepte grondgebruik:

- Woningen met kruipruimte: 0,7 m onder onderkant vloer;
- woning zonder kruipruimte: 0,3 m onder onderkant vloer;
- drijvende woningen: geen ontwateringseis;
- woningen op (houten) palen: Er mag geen verdroging optreden, grondwaterstand mag niet verlagen en de paalkoppen moeten onder de gemiddeld laagste grondwaterstanden blijven;
- gangbare wegen (met grof zand cunet) primair: 1,0 m onder as van de weg;
- gangbare wegen (met grof zand cunet) secundair: 0,7 m onder as van de weg;
- gangbare wegen (met grof zand cunet) weg op polystyreen-hardschuim: circa 0,3 m onder as van de weg;
- gangbare tuin/plantsoen: 0,5 m onder maaiveld;
- industrieterreinen: 0,7 m onder maaiveld.

Om de geadviseerde ontwateringsdiepte te realiseren moet het oppervlaktewaterpeil en het technisch ontwerp hier op afgestemd worden. Technische aspecten die van invloed zijn op de grondwaterstand zijn bodemtype, waterpeil, afstanden van waterlopen en drains en draindiepten. Als de gewenste grondwaterstanden niet te realiseren zijn met sturing in peilen, waterlopen en drainage of omdat aanpassing van de grondwaterstanden niet gewenst is door de negatieve beïnvloeding van de omgeving, bieden maatregelen als ophoging van het maaiveld, kruipruimteloos bouwen of een aangepaste inrichtingsvorm of een aangepaste functie wellicht een oplossing. Door creatief te zoeken naar van nature geschikte locaties of aangepaste inrichtingsvormen (partieel ophogen van wegen en woningen, of minder gangbare vormen van woningen, wegen en tuinen) moet gestreefd worden naar een inrichting tegen de laagste maatschappelijke kosten.

Thema oppervlaktewaterpeilen & drooglegging

Het uitgangspunt voor het operationele peilbeheer is het streven naar de gewenste grondwaterstand voor de verschillende functies en belangen. Het waterschap stelt voor het gehele beheersgebied peilbesluiten op waarin de te hanteren oppervlaktewaterpeilen worden vastgelegd. Een wijziging van een functie kan een reden zijn het peil te wijzigen, uitgangspunt hierbij is dat de peilwijziging niet mag resulteren in nadelige gevolgen voor andere gebieden als gevolg van de door de peilwijziging opgetreden wijziging in de grondwaterstand. Het wijzigen van een peil moet vastgelegd worden in een peilbesluit.

Het gewenste peil kan bepaald worden op basis van de drooglegging en of op basis van het gewenste grondwaterregime (GGOR). Drooglegging is de maat waarop het maaiveld, het straatniveau of het bouwpeil boven het vastgestelde oppervlaktewaterpeil of het streefpeil ligt. Voor bebouwd gebied hanteert het waterschap voor het straatpeil een droogleggingsnorm van 1 meter en voor het bouwpeil (=vloerpeil van de begane grond) een norm van 1,30 meter. Deze droogleggingsnormen gelden bij het zomerstreefpeil.

Om water te kunnen bergen in extremere situaties is een stijging van het waterpeil toelaatbaar. Conform de landelijke werknormen mag in een situatie die 1/100 per jaar (inclusief 13% klimaatverandering) voorkomt in bebouwd gebied 0% inunderen, de toelaatbare peilstijging is in dergelijke situaties afhankelijk van de maaiveldhoogte. Hierbij dient opgemerkt te worden dat in stedelijk gebied ook groen en gras voorkomt waarop een lagere inundatienorm van toepassing is dan het bebouwd gebied.

Thema inrichting watersysteem

Het eigendom, beheer en onderhoud van alle oppervlaktewater en de bijbehorende infrastructuur ligt bij waterschap, gemeente of derden. Het waterschap Hunze en Aa's streeft ernaar om het hoofdsysteem welke een belangrijke functie vervult in de aan- en afvoer van water in eigendom, beheer en onderhoud te hebben.

Naast het stelsel van hoofdwatgangen zijn er ook sloten aangewezen als schouwsloot. Schouwsloten vervullen een belangrijke functie in de detailwaterbeheersing en zijn meestal in eigendom bij gemeente en/of derden. Schouwsloten vallen onder de schouwverordening van het waterschap en moeten jaarlijks in november worden geschoond.

Met het dempen van sloten/watgangen neemt de potentiële bergingsruimte van oppervlaktewater af. Het dempen van sloten veroorzaakt hogere grondwaterstanden. In dit kader is een beleidsregel vastgesteld die het dempen van hoofdwatgangen, schouwsloten en overige sloten verbiedt. Het is onder andere verboden het profiel van hoofdwatgangen en schouwsloten te veranderen. Het dempen van sloten is alleen mogelijk onder de voorwaarden die zijn opgenomen in de [beleidsregel Dempingen](#).

De vergunningencheck van het [Omgevingsloket](#) geeft u nadere informatie over de vergunningenplicht of meldingsplicht op grond van de Waterwet.

De geplande wijzigingen in het watersysteem moeten overlegd worden met de beleidsmedewerker planvorming. Omdat het waterschap verantwoordelijk is voor het stedelijk water, moet de inrichting van het systeem aan bepaalde normen en voorwaarden voldoen. Dit kan het waterschap aangeven. In de [keur](#) van het waterschap is aangegeven voor welke werkzaamheden een watervergunning noodzakelijk is.

Hoofdwatgang

Binnen het plangebied zijn hoofdwatgangen van het waterschap gelegen. Aan weerszijden van alle hoofdwatgangen ligt een beschermingszone van 5 meter breed. Deze beschermingszone is ter bescherming van de hoofdwatgang. Deze beschermingszone moet worden gerekend vanaf de insteek. De beschermingszone langs hoofdwatgangen moet vrij blijven van obstakels. Obstakels kunnen bijvoorbeeld zijn: heggen, afrastering, bomen, schuttingen, schuurtjes, verharde paden. Binnen deze beschermingszone is voor het uitvoeren van bepaalde werkzaamheden een watervergunning nodig. In de [keur](#) van het waterschap is aangegeven voor welke werkzaamheden een watervergunning noodzakelijk is.

Schouwsloot

Binnen het plangebied zijn schouwsloten gelegen. Schouwsloten zijn sloten die niet in eigendom zijn van het waterschap maar wel een belangrijke functie vervullen voor de ontwatering. Om deze ontwateringsfunctie goed te laten vervullen is het van belang dat een schouwsloot schoon is. De eigenaren van de schouwsloot zijn verplicht de schouwsloot jaarlijks schoon te maken, het waterschap ziet hier op toe. Schouwsloten mogen niet zonder toestemming van het waterschap gedempt worden, ook het profiel van een schouwsloot mag niet zonder toestemming gewijzigd worden. In de [beleidsregel dempingen](#) is aangegeven onder welke voorwaarden demping mogelijk is.

Thema inrichting natuur en ecologie

Bij de inrichting van het watersysteem dient er aandacht te zijn voor waterkwaliteit en ecologie. Van groot belang is het voorkomen van stilstaand water. In wateren met onvoldoende doorstroom mogelijkheden kunnen waterkwaliteitsproblemen ontstaan als vissterfte, blauwalg en de opeenhoping van drijfvuil. Bij het ontwerp dient rekening gehouden te worden met doorspoelmogelijkheden en moeten stilstaand water in watgangen voorkomen worden.

Tevens is een goede waterkwaliteit sterk afhankelijk van de mogelijkheid of water- en oeverplanten zich in voldoende mate kunnen vestigen en ontwikkelen. Ruimte voor natuurvriendelijke oevers met geleidelijke overgangen van nat naar droog is van groot belang voor het ecologisch functioneren van het watersysteem en het bieden van voldoende migratiemogelijkheden en leef- en fourageergebied voor planten en dieren.

Naast de inrichting is ook het beheer en onderhoud van invloed op het te behalen resultaat voor de natuur. Tijdens de voorbereiding van plannen moet ook nagedacht moeten worden over het uit te voeren toekomstig onderhoud en de daarbij behorende voorzieningen.

BETROKKENHEID waterschap Hunze en Aa's

Deze uitgangspuntennotitie is afgestemd op uw geselecteerd plangebied. Voor alle water gerelateerde onderwerpen die van toepassing zijn, zijn adviezen opgenomen in dit document.

Voor de verdere procedurele afhandeling van de watertoets is het van belang om het waterschap te blijven betrekken en rekening te houden met de in dit document aangegeven adviezen. In de waterparagraaf van het plan moet aangegeven worden op welke wijze omgegaan wordt met de gegeven adviezen. Natuurlijk kunt u het waterschap altijd raadplegen voor overleg en nadere uitleg. De uitgewerkte waterparagraaf moet voorgelegd worden aan de beleidsmedewerker planvorming.

LINKS Waterschap Hunze en Aa's:

Keur + WVO (watervergunning):

http://www.hunzeenaas.nl/Vergunningen,Keur-WVO-schouw.html#De_Keur
<http://www.hunzeenaas.nl/Vergunningen,lozen-van-afvalwater>

Beleid

[Beheerplan-2010-2015](#)
[Nota stedelijk water](#)
[Watersysteemplannen](#)

Natuur en waterkwaliteit

[Factsheets Kader Richtlijn Water](#)

Ik hoop dat dit voldoende is anders hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,



Harriët Bosman
Beleidsmedewerker Planvorming
Beleid, Projecten en Geo-informatie

h.bosman@hunzeenaas.nl
aanwezig ma t/m woë dag

Aquapark 5
Veendam
Postbus 195
9640 AD
Veendam

T (0598) 69 32 26
F (0598) 69 38 93

www.hunzeenaas.nl

Van: ruimtelijkeplannen ruimtelijkeplannen [mailto:ruimtelijkeplannen@assen.nl]

Verzonden: donderdag 10 juli 2014 13:01

Aan: B Hendriks; h.meer@drenthe.nl; ruimtelijkeplannen@drenthe.nl; Bosman, Harriet; energie-ruimtelijkeplannen@mineleni.nl; Yolanda.Kemper@minienm.nl; Ard.Bolhuis@prorail.nl

CC: E Huissteden; F Smit; H Oppewal; ruimtelijkeplannen@assen.nl

Onderwerp: Voorontwerpbestemmingsplan Stadsboulevard Zuid en Mandemaattunnel

Geachte heer/mevrouw,

De gemeenteraad van Assen heeft op 27 oktober 2011 de structuurvisie FlorijnAs vastgesteld. In deze structuurvisie worden een aantal ruimtelijke projecten beschreven. Een van deze projecten betreft de Stadsboulevard en de Stationsomgeving.

Voorontwerpbestemmingsplan

Het voorontwerp van het bestemmingsplan voor de zuidelijke Stadsboulevard en de Mandemaattunnel is gereed voor het overleg met de projectcommissie FlorijnAs. Het bestemmingsplan heeft globaal betrekking op het tracé van de Overcingellaan en de Europaweg Zuid tussen de Spoorstraat en de kruising met Graswijk. In het bestemmingsplan is, naast het tracé van de zuidelijke Stadsboulevard, ook de Mandemaattunnel, de reconstructie van de Dennerweg en het tussenliggende gebied meegenomen.

Overleg projectcommissie

Conform de gemaakte afspraken omtrent de FlorijnAs stelt het college u in de gelegenheid om binnen een termijn van **4 weken vanaf 10 juli 2014** conform artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening een reactie te geven ten aanzien van het voornemen om voor dit (deel)project een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. Indien u geen aanleiding ziet tot het geven van een reactie verneem ik dat ook graag van u. Een eventuele reactie kunt u schriftelijk naar onderstaand adres sturen of per e-mail naar ruimtelijkeplannen@assen.nl. De ingekomen reacties worden vervolgens betrokken bij de besluitvorming omtrent het ontwerp van het bestemmingsplan. Gelet op de planning van dit bestemmingsplan kunnen reacties die na **18 augustus 2014** binnenkomen niet meer door ons betrokken worden bij de advisering over het ontwerpbestemmingsplan.

In de bijlage treft u het voorontwerp van het bestemmingsplan aan. De bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gelet op de omvang van het bestand te benaderen via de volgende link:

<https://www.wetransfer.com/downloads/15d3c9bbd0f638610bbd37430a51ec3420140710105024/b0fb1dc2107337a57d9e61dbdfc1906120140710105024/9fca28>.

Wilt u erom denken dat de bestanden tot uiterlijk 17 juli aanstaande te benaderen zijn?

Akoestiek en archeologie

Op dit moment wordt nog een aantal onderzoeken uitgevoerd (onder andere akoestiek en archeologie). De resultaten van deze onderzoeken worden nog verwerkt in het ontwerp van het bestemmingsplan.

Vragen

Mocht u naar aanleiding van deze e-mail vragen en/of opmerkingen hebben dan kunt u contact opnemen met mij via onderstaand telefoonnummer of via dit e-mailadres.

Met vriendelijke groet,

Frans Smit

Jurist ruimtelijke ordening
tel. nr. 0592-366642 of 06-46922123
E-mail: f.smit@assen.nl

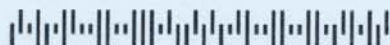
Gemeente Assen
Eenheid Leefomgeving
Postbus 30018
9400 RA Assen



Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen
geen rechten worden ontleend. De e-mail is vertrouwelijk en is
uitsluitend bestemd voor de geadresseerde.
De gemeente Assen aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als
gevolg van onjuistheden, gedateerde informatie of van een onjuiste en
onvolledige verzending en ontvangst van informatie.

Aan:

Gemeente Assen
Postbus 30018
9400 RA ASSEN



Reg.nr.

2014/4470

GEME	SEN
Dienst/Af	EL-RT
Behandelaar	F. Smit
Inge	
- 8 SEP. 2014	
Zaak:	
CC:	
Afdieningsc	

Assen, 5 september 2014

Ons kenmerk 201401972-00436856

Behandeld door mevrouw B.K. Hendriks (0592) 365460

Onderwerp: Voorontwerpbestemmingsplan Stadsboulevard Zuid en Mandemaattunnel

Geacht college,

U hebt ons gevraagd advies uit te brengen over het voorontwerpbestemmingsplan Stadsboulevard en Mandemaattunnel.

Provinciaal belang

Op basis van de Omgevingsvisie Drenthe (vastgesteld door Provinciale Staten op 2 juni 2010) zijn in het bovengenoemde voorontwerpbestemmingsplan de volgende aspecten van provinciaal belang:

- Archeologie
- Bodem
- MER

Advies

Archeologie

Uit de toelichting blijkt dat er nog archeologisch onderzoek gaande is. Wij maken dan ook een voorbehoud voor wat betreft het provinciaal belang archeologie.

Bodem

De bodemparagraaf in het bestemmingsplan is erg summier. Niet vermeld is wat de kwaliteit van de bodem ter plaatse is (de resultaten van de onderzoeken) en mogelijke implicaties voor de bestemmings(wijziging). Tevens wordt gemeld dat een aantal bodemonderzoeken nog moet worden uitgevoerd.

In principe bestaat er vanuit bodem geen bezwaar tegen de uitvoering van het planvoornemen, mits het risico van verspreiding van eventuele vervuiling naar omliggende locaties wordt geborgd. Dit is nu onvoldoende inzichtelijk gemaakt.



MER

In de toelichting wordt aangegeven dat: "De aanleg van de Mandemaat tunnel en de bypass Dennenweg/Burg. Bothenius Lohmanweg niet is meegenomen in het onderzoek. Deze ontwikkeling heeft echter ook gevolgen voor de milieu hygiënische aspecten, onder andere vanwege de veranderingen in de verkeersstromen. Via een oplegnotitie zou in beeld worden gebracht of deze ontwikkeling negatieve gevolgen zal hebben voor de uitgangspunten voor de reeds opgestelde plan MER en of nader onderzoek is gewenst.

Deze oplegnotitie is niet bijgevoegd. De vraag kan dan gesteld worden of er ook gevolgen voor de passende beoordeling (i.v.m. Natura 2000) zullen zijn. Wij verzoeken u hier uitsluitel over te geven.

Samenvatting en conclusie

Indien het plan niet of onvoldoende wordt aangepast zullen wij overwegen een zienswijze in te dienen.

Wij adviseren u het voorontwerp bestemmingsplan aan te passen alvorens verder in procedure te brengen.

Hiermee is, wat ons betreft, voldaan aan het vooroverleg als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening.

Voor vragen of overleg inzake dit advies kunt u contact opnemen met Hendriks, telefoon 0592 365460 of b.hendriks@drenthe.nl.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,
namens dezen,



mevrouw drs. J.R.M. Tolsma,

Teamleider team Ruimtelijke Ontwikkeling