

Nota beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Stadsboulevard Noord



Datum: 11 november 2013

Status: definitief

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
2.	Procedure.....	3
3.	Beantwoording zienswijzen.....	4
3.1	Overzicht ingekomen zienswijzen	4
3.2	Samenvatting en beantwoording zienswijzen.....	4
	Zienswijze 1. Fietsersbond, Afdeling Assen.....	4
	Zienswijze 2. Van Boeijen, Afdeling Vastgoed.....	9
	Zienswijze 3. Benthem Gratama advocaten, namens Helanco	11
	Zienswijze 4. NSI kantoren B.V.	14
	Zienswijze 5. Blokvoort advocatenkantoor, namens Plegt Vos	16
	Zienswijze 6. VAC Assen	22
4.	Staat van wijzigingen	27

Bijlage 1. Ingekomen zienswijzen

1. Inleiding

Deze reactienota zienswijze is opgesteld naar aanleiding van de tervisielegging van het ontwerp van het bestemmingsplan 'Stadsboulevard Noord'. Deze nota wordt na vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.

In deze nota is allereerst een procedurele beoordeling opgenomen van de ontvangen zienswijzen. Ten aanzien van de ontvankelijke zienswijzen is in deze nota een inhoudelijke reactie opgenomen. Tevens is een overzicht opgenomen van de wijzigingen in het vastgestelde bestemmingsplan 'Stadsboulevard Noord'.

2. Procedure

Conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerp van het bestemmingsplan op grond van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht voor een periode van zes weken (van 16 augustus tot en met 26 september 2013) ter visie gelegen.

Binnen deze periode kon eenieder zijn of haar zienswijze met betrekking tot het ontwerp van het bestemmingsplan tijdig kenbaar maken bij de gemeenteraad. Ingevolge de Algemene wet bestuursrecht geldt een zienswijze als tijdig ingediend als het voor het einde van de termijn ter post is bezorgd, mits niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

In totaal zijn binnen de termijn zes zienswijzen binnengekomen. Bij de inhoudelijke behandeling van de zienswijzen staat afzonderlijk weergegeven op welke datum de zienswijze is gedateerd, op welke datum de zienswijze is ontvangen, of de zienswijze ontvankelijk is en tot slot staat het postregistratienummer weergegeven.

3. Beantwoording zienswijzen

3.1 Overzicht ingekomen zienswijzen

In het kader van de tervisielegging van het ontwerp van het bestemmingsplan 'Stadsboulevard Noord' zijn zes zienswijzen ontvangen. In tabel 1 is een overzicht opgenomen van de ingekomen zienswijzen.

Nr.:	Indiener:	Namens	Woonplaats	Gedateerd	Ingekomen
1	mevr. A. Hengelmolen	Fietzersbond, afd. Assen	Assen	27-aug-13	4-sep-13
2	dhr. H. de Groot	Van Boeijen, afd. Vastgoed	Assen	2-sep-13	4-sep-13
3	Bentham Gratama advocaten, mr. J.T. Fuller	Helanco B.V.	Zwolle	23-sep-13	23-sep-13
4	dhr. M. Siezen	NSI kantoren B.V.	Hoofddorp	24-sep-13	24-sep-13
5	Blokvoort advocatenkantoor	Plegt-Vos Vastgoedontwikkeling	Deventer	25-sep-13	25-sep-13
6	mevr. M. Stegink	VAC Assen	Assen	25-sep-13	26-sep-13

Tabel 1. Overzicht ingekomen zienswijzen

3.2 Samenvatting en beantwoording zienswijzen

Hieronder is een samenvatting opgenomen van de ingekomen zienswijzen en zijn de afzonderlijke opmerkingen voorzien van een gemeentelijke reactie.

Zienswijze 1. Fietzersbond, Afdeling Assen

Ingekomen 4 september 2013, registratienummer 2013/6068, ontvankelijk.

Reclamant heeft op basis van de ontwerp-tekening verheugd kennisgenomen van een aantal verbeterpunten ten aanzien van het fietsverkeer. Ze zijn echter van mening dat op een aantal onderdelen de situatie niet beter of zelfs slechter wordt.

Opmerking 1.1:

Reclamant maakt bezwaar tegen het opnemen van de aanduiding shared-space aan de westzijde van de Industrieweg ter hoogte van het Veemarktterrein. De fietsroute ter plaatse maakt deel uit van het primaire fietsnetwerk op basis van de Nota Fietsverkeer. Inrichting als shared space is strijdig met de functie van primaire fietsroute. Reclamant verzoekt om het wegverhardingstype westzijde Industrieweg op de plantekening aan te passen.

Reactie:

Op basis van de Nota Fietsverkeer (2005) heeft deze fietsroute inderdaad de functie van een primaire fietsroute. Het ontwerp voorziet in een scheiding tussen het autoverkeer en de fietsers en voetgangers. De term shared space duidt daarmee enkel op de modaliteiten fiets en voetganger. Daarbij wordt welbewust een fietsstrook onderscheiden van het voetgangersgebied door voldoende contrasterende kleuren van verharding. Gezien het toekomstige karakter van verblijfsgebied, is wel gekozen voor het laten vervallen van het hoogteverschil tussen trottoir en fietspad. De breedte van de voetgangersstrook zal vier meter zijn, waarmee in totaliteit ruim voldoende ruimte aanwezig zal zijn voor het verkeer. Eén en ander komt de ruimtelijke kwaliteit ten goede.

Dat is gekozen voor een ander soort materiaal dan rood asfaltbeton dan wel beton hangt eveneens samen met de beoogde ruimtelijke kwaliteit. In de keuze van materiaal is wel bewust rekening gehouden met de kenmerken van verharding. Fietscomfort is gewaarborgd door te kiezen voor stenen zonder vellingkant (het schuine kantje aan de randen van veel stenen waardoor het hobbelig wordt). Voldoende grip is gewaarborgd in het oppervlak van de betonsteen.

Al met al is de gemeente van mening hiermee recht gedaan te hebben aan de verschillende eisen van de gebruikers van de openbare ruimte.

Opmerking 1.2:

Volgens de ontwerptekening wordt aan de oostzijde van de Industrieweg (tussen de Dr. A.F. Philipsweg en Havenkade en ten noorden van de A.H.G. Fokkerstraat) de parallelweg gehandhaafd. De Industrieweg maakt, zoals bij opmerking 1 aangegeven, deel uit van het primaire fietsnetwerk. Volgens de Nota Fietsverkeer (2005) zal deze weg daarom voorzien moeten worden van een vrijliggend fietspad. Reclamant verzoekt om hier een vrijliggend fietspad te realiseren. De huidige verkeerssituatie op de parallelweg is bovendien erg onveilig vanwege de hoge snelheden van het autoverkeer en de slechte staat van de klinkerverharding. Het autoverkeer op de parallelwegen rijdt ook nog eens in twee richtingen.

Reactie:

In de situatie direct na aanleg van de Stadsboulevard is inderdaad sprake van een geleiding van het fietsverkeer via een gedeelte van de parallelweg tussen de Dr. A.F. Fokkerstraat en Het Kanaal.

Het ontwerp houdt rekening met de overgangssituatie zoals die wordt voorzien. Op termijn moeten de bestaande bedrijven plaats maken voor woningen. In de eindsituatie wordt eenzelfde profiel voorzien als aan de westzijde: een strook voor de fietser en een strook voor de voetganger. Zover is het echter nog niet. De huidige functies moeten doorgang vinden. Daarbij is gekozen voor een sobere, tijdelijke herinrichting van de ruimte waarbij duurzaam gebruik van materiaal voor ogen is gehouden.

Dit betekent niet dat geen kwaliteitsslag is gemaakt, Sterker nog, er is bewust ruimte gemaakt voor de fietser. Opgemerkt wordt dat de aansluiting op de Stadsboulevard ter hoogte van Het Kanaal in het nieuwe ontwerp komt te vervallen. Tevens wordt deze weg, als onderdeel van de reconstructie, hertraat. Daarmee wordt de staat van het straatwerk op voldoende niveau gebracht. Het profiel wordt daarbij, ten opzichte van circa 6 meter in de huidige situatie, versmald naar circa 4,5 meter. Deze versmalling zal de overzichtelijkheid en de verkeersveiligheid bevorderen. Het parkeren van auto's op de parallelweg is niet langer toegestaan. Dit is veiliger voor de fietser en het andere verkeer. Tevens wordt gedeeltelijk éénrichtingsverkeer ingesteld (tussen de Doctor A.F. Philipsweg en de C.T. Storkweg). Het vervallen van één rijrichting voor autoverkeer brengt daar ruimte en rust in het verkeersbeeld.

Gelet op bovenstaande zijn wij van mening dat sprake is van een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers.

Opmerking 1.3:

Voor het fietspad tussen Het Kanaal en het Cicerogebouw is als wegverhardingstype 'straatbakstenen df rood/bruin' aangegeven. Reclamant attendeert op het feit dat ook dit fietspad onderdeel uitmaakt van het primaire fietsnetwerk. Op grond van de Nota Fietsverkeer dient dit fietspad uitgevoerd te worden uit rood asfalt of beton. Reclamant verzoekt dit aan te passen in het ontwerp.

Reactie:

In de Nota Fietsverkeer (2005) is opgenomen dat primaire fietsroutes uitgevoerd moeten worden in rood asfaltbeton of beton. Het genoemde fietspad maakt echter geen onderdeel uit van de primaire fietsnetwerk. Het primaire fietsnetwerk loopt om het Cicerogebouw heen, vanaf Het Kanaal via de Anne de Vriesstraat, naar de toekomstige Stadsboulevard.

De materialisering van dit fietspad sluit aan op de gekozen materialisering voor het deelproject 'Blauwe As'. Deze materialisering is in het kader van dat project met de omwonenden besproken. De gekozen klinkerverharding sluit daarnaast aan op de bestaande bestrating.

Wij zien geen aanleiding om het ontwerp naar aanleiding van deze opmerking aan te passen.

Opmerking 1.4:

Het fietsverkeer over de Rolderstraat wordt volgens het ontwerp deels afgewikkeld volgens fietsstroken in plaats van vrijliggende fietspaden. Ook de Rolderstraat maakt deel uit van het primaire fietsnetwerk en moet dus voorzien worden van vrijliggende fietspaden. Reclamant verzoekt om langs de Rolderstraat vrijliggende fietspaden te realiseren.

Reactie:

Op dit moment wordt het fietsverkeer op de Rolderstraat (vanaf de Paul Krugerstraat richting de Jan Fabriciusstraat) afgewikkeld met fietsstroken. Dit wordt in de nieuwe situatie niet anders, aangezien het ontwerp hier aansluit op de bestaande situatie. Vanaf de Paul Krugerstraat tot de Roldertunnel wordt, daar waar mogelijk, voorzien in vrijliggende fietspaden.

Hoewel bij de reconstructie van wegen de uitgangspunten van de Nota Fietsverkeer leidend zijn, zal op sommige onderdelen maatwerk geleverd moeten worden en kan niet altijd voldaan worden aan de genoemde beleidsdoelstellingen. In dit geval betreft het de aansluiting op de bestaande situatie met fietsstroken aan weerszijden van dit deel van de Rolderstraat.

Tot slot wordt opgemerkt dat deze locatie geen onderdeel uitmaakt van dit bestemmingsplan.

Opmerking 1.5:

Ter hoogte van de Julianastraat, bij de inrit naar de Roldertunnel, ontbreken zelfs fietsstroken op de ontwerptekening, waardoor een erg onoverzichtelijke verkeerssituatie ontstaat.

Reactie:

Ter plaatse van de Julianastraat gaat de zuidelijke fietsstrook over in de parallelweg langs de Rolderstraat. Het kruisingsvlak van de Julianastraat – Rolderstraat – Abel Tasmanplein maakt onderdeel uit van deze reconstructie. De parallelweg vanaf Rolderstraat 118 maakt echter geen onderdeel uit van dit project en is in die zin in het ontwerp buiten beschouwing gelaten. De huidige aansluiting op het vrijliggende fietspad in de Roldertunnel blijft dan ook gehandhaafd.

Dat sprake zou zijn van een 'erg onoverzichtelijke situatie' wordt door ons niet gedeeld. De Julianastraat is een weg met eenrichtingsverkeer (vanaf Stationsstraat naar Rolderstraat) en wordt doorgaans alleen gebruikt voor bestemmingsverkeer. Door het eenrichtingsverkeer zal geen sprake zijn van afslaand verkeer naar de Julianastraat. Wel kan het verkeer vanaf de Rolderstraat de parallelweg langs de Roldertunnel benaderen.

Net als in de huidige situatie zal middels verkeerstekens (haaiantanden) duidelijk gemaakt worden dat men het fietsverkeer op het fietspad voorrang moet geven als men hier wil afslaan in de richting van de parallelweg langs de Roldertunnel.

Opmerking 1.6:

De fietsstrook ter hoogte van het Abel Tasmangebouw is erg smal (slechts 1,30 meter) aangegeven op het ontwerp. Hiermee zou een onveilige situatie gecreëerd worden.

Reactie:

Opgemerkt wordt dat deze locatie geen onderdeel uitmaakt van dit bestemmingsplan.

De constatering is echter wel juist. Op grond van de Nota Fietsverkeer dient een fietsstrook een minimale breedte te hebben van 2 meter. In de bestaande situatie heeft de fietsstrook reeds een minimale breedte van 1,30 meter. Op deze bestaande situatie wordt bij deze reconstructie aangesloten.

Aangezien deze situatie buiten de begrenzing ligt van dit project en het bestemmingsplan is het ontwerp niet aangepast. Wij gaan kijken in hoeverre in het kader van het regulier onderhoud deze zeer krappe fietsstrook verruimd kan worden.

Opmerking 1.7:

Volgens het ontwerp worden fietsers bij het begin van de Dr. A.F. Philipsweg via een oversteek en een lus naar de oostzijde geleid. Omdat daar een invoegstrook ontbreekt kan een onveilige situatie ontstaan wanneer een fietser de weg oprijdt. Reclamant verzoekt om een invoegaanduiding op het wegdek aan te brengen.

Reactie:

Het klopt dat in het ontwerp geen invoegaanduiding voor het invoegende fietsverkeer is opgenomen ter plaatse van de Dr. A.F. Philipsweg. Dit is bewust gedaan. Het toepassen van een dergelijke aanduiding kan namelijk de suggestie wekken dat voor het fietsverkeer sprake is van een andere voorrangssituatie dan feitelijk het geval is.

Wij hebben echter geconstateerd dat op de als bijlage bij het ontwerp van het bestemmingsplan opgenomen ontwerptekening de markering ter plaatse van de betreffende fietsoversteek ontbreekt. Bij het opstellen van de uitvoeringstekening wordt de juiste markering opgenomen.

Opmerking 1.8:

Reclamant blijft overigens van mening dat aan de oostzijde van de Overcingellaan eveneens een fietspad moet worden gerealiseerd om daarmee de bereikbaarheid van het toekomstige stationsgebied voor fietsers te verbeteren.

Reactie:

In het ontwerp is aan de westzijde van de Overcingellaan een vrijliggend fietspad voorzien. Dit fietspad mag in twee richtingen bereden worden. Met deze fietsvoorziening is het fietsnetwerk van voldoende niveau. In de aanleg van een vrijliggend fietspad aan de oostzijde van de Overcingellaan is in dit plan inderdaad niet voorzien.

Dit is ingegeven vanuit de toekomstige aansluiting op de nieuwe fietsenstalling bij het station. Voor (brom)fietsers vanuit het noorden wordt de nieuwe noord-zuid verbinding langs de westzijde van de Stadsboulevard doorgezet over het Stationsplein. Via de Vredeveldsetunnel wordt het mogelijk om de (ondergrondse) fietsenstalling te benaderen. In de Vredeveldsetunnel komt een rechtstreekse aansluiting op deze fietsenstalling. Ook is het mogelijk om vanaf het Stationsplein de ondergrondse en bovengrondse fietsenstallingen te benaderen.

Een fietsroute aan de oostzijde van de Stadsboulevard leidt tot een te gecompliceerde fietsknoop ter plaatse van de Vredeveldsetunnel met veel hoogteverschillen en te weinig ruimte voor het stationsgebouw. De route langs de Stadsboulevard gaat intensief gebruikt worden door fietsers tussen Marsdijk, het Stadsbedrijvenpark en het Station. Daarom is in het ontwerp van de Stadsboulevard rekening gehouden met goede oversteekmogelijkheden over de Stadsboulevard.

Overigens merken wij op dat de gronden ten oosten van de Overcingellaan op basis van dit bestemmingsplan de bestemming 'Verkeer' hebben. Het plan staat eventuele realisatie van een fietspad in de toekomst niet in de weg.

Conclusie zienswijze 1:

In de uitvoeringstekening wordt de juiste markering opgenomen ter plaatse van de aansluiting van de Dr. A.F. Philipsweg. Voor het overige is de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze 2. Van Boeijen, Afdeling Vastgoed

Ingekomen 4 september 2013, registratienummer 2013/6080, ontvankelijk.

Na bestudering van het bestemmingsplan wordt door reclamant een aantal onderwerpen aangegeven die nadere aandacht vragen. Onderstaand is een overzicht van de betreffende opmerkingen opgenomen.

Opmerking 2.1:

Rekening houdend met het feit dat veel (rolstoel)cliënten, medewerkers en bezoekers het pand van reclamant aan de zijde van de Industrieweg moeten betreden is de vraag in hoeverre de bereikbaarheid/ toegankelijkheid in het geding komt en welke alternatieven geboden worden.

Reactie:

In de eindsituatie zullen voorzieningen worden aangebracht om de toegankelijkheid en de bereikbaarheid van panden en trottoirs voor minder- en invaliden te waarborgen. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan verlaagde stoepranden ter plaatse van de inritten en trottoirs.

Tijdens de werkzaamheden zal sprake zijn van enige overlast. Daar zijn wij ons terdege van bewust. Samen met reclamant zullen wij kijken welke maatregelen getroffen kunnen worden om de tijdelijke overlast zoveel mogelijk te beperken. Gedurende de uitvoering van de werkzaamheden zal maatwerk geleverd worden ten aanzien van de bereikbaarheid van het pand van reclamant voor mindervaliden.

Met de aannemer maken wij afspraken over de uitvoering van de werkzaamheden en de bereikbaarheid van de aan het betreffende wegvak gelegen woningen, bedrijven en instellingen. Uitgangspunt is dat de aan de werkzaamheden grenzende percelen bereikbaar blijven tijdens de werkzaamheden.

Opmerking 2.2:

Momenteel heeft reclamant aan de Industrieweg de beschikking over twee parkeerplaatsen voor invaliden. In hoeverre blijven deze tijdens de wegwerkzaamheden beschikbaar?

Reactie:

De parkeerplaatsen langs de parallelweg komen op basis van het nieuwe ontwerp te vervallen. Daarvoor in de plaats wordt langs de oostzijde van de Stadsboulevard Noord in de eindsituatie een strook langsparkeerplaatsen gerealiseerd welke overigens vallen onder het regime van betaald parkeren.

Gedurende de werkzaamheden worden op een redelijke afstand van het perceel van reclamant twee parkeerplaatsen voor mindervaliden gerealiseerd. Opgemerkt wordt dat ook parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn. Het staat reclamant vrij om deze parkeerplaatsen tijdelijk aan te wijzen voor mindervaliden (zie ook de beantwoording van zienswijze 4).

Opmerking 2.3:

Reclamant wordt graag geïnformeerd over de gevolgen van geluidhinder. Welke geluidsbeperkende maatregelen gaat u aanbieden?

Reactie:

Een kantoorgebouw is op grond van de Wet geluidhinder niet geluidgevoelig. In die zin is niet getoetst aan de in die wet opgenomen normen.

Vanuit een goede ruimtelijke ordening dient echter in beschouwing te worden genomen of na realisatie van de voorgenomen reconstructie sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon/leefklimaat. Hier zijn geen harde normen aan verbonden.

In het akoestisch onderzoek is reeds uitgegaan van het gebruik van stillere typen asfaltbeton: Steenmastiekasfaltbeton (SMA) NL-8 en SMA NL-5. Dit type asfalt heeft een maximale geluidreductie tot 1 dB. In de huidige situatie is sprake van Dichtasfaltbeton (DAB). DAB heeft geen geluidreducerende werking.

Weliswaar zal sprake zijn van een toename van het aantal verkeersintensiteiten, maar dit zal niet per definitie leiden tot een onevenredige toename van de geluidbelasting in de eindsituatie.

Ter vergelijking wordt hiervoor verwezen naar de rekenresultaten van de nabijgelegen bedrijfswoningen Industrieweg 2 en 6. Vóór reconstructie is hier sprake van een geluidbelasting op de gevels als gevolg van de Industrieweg van 62,1 dB en respectievelijk 53,9 dB. Na reconstructie is dit 60,6 dB en respectievelijk 53,3 dB (inclusief aftrek op grond van artikel 110g Wet geluidhinder). Per saldo is hier in de situatie na reconstructie sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Derhalve zal in de eindsituatie geen sprake zijn van aanvullende geluidreducerende maatregelen.

Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden kan mogelijk sprake zijn van enige (geluid)overlast. Hiervan zijn wij ons terdege bewust. Uiteraard proberen wij de overlast zoveel mogelijk te beperken. Voorafgaand aan de daadwerkelijke start van de werkzaamheden zullen wij u informeren.

Opmerking 2.4:

Reclamant vraagt zich af in hoeverre er belemmeringen gaan ontstaan voor het laden en lossen van de toeleveringsbedrijven.

Reactie:

Zoals aangegeven is het niet te voorkomen dat de werkzaamheden voor enige overlast gaan zorgen. Het kan zijn dat daardoor de bereikbaarheid voor toeleveringsbedrijven tijdelijk minder is.

Wij streven ernaar om de overlast zo veel mogelijk te voorkomen en aanwonenden, instellingen en bedrijven tijdig te informeren over stremmingen. Daarnaast denken wij graag met u mee over alternatieve oplossingen. In dit geval zou de bereikbaarheid mogelijk gegarandeerd kunnen worden via de ingang van het perceel aan de zijde van de

Dr. A.F. Philipsweg. Voorafgaand aan de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zullen wij hierover nadere afspraken maken met reclamant.

Opmerking 2.5:

Reclamant vraagt inzicht te geven in de planning met betrekking tot de start en het verloop van de werkzaamheden.

Reactie:

Voor de uitvoering van het project Stadsboulevard Noord is een planning opgesteld. De verwachte realisatie van het tracé Het Kanaal – Abel Tasmanplein is hierin opgenomen in het begin van 2015. Het blijft echter een planning en door omstandigheden kunnen termijnen wijzigen. Voorafgaand aan de werkzaamheden zullen wij belanghebbenden tijdig informeren.

Conclusie zienswijze 2:

Deze zienswijze is ongegrond te verklaren. Deze zienswijze leidt daarom niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 3. Benthem Gratama advocaten, namens Helanco

Ingekomen 23 september 2013, registratienummer 2013/6459, ontvankelijk.

Opmerking 3.1:

Reclamant geeft aan dat zijn cliënt eigenaar is van percelen grond waarvan de grootte ongeveer 9.872 m² bedraagt. De percelen liggen op het Veemarktterrein. Het bestemmingsplan 'Stadsboulevard Noord' behelst een gedeelte van dit Veemarktterrein. Voor zover reclamant kan overzien behelst dit niet de gronden bij haar in eigendom, maar vraagt hierover toch duidelijkheid te verschaffen.

Reactie:

Het klopt dat de gronden waarop de realisatie van de Stadsboulevard Noord is voorzien, ter hoogte van het perceel van reclamant, geheel in eigendom is van de gemeente Assen.

Opmerking 3.2:

Het belang van reclamant zit hem in de openbaarheid van het veemarktterrein. Conform een tussen de gemeente en de eigenaar van het perceel gesloten overeenkomst zal het Veemarktterrein openbaar blijven als het gaat om parkeerplaatsen. Met het thans ter inzage liggende plan worden een aantal parkeerplaatsen, voor zover kan worden overzien 50, opgeheven. Vooropgesteld is dit handelen in strijd met de eerder tussen partijen gesloten overeenkomst.

Voor reclamant geldt dat zijn cliënt het op het perceel opgerichte pand verhuurt aan een supermarkt waarbij de aanwezigheid van een parkeerterrein van groot belang is. Feit is dat u bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening dient te houden met civielrechtelijke overeenkomsten als de onderhavige. In dit geval handelt u in strijd met

deze overeenkomst en is er geen sprake van een goede ruimtelijke ordening bij de vaststelling van dit bestemmingsplan.

Reactie:

In de genoemde overeenkomst is opgenomen dat een deel van het veemarktterrein wordt heringericht met 125 openbare parkeerplaatsen die vallen onder het regime van betaald parkeren met een maximale duur van twee uur voor de supermarkt.

Onlangs is een voorstel gedaan (in de vorm van een stedenbouwkundige schets) aan reclamant voor de compensatie van de parkeerplaatsen die door de realisatie van de Stadsboulevard komen te vervallen. Op basis van deze stedenbouwkundige schets blijven 125 openbare parkeerplaatsen beschikbaar. Verder staat in de overeenkomst dat het overige deel van het veemarktterrein geschikt blijft voor (vooralsnog gratis) langparkeren en evenementen.

Het aantal parkeerplaatsen of het aantal vierkante meters dat beschikbaar blijft voor langparkeren en evenementen wordt echter niet genoemd in de overeenkomst. Ook in het nieuwe plan blijft een deel van het Veemarktterrein geschikt voor (lang)parkeren en/of evenementen. Los van het bovenstaande wordt in de overeenkomst geen termijn gegeven voor de periode dat het Veemarktterrein beschikbaar blijft als parkeerterrein en/of evenemententerrein. De overeenkomst geeft een omschrijving van hoe het terrein na het sluiten van de koopovereenkomst op 1 juni 2006 zal worden heringericht en geeft zeker niet aan dat deze inrichting tot in lengte van dagen in stand blijft. Dit bestemmingsplan is dan ook niet in strijd met de eerder tussen partijen gesloten overeenkomst.

Door de reconstructie van de Stadsboulevard komen op terrein voor de supermarkt, welke overigens geheel in eigendom is van de gemeente Assen, een aantal parkeerplaatsen te vervallen. Op het noordelijk deel van het Veemarktterrein worden deze gecompenseerd.

Opmerking 3.3:

Reclamant geeft aan dat sprake is van strijd met een goede ruimtelijke ordening gelet op de intenties van het Veemarktterrein. Beleidsmatig zou het een open terrein moeten blijven waar aldus ook parkeermogelijkheden aanwezig moeten zijn. Met dit bestemmingsplan handelt u in strijd met dit beleidsuitgangspunt. Het kan zijn dat dit uw uiteindelijke beleidsgedachte is bij de invulling van het Veemarktterrein. Zou dat zo zijn, dan zou u zo dienen te handelen en dan lijkt het voor de hand te liggen dat u dit plan pas verder in procedure brengt als duidelijkheid bestaat omtrent de verdere invulling van het Veemarktterrein. Handelt u zoals thans voorgenomen dan is er opnieuw strijd met de beginselen van een goede ruimtelijke ordening.

Reactie:

Op 20 juli 2006 is het bestemmingsplan 'Veemarktterrein' door de gemeenteraad van Assen vastgesteld. Het plan is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Drenthe op 3 oktober 2006. Op basis van dit bestemmingsplan heeft een deel van het Veemarktterrein (parkeerplaatsen en van Riebeeckstraat aan de oostzijde van het Veemarktterrein) de bestemming 'Verkeer'. Deze gronden zijn bestemd voor wegen en straten met

hoofdzakelijk een functie voor het doorgaande verkeer. De beoogde rijbanen van de nieuwe Stadsboulevard zijn gelegen binnen het gebied met de bestemming 'Verkeer'. In het bestemmingsplan is geen maximum aantal rijstroken, een dwarsprofiel of een assenregeling opgenomen.

Het resterende deel van het Veemarktterrein heeft de bestemming 'Gemengd' gekregen. Ter plaatse van de parkeerplaatsen is geen bouwvlak opgenomen. Gronden met deze bestemming mogen (ter plaatse van het Veemarktterrein) onder andere gebruikt worden voor het openbaar bestuur en openbare dienstverlening, kantoren, culturele, sociaal-medische, educatieve, levensbeschouwelijke en recreatieve voorzieningen, wegen, pleinen en parkeervoorzieningen met de daarbij behorende voorzieningen, waaronder mede begrepen voorzieningen ten behoeve van evenementen, kermis en markten en ondergrondse parkeergarages. Realisatie van dit deel van de Stadsboulevard, voor zover gelegen binnen de begrenzing van het bestemmingsplan 'Veemarktterrein', is qua functie reeds mogelijk.

Vervolgens is op 27 oktober 2011 de Structuurvisie FlorijnAs en bijbehorend PlanMer vastgesteld. De vaststelling is bekendgemaakt in de Staatscourant van 3 november 2011. De structuurvisie FlorijnAs vormt beleidsmatig de basis voor onder andere de reconstructie van de Industrieweg/Overcingellaan naar Stadsboulevard en de toekomstige herontwikkeling van het Veemarktterrein. In de structuurvisie maakt het Veemarktterrein onderdeel uit van het project 'Havenkwartier'.

Met betrekking tot het Veemarktterrein is in de structuurvisie het volgende opgenomen: "Als onderdeel van het Havenkwartier wordt ook het Veemarktterrein in de ontwikkeling meegenomen. Het blijft een parkeer- en evenemententerrein, maar kleiner en beter ingepast in zijn omgeving. Hierdoor ontstaat een goede verbinding tussen centrum en Havenkwartier".

Daarnaast heeft de gemeenteraad op 26 januari 2012 de integrale visie en de bijbehorende deelgebiedsvisies met betrekking tot de Stadsboulevard vastgesteld. In deze visie is de inrichting en de ligging van de gehele Stadsboulevard ten opzichte van het Veemarktterrein aangegeven.

Er bestaat – op basis van de huidige beleidsvoornemens – voldoende duidelijkheid over de ontwikkeling van het Veemarktterrein. Gelet op het bovenstaande zijn wij van mening dat geen sprake is van handelen in strijd met het gemeentelijk beleid en met de beginselen van een 'goede ruimtelijke ordening'.

Conclusie zienswijze 3:

In hoofdstuk 3 (beleid) is een aanvullende passage opgenomen over de integrale visie Stadsboulevard. Voor het overige is de zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze 4. NSI kantoren B.V.

Ingekomen 24 september 2013, registratienummer 2013/6510, ontvankelijk.

Reclamant is eigenaar van het pand Industrieweg 14-16 en verzoekt de gemeente om derhalve als belanghebbenden in de zin van de Algemene wet bestuursrecht te worden aangemerkt, nu het bestemmingsplan voorziet in aanpassing van de verkeerssituatie alsmede beperking van de parkeervoorzieningen in openbaar gebied welke direct gevolgen hebben voor het pand van reclamant en de daarin gevestigde bedrijven.

Het bestemmingsplan voorziet in een verbreding van de hoofdrijbanen van de Industrieweg en aanpassingen van de aansluitingen op de Parallelweg op de Industrieweg. Door deze aanpassingen wordt de parallelweg versmald en verdwijnen de parkeervoorzieningen op deze parallelweg. Reclamant maakt zich zorgen over de gevolgen van de voorgestelde plannen, aangezien uitvoering daarvan de het functioneren van het pand en de gevestigde instellingen zal beperken.

In onderstaande tekst zullen de mogelijke problemen toegelicht worden, waarbij verzocht wordt het bestemmingsplan aan te passen om de bereikbaarheid en parkeervoorzieningen op de parallelweg te handhaven:

Opmerking 4.1:

Voor het gebruik van onze zittende huurders is het evident dat de huidige voorzieningen voor mindervaliden/gehandicapten gehandhaafd blijven. In een gesprek met de gemeente is aangegeven dat hiermee rekening wordt gehouden en dat deze voorzieningen ook terugkeren. Hier hecht reclamant veel belang aan.

Reactie:

Op basis van het ontwerp zullen de gratis parkeerplaatsen langs de parallelweg komen te vervallen. Deze parkeerplaatsen keren echter wel terug langs dit deel van de Stadsboulevard. In totaal worden 54 openbare langsparkerplaatsen voor bezoekers gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen zullen vallen onder het regime van betaald parkeren. Personen met een gehandicaptenparkeerkaart kunnen hier op basis van de huidige regeling gratis gebruik van maken.

De maatvoering van deze langsparkerstrook voldoet niet aan de breedte maatvoeringen die gesteld worden aan een gehandicaptenparkeerplaats.

Door de gemeente is in het gesprek aangegeven dat het belang van reclamant (en exploitant) duidelijk is. In dat kader zoeken we graag met reclamant en exploitant naar een alternatieve locatie voor de gehandicaptenparkeerplaatsen.

Zoals bij de beantwoording van zienswijze 2.2 is aangegeven dient in eerste instantie op eigen perceel gezocht te worden naar een geschikte locatie voor gehandicaptenparkeerplaatsen. Indien op eigen terrein geen ruimte beschikbaar is wordt gezamenlijk gezocht naar een parkeerplaats binnen een afstand van 50 meter vanaf het pand van reclamant. Indien binnen 50 meter geen geschikte locatie beschikbaar is, wordt getracht om een parkeerplaats te creëren die deze afstand het meest benadert.

Daarnaast wijzen wij reclamant op de nabijgelegen – reeds bestaande – openbare gehandicaptenparkeerplaatsen ter hoogte van het perceel Industrieweg 22. Deze blijven na de reconstructie behouden. De afstand tot het perceel van reclamant is circa 75 meter.

Tot slot merken wij op dat het bestemmingsplan niet gaat over het aanwijzen van een gehandicaptenparkeerplaats. De in het plan opgenomen bestemming 'Verkeer' staat realisatie van de verzochte parkeerplaatsen dan ook niet in de weg.

Voor het aanwijzen van een gehandicaptenparkeerplaats in de openbare ruimte dient een afzonderlijk verkeersbesluit op grond van de Wegenverkeerswet en de nadere voorschriften in het Besluit administratieve bepalingen inzake het Wegverkeer genomen te worden.

Opmerking 4.2:

De parallelweg wordt minder toegankelijk. In de huidige situatie kan de parallelweg zowel aan de noord als aan de zuidzijde benaderd worden. De noordelijke aansluiting verdwijnt, terwijl de zuidelijke aansluiting wordt omgeleid.

Reactie:

Dat klopt. In de toekomstige situatie wordt de noordelijke aansluiting opgeheven en wordt de zuidelijke aansluiting geoptimaliseerd. Het profiel wordt, ten opzichte van circa 6 meter in de huidige situatie, versmald naar circa 4,5 meter. Deze versmalling zal de overzichtelijkheid en de verkeersveiligheid bevorderen. Tevens wordt gedeeltelijk éénrichtingsverkeer ingesteld (tussen de Doctor A.F. Philipsweg en de C.T. Storkweg). Het vervallen van één rijrichting voor autoverkeer brengt daar ruimte en rust in het verkeersbeeld. De parallelweg blijft na reconstructie voldoende toegankelijk en de verkeersveiligheid zal toenemen.

Opmerking 4.3:

De genoemde aanpassingen zullen een direct gevolg hebben voor het functioneren van ons pand en de verhuurbaarheid. Hetgeen een negatief resultaat op de waardeontwikkeling zal hebben.

Reactie:

De realisatie van de Stadsboulevard als laan zal een groot effect hebben op de ruimtelijke kwaliteit van de Industrieweg en het Veemarktterrein. Daarnaast wordt door de aanleg de bereikbaarheid van dit deel van de stad aanzienlijk verbeterd. Wij delen de mening dat door de aanleg sprake zou zijn van een negatieve waardeontwikkeling dan ook niet.

Indien wel sprake is van waardevermindering van onroerende zaken door een planologische ingreep (bijvoorbeeld door het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan) kan bij het college van burgemeester en wethouders een verzoek worden ingediend om tegemoetkoming in schade als bedoeld in artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening (voorheen planschade). Een dergelijk verzoek kan alleen worden

ingediend als men eigenaar van het onroerende goed is en als de planologische maatregel onherroepelijk geworden is.

Door een onafhankelijke beoordelingscommissie zal vervolgens een advies aan het college worden uitgebracht. Het college zal vervolgens een besluit moeten nemen over het verzoek.

Opmerking 4.4:

Tijdens het gesprek met de gemeente hebben wij aangegeven actief mee te willen werken in een oplossing voor bovengenoemde problematiek. Aangezien de gemeente Assen eigenaar is van het zuidelijk gelegen perceel Industrieweg 12 kan volgens reclamant op eenvoudige wijze in de gewenste parkeerruimte worden voorzien. Indien de gemeente op het noordelijke deel van het perceel recht van overpad wil vestigen, dan kan reclamant op het zuidelijk deel van het eigen perceel parkeervoorzieningen realiseren. Hierdoor kan het effect van waardevermindering beperkt blijven.

Reactie:

Het perceel Industrieweg 12 is het perceel van reclamant. De gemeente Assen is echter wel eigenaar van het zuidelijk gelegen perceel Industrieweg 8 (voormalige Toyota garage). In dat kader zoeken wij graag met reclamant naar mogelijkheden om de verhuurbaarheid van het pand te kunnen bevorderen. Echter het vestigen van recht van overpad zou een eventuele ontwikkeling van het betreffende perceel als onderdeel van het project Havenkwartier in de toekomst negatief kunnen beïnvloeden.

Wel zien wij mogelijkheden om het noordelijk deel van het perceel Industrieweg 8 tijdelijk te verhuren aan reclamant voor het gebruik als parkeerterrein. Hier kunnen ongeveer acht parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Na besluitvorming over dit bestemmingsplan zullen hierover concrete afspraken gemaakt worden.

Conclusie zienswijze 4:

De zienswijze is ongegrond te verklaren. Naar aanleiding van deze zienswijze blijft het bestemmingsplan ongewijzigd.

Zienswijze 5. Blokvoort advocatenkantoor, namens Plegt Vos

Ingekomen 25 september 2013, registratienummer 2013/6551, ontvankelijk.

Reclamant geeft aan dat deze zienswijze betrekking heeft op het gehele bestemmingsplan. In het bijzonder richt de zienswijze zich tegen de bestemming 'Verkeer' en alle daarbij behorende aanduidingen, waaronder de gebiedsaanduiding 'Wetgevingzone – verwezenlijking in naaste toekomst'.

Clïënt van reclamant is eigenaar van de percelen kadastraal bekend gemeente Assen, sectie S, nummers 1242, 2355 en 2354. Deze percelen, met een oppervlakte van circa 6.500 m², worden ook wel aangeduid als de zogenaamde 'Tappellocatie'.

Reclamant kan zich om meerderde redenen niet verenigen met dit bestemmingsplan en verzoekt om het bestemmingsplan niet vast te stellen. In onderstaande tekst zullen de opmerkingen puntsgewijs worden beschreven.

Opmerking 5.1:

De Stadsboulevard vormt de verbinding tussen de verschillende ruimtelijke projecten van de FlorijnAs. In de Structuurvisie Assen 2030 (vastgesteld in 2010) was bijvoorbeeld nog te zien dat de locatie Plegt-Vos is gelegen direct naast de Stadsboulevard, waarbij op de locatie zelf is voorzien in nieuwbouw (paragraaf 5.3 structuurvisie). Dit bestemmingsplan laat echter een geheel ander beeld zien: blijkens dit bestemmingsplan is de locatie bedoeld voor het samenvoegen van het Abel Tasmanplein en de Dr. A.F. Philipsweg tot een zo compact mogelijk kruispunt met verkeerslichten.

Waarom nu is afgeweken van het eerdere standpunt is onduidelijk. In dit bestemmingsplan wordt daarover geen duidelijkheid gegeven. Uit de toelichting van het bestemmingsplan blijkt onvoldoende inzicht omtrent het nut en de noodzaak van de thans gekozen oplossing. Ook ontbreekt de vergelijking met de voorheen gekozen inrichting.

Reactie:

Op 27 oktober 2011 is de structuurvisie FlorijnAs vastgesteld. De structuurvisie FlorijnAs vormt beleidsmatig de basis voor onder andere de reconstructie van de Industrieweg/Overcingellaan naar Stadsboulevard en is een uitwerking van de in 2010 vastgestelde structuurvisie Assen 2030. Het project FlorijnAs is op grond van artikel 2.18 Crisis- en herstelwet in combinatie met artikel 9 lid a van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet aangewezen als een lokaal project van nationale betekenis.

Deze structuurvisie heeft een dusdanig abstractieniveau dat hieruit niet te herleiden is of de locatie van reclamant in de toekomst beschikbaar blijft voor kantoorruimte of voor realisatie van de Stadsboulevard.

Vervolgens heeft de gemeenteraad op 26 januari 2012 de integrale visie en de bijbehorende deelgebiedsvisies met betrekking tot de Stadsboulevard vastgesteld. In deze visie is de inrichting en de ligging van de toekomstige Stadsboulevard ten opzichte van het perceel van reclamant opgenomen. Uit de plankaart (pagina 14/15 van de integrale visie Stadsboulevard) blijkt dat het perceel onderdeel uitmaakt van het te realiseren kruispunt Abel Tasmanplein – Industrieweg – Dr. A.F. Philipsweg. Een passage over deze visie is toegevoegd aan hoofdstuk 3 (beleid).

Het kruispunt Abel Tasmanplein – Industrieweg – Dr. A.F. Philipsweg is op deze locatie voorzien om een zo compact mogelijke verkeersbundel nabij de Roldertunnel te realiseren. Hierbij is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik het uitgangspunt geweest. Daarbij is van belang dat de gemeente Assen, vanuit verkeersoverwegingen, tot doel had om de huidige bajonet (Dr. A.F. Philipsweg en Abel Tasmanplein) te verwijderen.

Alternatieven zijn bestudeerd, maar hieruit bleek dat geen ander alternatief een dergelijke optimale eindsituatie zou opleveren. Het verplaatsen van het kruispunt naar het Noorden (ter hoogte van de huidige aansluiting met de Dr. A. F. Philipsweg) zou tot gevolg hebben dat het perceel van reclamant en het perceel tussen het Abel Tasmanplein – Rolderstraat – Industrieweg buiten de infrastructuraansluiting op de Stadsboulevard raakt. Realisatie van een aansluiting op de dan nog beschikbare kavel is nagenoeg onmogelijk in de nabijheid van de kruising.

In dat kader wordt sinds november 2011 gesproken met reclamant over de minnelijke verwerving van de benodigde gronden. Tot op heden is het echter niet gelukt om tot overeenstemming te komen over verwerving van de gronden. Dit noodzaakt ons om met dit bestemmingsplan voor te sorteren op bestemmingsplanonteygening op grond van hoofdstuk IV van de Onteygeningswet.

Opmerking 5.2:

Uit de huidige inrichting blijkt dat het perceel van reclamant wordt doorsneden op een dusdanige manier dat op de nog overblijvende delen van de locatie (aan weerszijden van de nieuw aan te leggen weg) vanwege ligging en omvang geen enkele ontwikkeling meer mogelijk is. Deze situatie is voor reclamant zeer nadelig.

Reactie:

Daar zijn wij ons terdege van bewust. In het (verkeerskundig)ontwerp, welke als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen, is ook niet voorzien in een aansluiting van de betreffende percelen.

Het noordelijke deel zal in de toekomst onderdeel uitmaken van het bestemmingsplan voor het Havenkwartier.

Opmerking 5.3:

Reclamant heeft de locatie aangekocht teneinde deze te ontwikkelen tot een locatie voor hoogwaardige kantoren. Dit is door de gemeente ook als zodanig vertaald in een beeldkwaliteitsplan en een ontwerp bestemmingsplan die destijds in ontwerp in procedure zijn gebracht. Dit heeft geresulteerd in een concreet plan voor 8.000 m² kantoorruimte, welke destijds paste in het in procedure gebrachte ontwerp bestemmingsplan en bijbehorend beeldkwaliteitsplan. Dit plan wordt thans nog aan de markt aangeboden.

De gemeente heeft zich tot op heden niet bereid getoond de belangen van reclamant ook maar enigszins serieus te nemen. Dit blijkt mede uit de brief aan de gemeente (bijlage 1 bij de zienswijze). Mede tegen de hiervoor genoemde achtergrond is dat voor reclamant onbegrijpelijk en overigens onacceptabel.

Reactie:

Het klopt dat het zuidelijk deel van het Stadsbedrijvenpark op grond van het ontwerp van het bestemmingsplan 'Stadsbedrijvenpark' uit 2004 de bestemming 'Hoogwaardige kantoren- en bedrijven' had gekregen. Op grond van dit in procedure gebrachte bestemmingsplan was realisatie van kantoren op het perceel van reclamant mogelijk.

Het betreffende bestemmingsplan is echter niet vastgesteld. Het voorbereidingstraject is na de tervisielegging in 2004 gestopt. In die zin kunnen geen rechten ontleend worden aan de bepalingen van dat plan.

In de huidige situatie wordt het toetsingskader gevormd door het bestemmingsplan 'Industrieterrein'. Het perceel heeft op grond van dat bestemmingsplan de bestemming

'Industrie, Handel en Nijverheid'. Realisatie van zelfstandige kantoren is op basis van dit bestemmingsplan niet mogelijk.

Inmiddels is voor het Stadsbedrijvenpark een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding. Het project Havenkwartier (en daarmee het perceel van reclamant) maken echter geen onderdeel uit van dat bestemmingsplan.

Weliswaar was in 2004 de grondhouding van de gemeente ten aanzien van dit initiatief positief, maar het is initiatiefnemer de afgelopen jaren niet gelukt om ten aanzien van dit perceel tot ontwikkeling te komen. Daarbij merken wij op dat de kantorenmarkt momenteel sterk onder druk staat en de kantorenleegstand in Assen de afgelopen jaren is toegenomen. In dat kader gaat de gemeente zeer terughoudend om met het planologisch toestaan van meer kantoorruimte.

Het ligt derhalve niet voor de hand te veronderstellen dat gelet op de huidige behoefte aan kantoorruimte medewerking aan het destijds door reclamant ingediende initiatief alsnog voor de hand ligt.

De gemeente heeft in dat kader de belangen van reclamant altijd zorgvuldig meegewogen in het ontwerpproces van de Stadsboulevard.

Opmerking 5.4:

Het is bekend dat de locatie van cliënt verontreinigd is. Uitgangspunt is dat deze verontreiniging wordt verwijderd. Voor de verontreiniging wordt verwezen naar het onderzoek van Lankelma d.d. 15 september 2004. Op basis van dit bijna tien jaar oude rapport kan niets worden gezegd over de verontreinigingssituatie anno 2013. Er is geen duidelijkheid te geven over de aard, omvang en ernst van de verontreiniging. Laat staan dat een indicatie kan worden gemaakt van de saneringsmaatregelen en de kosten daarvan.

Reclamant verzoekt om een actueel onderzoek in opdracht van de gemeente Assen, waarbij niet alleen aandacht wordt besteed aan de actuele situatie met betrekking tot de sanering maar ook verslag wordt gedaan van de noodzakelijke saneringsmaatregelen en een raming van de kosten wordt opgesteld.

Op basis van het bovenstaande geeft reclamant aan dat dat het bestemmingsplan (economisch) niet uitvoerbaar is.

Reactie:

Op 15 september 2004 is in opdracht van reclamant een actualisatie-, verkennend en een nader bodemonderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek is gebleken dat ter plaatse sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging als gevolg van minerale olie. Verder zijn in de bodem sporen van zware metalen, PAK en EOX aangetroffen. In de aanbevelingen bij dit onderzoek wordt voorgesteld een beknopt saneringsonderzoek uit te voeren en een saneringsplan op te stellen.

Inmiddels is dit onderzoek negen jaar oud. Dat neemt echter niet weg dat wij ons bij de vaststelling van dit bestemmingsplan niet hadden kunnen baseren op de resultaten van dit onderzoek. Zoals de Raad van State in haar uitspraken van 18 september 2013

(201208105/1/R2) en 24 oktober 2012 (201202859/T1R1) heeft aangegeven vormt het enkele feit dat dit onderzoek van enige tijd geleden dateert geen directe aanleiding om aan te nemen dat de onderzoeksresultaten achterhaald zouden zijn. Hierbij is het van belang dat er de afgelopen jaren (sinds het uitvoeren van het bodemonderzoek) geen activiteiten op het betreffende perceel hebben voorgedaan waardoor de bodemkwaliteit is verslechterd. Wij zijn dan ook van mening dat wij ons bij de vaststelling van het bestemmingsplan hebben kunnen baseren op deze onderzoeksresultaten.

Het vaststellen van de verontreiniging in de bodem, de noodzaak van sanering van verontreinigde locaties en de wijze waarop deze saneringen moeten worden uitgevoerd, zijn geregeld in afzonderlijke wetgeving met eigen procedures. Dit neemt echter niet weg dat wij het bestemmingsplan niet zouden kunnen vaststellen als de aanwezige bodemverontreiniging de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg zou staan.

Op basis van dit onderzoek is door ons een raming gemaakt van de redelijkerwijs te verwachten kosten. Op basis daarvan verwachten wij dat de kosten van de sanering € 400.000,-- zullen bedragen. Deze kosten maken onderdeel uit van de minnelijke onderhandelingen dan wel de schadeloosstelling in het kader van de eventuele onteigeningsprocedure.

Opmerking 5.5:

In het bijgevoegde archeologisch onderzoek wordt aangegeven dat de zogenaamde 'Tappellocatie' is gelegen in een gebied met een (middel-)hoge archeologische verwachtingswaarde. Dit betekent dat nader onderzocht moet worden of de archeologische situatie zich niet tegen vaststelling van het bestemmingsplan verzet. Dit onderzoek heeft volgens reclamant niet plaatsgevonden.

In het onderzoek dat als bijlage 8 onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan wordt volstaan met de opmerking dat onderzoek achterwege kan blijven, nu de bodem waarschijnlijk verstoord is vanwege bebouwing die op de locatie heeft gestaan. Reclamant meent dat hiermee onvoldoende zekerheid bestaat over de archeologische situatie, zodat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld.

Reactie:

Het onderzoek van Libau, welke als bijlage 8 onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan, is gebaseerd op historische gegevens van de betreffende locaties. Duidelijk is dat in het verleden op deze locatie bebouwing heeft gestaan en dat deze bebouwing in het geheel (inclusief fundering) gesloopt is. In dit geval wordt ook verwezen naar de boorstaten (bijlage 2 A, B en C) en de zintuigelijke beoordeling van de bodemopbouw welke onderdeel uitmaken van het bodemonderzoek.

Het algemene beeld dat hieruit ontstaat is dat de bodem als gevolg van de sloopwerkzaamheden tot circa 1,0 meter beneden maaiveld uit geroerde grond bestaat. Er is dan ook voor ons geen reden om aan te nemen dat in de bodem nog archeologische resten aanwezig zijn die de uitvoering van de in dit bestemmingsplan voorgestane ontwikkeling in de weg zouden kunnen staan.

Mocht tijdens de uitvoering van de werkzaamheden onverhoopt blijken dat in de bodem archeologische resten gevonden worden dan wordt daarvan melding gemaakt bij de provinciaal archeoloog.

Opmerking 5.6:

Uit de plantoelichting en bijbehorend ecologisch onderzoek blijkt dat geen onderzoek is gedaan naar de aanwezigheid van middelzwaar en zwaar beschermde soorten. In het bestemmingsplan wordt alleen opgemerkt dat wanneer deze soorten zouden worden aangetroffen de werkzaamheden volgens een goedgekeurde gedragscode moeten worden uitgevoerd c.q. een ontheffing op grond van de Flora en Faunawet dient te worden aangevraagd.

Het op deze wijze omgaan met beschermde soorten verdraagt zich – volgens reclamant – niet met vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over dit onderwerp. Daar komt bij dat niet in alle in de plantoelichting genoemde gevallen een ontheffing kan worden verleend. Het thans verrichte ecologisch onderzoek schiet volgens reclamant tekort.

Reactie:

Ten tijde van de tervisielegging van het ontwerp van het bestemmingsplan was het aanvullend ecologisch onderzoek nog niet gereed. Inmiddels is dat wel het geval. De onderzoeksresultaten zijn verwerkt in de toelichting van dit bestemmingsplan en het onderzoek is als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Uit het onderzoek is gebleken dat – voor zover het de realisatie van de Stadsboulevard (noord) betreft - kan worden vastgesteld dat de uitvoering van het bestemmingsplan niet leidt tot onoverkomelijke knelpunten met de ecologische wet- en regelgeving. Om deze reden kan het bestemmingsplan zonder nadere voorwaarden ten aanzien van de Flora- en faunawet worden vastgesteld.

Bij de uitvoering van de werkzaamheden mogen echter geen broedende vogels en hun nesten worden verstoord. Hier wordt in de uitvoeringsplanning rekening mee gehouden.

Opmerking 5.7:

Vanwege al het voorgaande kan reclamant zich niet vinden in de gebiedsaanduiding 'Wetgevingszone – verwezenlijking in naaste toekomst'. Verwezenlijking in de naaste toekomst is immers gelet op het voorgaande uitgesloten.

In dit kader herhaalt reclamant dat de gemeente tot op heden niet bereid is gebleken om de belangen die bij reclamant op het spel staan serieus te nemen. Ook heeft de gemeente zich niet bereid getoond om de gronden die zij ten behoeve van de gewenste oplossing van reclamant zal moeten verwerven, te kopen tegen een reële prijs die voldoet aan de uitgangspunten van de Onteigeningswet. Nu dergelijke bereidheid tot op heden ten onrechte ontbreekt, gaat het niet aan om thans in het ontwerp van het bestemmingsplan een voorziening op te nemen ten behoeve van versnelde uitvoering.

Overigens is ook niet gebleken dat met het oog op de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan rekening is gehouden met de prijs die de gemeente op grond van de Ontheffingswet aan reclamant zal moeten uitkeren.

Reactie:

Het opnemen van de aanduiding 'Wetgevingzone – verwezenlijking in naaste toekomst' is op grond van de Ontheffingswet niet langer noodzakelijk. Derhalve achten wij het zorgvuldig om dat in dit stadium wel op te nemen. In dat kader is reclamant hierover bij brief van 1 oktober 2013 (kenmerk 2013/04693) geïnformeerd. Hiermee is weliswaar voldaan aan de verplichting die voortvloeit uit artikel 3.8 lid 1 onder c Wet ruimtelijke ordening, maar de gemeente Assen acht het ook van belang om de eigenaren tijdig in kennis te brengen van de voorgenomen planregeling en de gevolgen daarvan voor hun eigendommen. Versnelde uitvoering is daarmee ook niet aan de orde.

Het is dan ook niet zo dat wij in het kader van dit proces de belangen van reclamant niet serieus nemen. Integendeel, wij zijn al geruime tijd met elkaar in gesprek over de minnelijke verwerving van de gronden. Wij vinden het bijzonder spijtig dat het minnelijke overleg met reclamant tot op heden niet tot overeenstemming heeft gezorgd over de aankoop van het perceel. Wij beseffen ons terdege dat het onteigenen van een onroerende zaak grote impact heeft op de betrokkenen. In dit geval zien wij echter geen andere oplossing voor handen om tot realisatie van dit project (en in het bijzonder de aanleg van dit kruispunt) over te gaan.

Binnen het budget van het deelproject Stadsboulevard/Stationsgebied is rekening gehouden met de schadeloosstelling als gevolg van een eventuele ontheffingsprocedure.

Conclusie zienswijze 5:

In de toelichting wordt aan hoofdstuk 3 een extra passage opgenomen met betrekking tot de integrale visie op de Stadsboulevard.

Paragraaf 4.7 (archeologie) is aangevuld met nadere onderbouwing omtrent de verstoring van de toplaag van de bodem.

Paragraaf 4.9 is aangevuld met de resultaten van het aanvullend ecologisch onderzoek. Het onderzoek is als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Voor het overige is deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Zienswijze 6. VAC Assen

Ingekomen 26 september 2013, registratienummer 2013/6707, ontvankelijk.

De zienswijzen met betrekking tot de hogere waarden zijn door het college betrokken bij de besluitvorming over het besluit hogere waarden. Tevens wordt opgemerkt dat een aanzienlijk deel van onderstaande opmerkingen betrekking hebben op het ontwerp van de Stadsboulevard en niet zozeer op de regels, toelichting en verbeelding van het bestemmingsplan. Gelet op de relatie tussen het ontwerp en het bestemmingsplan zijn alle opmerkingen wel van een inhoudelijke reactie voorzien.

Opmerking 6.1:

Het is goed dat met dit plan de fietsstructuur wordt verbeterd (2.1.2.1.2 – Langzaam verkeer). Er zijn echter ook gedeelten waar de structuur voor voetgangers nog niet voldoet, bijvoorbeeld langs parallelwegen. Verbetering hiervan zou hier ook moeten worden genoemd. Bij het onderwerp oversteken is wel expliciet aandacht besteed aan voetgangers (2.2.2.3).

Reactie:

In de toelichting van het bestemmingsplan is weliswaar weinig tot geen aandacht aan de structuur voor voetgangers besteed. Dit betekent echter niet dat de structuur van de voetgangersvoorzieningen geen rol heeft gespeeld in het ontwerpproces. Integendeel, want met de realisatie van de Stadsboulevard wordt ook de voetgangersstructuur verbeterd. Op diverse plaatsen worden voetpaden aangebracht en langs het Veemarktterrein wordt de zone voor het langzaam verkeer ingericht volgens het principe van shared – space. In het vastgestelde plan is aan hoofdstuk 2 een passage toegevoegd met betrekking tot voetgangers.

Opmerking 6.2:

Het fietspad tussen het station en de Rolderweg is niet breder dan de andere fietspaden, terwijl dit naar onze mening wel nodig is. Hier ligt maar aan één zijde van de weg een fietspad en bovendien is het een intensief gebruikt traject. Ook moet rekening worden gehouden met verschillende snelheden van fietsers. De VAC-norm voor een tweerichtingenfietspad is een breedte van 4 meter. Dan kunnen vier fietsers elkaar passeren. Het Fietsberaad adviseert 3,5 tot 4 meter voor een zeer druk tweerichtingenfietspad.

Reactie:

Bij het ontwerp van dit fietspad is aangesloten bij de landelijk gangbare normen van het CROW (een onafhankelijke kennisorganisatie voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte). Op grond van deze normen kan volstaan worden met een breedte tussen de 3 en 3,5 meter voor een in twee richtingen te bereiden fietspad. Wij zien geen aanleiding om hiervan af te wijken.

Opmerking 6.3:

Waarom is er voor gekozen om van het fietspad dat vlak langs het Veemarktterrein loopt een shared space fiets/voetpad te maken? In welk verblijfsgebied van welke aanliggende bebouwing ligt dit?

Reactie:

Voor de beantwoording van een deel van deze opmerking wordt verwezen naar opmerking 1.1 van deze reactienota. Dit gebied komt centraal te liggen in het te herontwikkelen Veemarktterrein en het Havenkwartier.

Opmerking 6.4:

Waarom komt er geen fietspad langs de zuidzijde van de Fokkerstraat, tussen de Huijgensstraat en de Industrieweg?

Reactie:

Op dit moment past de realisatie van een vrijliggend fietspad aan deze zijde van de A.H.G. Fokkerstraat niet binnen het beschikbare profiel (tussen toekomstige rijbaan en de aanwezige sloten). Met deze wegreconstructie wordt getracht zoveel mogelijk aan te sluiten op het bestaande wegprofiel van de A.H.G. Fokkerstraat.

Daarbij komt dat aan de oostzijde van de A.H.G. Fokkerstraat ook alleen aan de noordzijde een fietspad ligt welke in twee richtingen te bereiden is. Bij de kruising A.H.G. Fokkerstraat – Groningerstraat zijn goede mogelijkheden om de A.H.G. Fokkerstraat – dan wel de Groningerstraat - over te steken. Wij zien geen aanleiding het ontwerp naar aanleiding van deze reactie aan te passen.

Opmerking 6.5:

Te krappe haakse of nog scherpere en niet logische bochten moeten worden vermeden om lastige manoeuvres en ongelukken te voorkomen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de fietsoversteek in de Philipsweg en voor verschillende fietspadkruispunten en –afslagen.

Reactie:

Deze mening wordt gedeeld. Bij het ontwerp van de Stadsboulevard is getracht om binnen het huidige profiel en zoveel als mogelijk binnen de eigendomsgrenzen van de gemeente te zoeken naar voldoende ruimte voor het (compact) dimensioneren van kruispunten en daaraan gelieerde voorzieningen. Het is met die opgave niet altijd haalbaar de optimale en ruime wachtgelegenheid te realiseren. Ons inziens heeft dat geresulteerd in een acceptabele oplossing als het gaat om de beschikbare opstelruimte voor fietsers.

Opmerking 6.6:

Vooraf op drukke fietskruispunten is meer ruimte nodig, ook met het oog op opstelruimte bij rood licht voor fietsers. De fietskruising op de NW-hoek en ZW-hoek van het kruispunt Industrieweg – Abel Tasmanplein en die op de NW-hoek van het kruispunt Fokkerstraat-Industrieweg lijken ons wat dat betreft te krap.

Reactie:

Vanuit ruimtelijke overwegingen is gekozen voor het zo compact mogelijk houden van de totaal benodigde ruimte voor het verkeer. In een aantal gevallen is mogelijk minder ruimte beschikbaar dan in de meest optimale situatie gewenst zou zijn. Wij voorzien hier echter geen problemen en zien daarom geen aanleiding het ontwerp op dit moment aan te passen.

Opmerking 6.7:

Op fietspaden moet door belijning altijd duidelijk zijn of het een één- of tweerichtingen-fietspad is.

Reactie:

Dat klopt. In het nog op te stellen uitvoeringsontwerp wordt de juiste belijning opgenomen. Hieruit blijkt inderdaad of het een fietspad betreft dat in één of in twee richtingen bereden kan worden.

Opmerking 6.8:

De zebra's van Rolderweg en Abel Tasmanplein vervallen. Komen daar oversteeklichten voor voetgangers?

Reactie:

De huidige voetgangersoversteekplaats in de vorm van een zebra ter hoogte van de Rolderstraat komt te vervallen. Men kan daarvoor in de plaats gebruik maken van de met verkeerslichten voorziene voetgangersoversteekplaats nabij de Jan Fabrisiusstraat.

De voetgangersoversteekplaats op het Abel Tasmanplein komt ook te vervallen. Hiervoor in de plaats komt een met verkeerslichten geregelde voetgangersoversteekplaats op het nieuw te realiseren kruispunt Abel Tasmanplein – Industrieweg – Dr. A.F. Philipsweg.

Opmerking 6.9:

Via welke route worden voetgangers geacht te lopen van Havenkade naar Veemarktterrein? Er is geen duidelijke route naar de oversteekplaats en er lijkt vlakbij de oversteekplaats een helling te liggen.

Reactie:

Na reconstructie van de Industrieweg kunnen voetgangers vanuit het Havenkwartier via de met verkeerslichten geregelde voetgangersoversteekplaatsen bij zowel het kruispunt Industrieweg – Het Kanaal als ook het kruispunt Industrieweg – Dr. A.F. Philipsweg – Abel Tasmanplein oversteken in de richting van het Veemarktterrein.

Opmerking 6.10:

Voetgangers die aan de oostzijde langs de Industrieweg lopen, moeten op de noordoost hoek van het kruispunt Fokkerstraat-Industrieweg een fietskruising schuin oversteken. Deze situatie vraagt om moeilijkheden.

Reactie:

Wij hebben ook geconcludeerd dat de fietskruising niet op de juiste manier in het ontwerp opgenomen was. In het nog op te stellen uitvoeringsontwerp wordt deze omissie hersteld.

Opmerking 6.11:

We adviseren om bij de verdere uitwerking van het ontwerp meteen rekening te houden met waar op-/afritten van stoepen en blindegeleidelijnen moeten komen. Hoogteverschillen moeten worden geaccentueerd door verschillende kleuren toe te passen.

Reactie:

Bij de uitwerking van het ontwerp wordt inderdaad rekening gehouden met dergelijke voorzieningen voor mindervaliden. Het bijgevoegde ontwerp heeft echter een enigszins abstracter detailniveau. Hieruit is niet te herleiden waar exact dergelijke voorzieningen gepositioneerd worden.

Opmerking 6.12:

Het is goed dat er meer stoepen langs parallelwegen worden aangelegd, maar dat gebeurt nog niet overal. In welke fase wel?

Reactie:

Langs de gehele oostzijde van de Industrieweg (waar sprake is van een paralelweg) wordt minimaal aan één zijde van de paralelweg een voetpad gerealiseerd. Voor een deel grenst deze weliswaar niet direct aan de paralelweg, maar aan het nieuw te realiseren fietspad. Het voetpad wordt in dat geval van de paralelweg gescheiden door een groenstrook van enkele meters breed.

De reconstructie van de Stadsboulevard grenst aan de oostzijde overigens direct aan het project Havenkwartier. In het kader van dat project zullen, indien noodzakelijk aanvullende voorzieningen worden getroffen voor voetgangers.

Opmerking 6.13:

Waar voetgangers op het fietspad moeten lopen, is een breder fietspad nodig, zeker wanneer er maar aan één zijde van de weg een fietspad is.

Reactie:

In de meeste gevallen is voorzien in een voetpad langs een fietspad of langs de paralelweg. In een aantal situaties is dat niet het geval (bijvoorbeeld langs het fietspad ten noordoosten van de A.H.G. Fokkerstraat). Hier is zoveel mogelijk aangesloten op de bestaande situatie en de daarbij behorende breedteprofielen voor fietspaden.

Conclusie zienswijze 6:

Naar aanleiding van deze zienswijze wordt het uitvoeringsontwerp op onderdelen gewijzigd. Het betreft hier onder andere het fietskruispunt op de noordoosthoek van de A.H.G. Fokkerstraat en de Industrieweg en het opnemen van de juiste markeringen. Voor het bestemmingsplan (en de vaststelling daarvan) is dit echter niet relevant. Deze zienswijze is ongegrond te verklaren.

4. Staat van wijzigingen

De navolgende opmerkingen hebben betrekking op het ontwerp en zijn minder relevant voor het bestemmingsplan (en de vaststelling daarvan):

- *Naar aanleiding van een aantal ontwerptechnische opmerkingen wordt bij het nog op te stellen uitvoeringsontwerp de opmerkingen uit deze reactienota meegenomen. Het betreft hier onder meer het fietskruispunt op de noordoosthoek van de A.H.G. Fokkerstraat en de Industrieweg en het opnemen van de juiste markeringen.*
- *Ter hoogte van de W.A. Scholtenstraat op de Industrieweg wordt een extra aansluiting gecreëerd op de toekomstige Stadsboulevard. Deze aansluiting is uitsluitend bedoeld voor de oostelijke rijbaan (ambtshalve wijziging);*
- *Tussen het kruispunt A.H.G. Fokkerstraat – Groningerstraat en het kruispunt A.H.G. Fokkerstraat – Industrieweg is in het ontwerp een extra ontsluiting opgenomen. Binnen de bestemming 'Water' is in de aanleg van 'bruggen, dammen en kunstwerken' reeds voorzien. Aanpassing van de planregels, dan wel de verbeelding, is niet aan de orde (ambtshalve wijziging);*

De navolgende wijzigingen hebben betrekking op de toelichting van het bestemmingsplan:

- *In hoofdstuk 2 is een extra passage opgenomen met betrekking tot voetgangers (in relatie tot het ontwerp);*
- *In de toelichting wordt aan hoofdstuk 3 een extra passage opgenomen met betrekking tot de integrale visie op de Stadsboulevard.*
- *De paragraaf archeologie (paragraaf 4.7) is aangevuld met de motivatie zoals opgenomen bij opmerking 5.5 van deze reactienota;*
- *De paragraaf ecologie (paragraaf 4.9) is aangevuld met de uitkomsten van het nader ecologisch onderzoek. Het onderzoek is als bijlage bij de toelichting gevoegd;*
- *Paragraaf 5.2 is aangepast met dien verstande dat de bestemming 'Kantoor' is komen te vervallen en daarvoor in de plaats de bestemming 'Maatschappelijk' geïntroduceerd is (ambtshalve wijziging).*

De navolgende wijzigingen hebben betrekking op de regels en de verbeelding van het bestemmingsplan:

- *Op de verbeelding is de bestemming 'Kantoor' gewijzigd in 'Maatschappelijk' (ambtshalve wijziging);*
- *In de planregels is de bestemming 'Kantoor' komen te vervallen en is de bestemming 'Maatschappelijk' geïntroduceerd (ambtshalve wijziging).*

Bijlage 1. Ingekomen zienswijzen

Gemeenteraad van Assen
Postbus 30018
9400 RA Assen

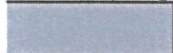
Betreft: zienswijze ontwerp-bestemmingsplan 'Stadsboulevard Noord'

Assen, 27 augustus 2013

Geachte Raad,

De Fietzersbond, afdeling Assen, dient hierbij een zienswijze in op het ontwerp van het bestemmingsplan 'Stadsboulevard Noord' met indentificatienummer [NL.IMRO.0106.07BP20131000K-B001](#). Wij zijn verheugd dat op een groot aantal punten de situatie voor het fietsverkeer, volgens dit bestemmingsplan (plankaart), verbeterd wordt. Op een aantal punten geeft de plankaart aan dat de situatie niet verbeterd of zelfs verslechtert. Hierna volgen onze opmerkingen.

Onze opmerkingen hebben betrekking op de plankaart. Op deze kaart zijn voor wegen waar fietsers (mogelijk) gebruik van kunnen maken de volgende aanduidingen gebruikt:

	rijbaan (asfaltconstructie)
	rijbaan (open verharding, straatbakstenen)
	fietspad (asfaltconstructie rood)
	fietspad (straatbakstenen of rood/bruin)
	voetpad/shared space Stadsboulevard (strackstone Banda Trapani, diverse maten)

Voor onze opmerkingen nemen wij aan dat met de "shared space" in dit geval gemengd gebruik door voetgangers en fietsers wordt bedoeld.

Shared-space langs Veemarkterrein

Tegen de shared space-aanduiding van de westzijde van de Industrieweg, ter hoogte van het Veemarkterrein, maken wij ernstig bezwaar. De fietsroute ter plaatse maakt deel uit van het primaire fietsnetwerk (Nota Fietsverkeer, september 2005). Uit deze nota (p. 16): *"Primaire fietsroutes moeten de hoofdstromen in het fietsverkeer vanuit de wijken naar het centrum en vanuit de omliggende kernen naar Assen afwikkelen, voor lange afstand en grote omvang". Ook de openbaarvervoer knooppunten en de scholen voor het voortgezet onderwijs moeten goed bereikbaar zijn via het primaire fietsnetwerk. (...) Vanwege de belangrijke functie is een vlotte doorstroming essentieel. Dit wordt bereikt door voorzieningen, voorrang of voorkeur. (...) De inrichtingskenmerken voor primaire fietsroutes zijn:*

- *directe route, nauwelijks omrijden;*
- *vrijliggend fietspad met voorzieningen, voorrang of voorkeursbehandeling;*
- *rood asfalt of beton;*
- *in één of twee richtingen te berijden (respectievelijk 2,5 m of 3,0-3,5 m breed) fietsstroken*
- *2,0 m breed;*
- *markering op tweerichtings fietspaden en bij fietsstroken;*
- *openbare verlichting;*
- *bewegwijzering;*
- *beschutting tegen de zuidwesten wind door beplanting of bomen;*

Gez.	SEN
Dag en Maand	EL-RT
Naam	F. Smit
Plaats	
- 4 SEP. 2013	
Zg.	
CC	griffier
At	

Reg.nr.

2013/6068

- *sociaal veilig, comfortabel en een fraaie omgeving."*

Inrichting als shared space is strijdig met de functie van primaire fietsroute. Wij verzoeken u het wegverhardingstype westzijde Industrieweg op de plantekening aan te passen.

Wegtype oostzijde Industrieweg

Volgens de plankaart wordt aan de oostzijde van de Industrieweg, tussen Doctor A.F. Philipsweg en Havenkade en ten noorden van de A.H.G. Fokkerstraat, de parallelweg gehandhaafd. De Industrieweg maakt, zoals boven aangegeven, deel uit van het primaire fietsnetwerk. Volgens de Nota Fietsverkeer 2005 zal deze weg daarom voorzien moeten worden van een vrijliggend fietspad. Wij verzoeken u hier een vrijliggend fietspad te realiseren. De huidige verkeerssituatie op de parallelweg is bovendien erg onveilig vanwege de hoge snelheden van het autoverkeer en de slechte staat van de klinkerbestrating. Het autoverkeer op de parallelweg rijdt ook nog eens in twee richtingen.

Wegverharding noordzijde Kanaal

Als wegverhardingstype langs de noordzijde van het Kanaal, ter hoogte van het Cicerogebouw is aangegeven "straatbakstenen of rood/bruin". Wij attenderen u op het feit dat ook dit fietspad deel uitmaakt van het primaire fietsnetwerk. Volgens de Nota Fietsverkeer 2005 (zie aanhaling hierboven) dient de wegverharding te bestaan uit rood asfalt of beton. Wij verzoeken u het wegverhardingstype noordzijde Kanaal op de plantekening aan te passen.

Fietsstroken Rolderstraat

Het fietsverkeer over de Rolderstraat wordt volgens de plankaart deels afgewikkeld middels fietsstroken in plaats van vrijliggende fietspaden. Ook de Rolderstraat maakt deel uit van het primaire fietsnetwerk en moet dus voorzien worden van vrijliggende fietspaden. Daarbij komt dat ter hoogte van de Julianastraat, bij de inrit van de Roldertunnel, zelfs fietsstroken op de plankaart ontbreken, waardoor een erg onoverzichtelijke verkeerssituatie bestaat en zal blijven bestaan. Daarnaast is de fietsstrook ter hoogte van het ABEL-gebouw wel erg smal (slechts circa 1,3 meter) aangegeven op de plankaart. Hiermee zou een onveilige situatie gecreëerd worden. Wij verzoeken u langs de Rolderstraat vrijliggende fietspaden te realiseren.

Situatie begin Doctor A.F. Philipsweg

Volgens de plankaart worden fietsers bij het begin van de Doctor A.F. Philipsweg via een oversteek en een lus naar de oostzijde geleid. Omdat daar een invoegstrook ontbreekt kan een onveilige situatie ontstaan wanneer een fietser de weg oprijdt. Wij verzoeken u hier een invoegaanduiding op het wegdek aan te brengen.

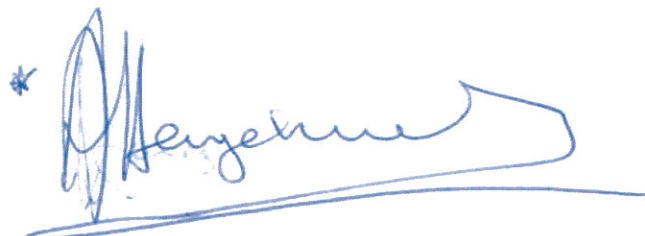
Fietspad oostzijde Overcingellaan

Overigens blijven wij van mening dat aan de oostzijde van de Overcingellaan eveneens een fietspad moet worden gerealiseerd om daarmee de bereikbaarheid van het toekomstige Stationsgebied voor fietsers te verbeteren.

Wij vertrouwen erop dat u onze opmerkingen serieus zult meenemen in de aanpassingen van het ontwerp. Fietsers leveren door hun vervoerkeuze een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid van de stad.

Met vriendelijke groet,
Namens de Fietzersbond Assen,

* Ada Hengelmolen
Houtlaan 201
9403 EZ Assen
assen@fietzersbond.nl
tel. 0592 379019

* 

College van burgemeester en wethouders
Postbus 30018
9400 RA ASSEN

Vanboeijen
Afdeling Vastgoed
Industrieweg 14-16
Postbus 30014, 9400 RA Assen
telefoon (0592) 30 5632
fax (0592) 30 5689
secretariaat.vastgoed@vanboeijen.nl
www.vanboeijen.nl
KvK-nummer: 41186587

Geacht College,

Met deze brief willen wij reageren op het bestemmingsplan Stadsboulevard Noord. Na bestudering van het bestemmingsplan zijn er een aantal onderwerpen welke wij graag aan de orde willen stellen om inzicht te krijgen welke consequenties deze eventueel hebben t.a.v. het gebruik van onze locatie, zijnde het Servicebureau van Vanboeijen.

1. Bereikbaarheid / Toegankelijkheid van het pand
Rekeninghoudend met het gegeven dat onze (rolstoel-) cliënten, medewerkers en bezoekers ons pand aan de Industrieweg moeten betreden is de vraag in hoeverre de bereikbaarheid/toegankelijkheid in het geding komt en welke alternatieven geboden worden. Dit is ook mondeling aan u mede gedeeld.
2. Parkeergelegenheid voor minder validen
Momenteel hebben wij aan de Industrieweg de beschikking over 2 parkeerplaatsen voor invaliden.
In hoeverre blijven deze tijdens de wegwerkzaamheden beschikbaar?
3. Overlast van geluidshinder
Vanboeijen wordt hierover graag tijdig geïnformeerd. Welke geluidsbeperkende maatregelen gaat u aanbieden?
4. Toeleveringsbedrijven
In hoeverre gaat er belemmering van laden en lossen voor onze toeleveringsbedrijven ontstaan?
5. Planning
Gevraagd is inzicht te geven in uw planning van uitvoer van start en het verloop van werkzaamheden.

Wij zien uw berichten graag op korte termijn tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Harm de Groot
Manager Vastgoed

lager Vastgoed
Van de Grint

3

**Aantekenen**

Gemeenteraad Assen

Postbus 30018

9400 RA Assen

Reg.nr.**2013/6459**

Tevens per fax: 0592-366595

Onze ref.: Veldman/gemeente Assen JF/hi

Zwolle, 23 september 2013

Uw ref. :

Direct telnr. 038 4280072 (secre.)

GEMEENTE ASSEN		
Dienst/Afd.: EL-KT		
Uitvoerder:	Datum:	Paraaf:
F. Smit		
Ingekomen d.d.		
23 SEP. 2013		
Zaak:	Proces:	
		Doc. Archief:
CC:		
Afdoeningsdatum:		

Betreft: zienswijze inzake het ontwerp bestemmingsplan 'Stadsboulevard Noord'.

Geachte heer/mevrouw,

Mijn cliënte, Helanco B.V., gevestigd aan de Griendtsveenweg 24, 7901 EA Hoogeveen, wenst door middel van deze brief zienswijze in te brengen naar aanleiding van het van 16 augustus tot en met 26 september 2013 ter inzage liggende ontwerp bestemmingsplan 'Stadsboulevard Noord'.

U ontvangt deze zienswijze per aangetekende post en per fax binnen de door u gestelde termijn.

Helanco B.V. is eigenaar van percelen grond waarvan de grootte ongeveer 9.872 m2 bedraagt. De percelen liggen op het Veemarktterrein. Het thans ter inzage liggende bestemmingsplan 'Stadsboulevard Noord' behelst een gedeelte van het Veemarktterrein. Voorzover cliënte kan overzien behelst dit niet de gronden bij haar in eigendom, vooropgesteld zou zij u willen verzoeken hieromtrent duidelijkheid te verschaffen. Het belang van Helanco zit in de openbaarheid van het Veemarktterrein.



Conform een tussen de Gemeente en Helanco gesloten overeenkomst zal het Veemarktterrein openbaar blijven als het gaat om parkeerplaatsen. Met het thans ter inzage liggende plan worden een aantal parkeerplaatsen, voorzover kan worden overzien 50, opgeheven. Vooropgesteld is dit handelen in strijd met de eerder tussen partijen gesloten overeenkomst. Daarnaast is het de vraag of de invulling van het Veemarktterrein een juist ruimtelijk beleid betreft.

Voor Helanco geldt dat zij het door haar op het perceel opgerichte pand verhuurt aan een supermarkt en is de aanwezigheid van een parkeerterrein van groot belang. Gelet daarop is het belang van Helanco om geen parkeerplaatsen te laten verdwijnen. Feit is dat u bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening dient te houden met civielrechtelijke overeenkomsten als de onderhavige. U handelt derhalve in strijd met deze overeenkomst en is er geen sprake van een goede ruimtelijke ordening bij de vaststelling van het thans ter inzage liggende ontwerpplan.

Er is ook sprake van strijd met de goede ruimtelijke ordening gelet op de intenties van het Veemarktterrein. Beleidsmatig zou het een open terrein moeten blijven waar aldus ook parkeermogelijkheden aanwezig moeten zijn. Met het onderhavige vast te stellen bestemmingsplan handelt u in strijd met dit beleidsuitgangspunt. Het kan zijn dat dit uw uiteindelijke beleidsgedachte is bij de invulling van het Veemarktterrein. Zou dat zo zijn, dan zou u zo dienen te handelen en dan lijkt het voor de hand te liggen het onderhavige pand aan te houden totdat duidelijkheid bestaat omtrent verdere invulling van het Veemarktterrein. Handelt u zoals thans voorgenomen dan is er opnieuw strijd met de beginselen van een goede ruimtelijke onderbouwing.

Helanco is graag bereid het bovenstaande nogmaals mondeling toe te lichten.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

J.T. Fuller



ZWOLLE

 **TNT** | post

23.09.13

€00747ct

POSTBUS 1036

8001 BA

FM 802333

Nederland

Kast
10A

3SRD0531063

1010u

2013-09-23 201

9400RA 30018

Vak
1021

Ingekomen d.d.

24 SEP 2013



Gemeente Assen

Frankeermachine & (Digitale) Postzegel

R NL



Aangetekend

Brief: D-A-1
Pakket: B-P-3



3SRD0531063

de gemeenteraad van Assen
Postbus 30018
9400 RA Assen

Referentie
avde\227\nl113227A301-2013
Beh. door
Anneke van der Ende
Namens
NSI Kantoren B.V.
Complex
Industrieweg 14-16 Assen
Btw nr.
NL808674377B01

Per fax 0592-366595 per gewone post en per aangetekende post

Betreft: zienswijze ontwerp bestemmingsplan Stadsboulevard Noord

Hoofddorp, 24 september 2013

Geachte leden van de gemeenteraad,

Hierbij dienen wij tijdig onze zienswijze in op het ontwerpbestemmingsplan 'Stadsboulevard Noord'.

NSI Kantoren is eigenaar van het pand Industrieweg 14-16 in Assen. Wij dienen als belanghebbenden in de zin van de Algemene wet bestuursrecht te worden aangemerkt, nu het bestemmingsplan voorziet in een aanpassing van de verkeerssituatie alsmede beperking van de parkeervoorzieningen in openbaar gebied welke direct gevolgen hebben voor het functioneren van ons pand en de aldaar gevestigde instellingen.

Het bestemmingsplan Stadsboulevard Noord voorziet in een verbreding van de hoofdrijbanen van de Industrieweg (hierna: hoofdweg) en aanpassingen van de aansluitingen van de parallelweg op de Industrieweg. Door deze aanpassingen wordt de parallelweg versmald en verdwijnen de parkeervoorzieningen op deze parallelweg.

Allereerst willen wij benadrukken dat wij de doelstellingen van de gemeente onderschrijven, te weten het bewerkstelligen van een betere bereikbaarheid van de gebieden aan de Stadsboulevard (Industrieweg). Echter maken wij ons zorgen over de gevolgen van de voorgestelde plannen, aangezien de uitvoering daarvan het functioneren van ons pand en de gevestigde instellingen zal beperken.

In hoofdlijnen zijn er 3 (mogelijke) gevolgen:

- Voor het gebruik van onze zittend huurders is het evident is dat de huidige voorzieningen voor minder validen/gehandicapten gehandhaafd blijven. In een gesprek met de heer F. Smit is reeds aangegeven dat hiermee rekening gehouden wordt. Deze voorzieningen worden ook in de nieuwe situatie aangebracht en gerealiseerd worden. Hier hechten wij veel belang aan en zijn verheugd met dit besluit.
- De parallelweg wordt minder toegankelijk voor met name gemotoriseerd vervoer. In de huidige situatie is zowel ten noorden als ten zuiden van ons pand een aansluiting van de parallelweg op de hoofweg aanwezig. De noordelijke aansluiting verdwijnt, terwijl de zuidelijke aansluiting omgeleid wordt.
- De parkeervoorzieningen op de parallelweg verdwijnen.

Bovengenoemde aanpassingen zullen een direct gevolg hebben voor het functioneren van ons pand en de verhuurbaarheid. Hetgeen op haar beurt een negatief effect op de waardeontwikkeling tot gevolg zal hebben.

NSI Kantoren B.V.

T + 31 20 76 30 300

Rabobank 333021770

Antareslaan 69-75, Hoofddorp

F + 31 20 25 81 123

K.v.K. Amsterdam 37087282

Postbus 3044, 2130 KA Hoofddorp

info@NSI.nl

BTW nummer. NL808674377B01

Tijdens het gesprek met de heer Smit hebben wij aangegeven actief mee te willen werken aan een oplossing voor bovengenoemde problematiek. Aangezien de Gemeente Assen eigenaar is van het aan de zuidelijke zijde gelegen perceel Industrieweg 12 in Assen kan ons inziens op eenvoudige wijze voorzien worden in de realisatie van extra parkeerruimte. Indien de Gemeente Assen een recht van overpad verstrekt op het gehele noordelijk deel van haar perceel, welk deel thans al ingericht is als toegangsweg naar de achtergelegen bedrijfsruimte en 1^e etage, kunnen wij op het zuidelijk deel van ons perceel alternatieve parkeervoorzieningen realiseren. Indien door middel van dit recht van overpad alternatieve parkeervoorzieningen gerealiseerd kunnen worden, zal de negatieve waardeontwikkeling voor ons pand beperkt blijven.

Concluderend verzoeken wij u om het bestemmingsplan aan te passen door het handhaven van de parkeervoorzieningen op de parallelweg en de huidige aansluitingen op de hoofweg. Indien dit niet mogelijk is verzoeken wij u mee te werken aan een oplossing voor de parkeerproblematiek door middel van het verstrekken van een recht van overpad. Hierdoor kunnen wij ter compensatie op eigen een terrein parkeerplaatsen realiseren.

Indien u daar prijs op stelt lichten wij deze zienswijze graag toe.

Met vriendelijke groet,

Mark Siezen
COO





Reg.nr.
2013/6551

-- AANTEKENEN --

De gemeenteraad van Assen
Postbus 30018
9400 RA ASSEN

Tevens per fax: 0592 366595

GEMEENTE ASSEN	
Dienst/Afd.	EL
Behandelaar	F. Smit
Ingevoerd op	
25 SEP. 2013	
Zaak:	Pro. no.
griffier	
Afd.	

Blokvoort
ADVOCATENKANTOOR

Papenstraat 17
7411 NA Deventer

T 0570 76 0570
F 0570 76 0576
E info@blokvoort.com
I www.blokvoort.com

KvK 53329961
BTW NL8508.40.740.B.01

Deventer, 25 september 2013

Inzake : Zienswijze ontwerp-bestemmingsplan 'Stadsboulevard Noord'
Ref. : 1248
E-mail : m.h.blokvoort@blokvoort.com

Geachte leden van de raad,

Vanaf 16 augustus jl. ligt ter inzage het ontwerp-bestemmingsplan 'Stadsboulevard Noord'. Tegen dit ontwerp-bestemmingsplan dien ik hierbij een zienswijze in. Deze zienswijze dien ik namens Plegt-Vos Vastgoedontwikkeling B.V., gevestigd te Oldenzaal aan de Lossersestraat 2 (hierna: Plegt-Vos).

1. Inleidende opmerkingen

Deze zienswijze richt zich tegen het bestemmingsplan als geheel, derhalve tegen alle onderdelen van het plan. In het bijzonder richt de zienswijze zich tegen de bestemming 'Verkeer', en alle daarbij behorende aanduidingen, waaronder de gebiedsaanduiding 'Wetgevingzone-verwezenlijking in naaste toekomst'.

Plegt Vos is eigenaar van een aantal kadastrale percelen binnen het plangebied, te weten de percelen kadastraal bekend gemeente Assen, sectie S, nrs. 1242, 2355 en 2354. Deze percelen, met een omvang van in totaal ruim 6.500 m², worden ook wel aangeduid als de zgn. 'Tappellocatie'.

Plegt-Vos kan zich om meerdere redenen niet met het ontwerp-bestemmingsplan verenigen. Een aantal van die redenen wordt in deze zienswijze nader toegelicht. Het gaat dan om de volgende onderwerpen:

- Verkeersreconstructie; nut en noodzaak ontbreken
- Bodemverontreiniging
- Archeologie
- Flora en fauna
- Aanduiding versnelde uitvoering wenselijk

2. Verkeersreconstructie; nut en noodzaak ontbreken

De Tappellocatie is gelegen langs het tracé van de Stadsboulevard, die moet dienen als verbindingsweg tussen de verschillende ruimtelijke projecten die onderdeel uitmaken van de FlorijnAs. In de Structuurvisie Assen 2013 (door uw raad

vastgesteld in 2010) was bijvoorbeeld nog te zien dat de locatie van Plegt-Vos is gelegen direct naast de Stadsboulevard, waarbij op de locatie zelf is voorzien in nieuwbouw (zie bijvoorbeeld par. 5.3 van die Structuurvisie).

Het thans ter inzage liggende ontwerp-bestemmingsplan laat een geheel ander beeld zien: blijken dat ontwerp-bestemmingsplan is de locatie bedoeld voor het samenvoegen van het Abel Tasmanplein en de Dr. A.F. Philipsweg tot een zo compact mogelijk kruispunt met verkeerslichten (zie par. 2.2.5 van de plantoelichting). Waarom thans (in afwijking van eerdere plannen) is gekozen voor deze oplossing, is voor Plegt-Vos onduidelijk. Ook in het ontwerp-bestemmingsplan en alle daarbij horende bijlagen wordt dit niet duidelijk. Het enige dat erover wordt gezegd (in par. 2.2.5 van de plantoelichting) is het volgende:

'Het samenvoegen van de aansluitingen Dr. A.F. Philipsweg en Abel Tasmanplein tot één kruispunt biedt een maximum aan duidelijkheid voor weggebruikers en voorkomt extra verkeer op de ontsluitende wegen naar het centrum.'

Zonder verdere onderbouwing biedt deze passage volstrekt onvoldoende inzicht in de noodzaak van de thans gekozen oplossing. Ook ontbreekt iedere vergelijking met de voorheen gekozen inrichting van de Stadsboulevard.

Nut en noodzaak van de thans in het ontwerp-bestemmingsplan gekozen oplossing staan dan ook voor Plegt-Vos allerminst vast.

Duidelijk is wel dat de thans gekozen oplossing tot gevolg heeft dat de locatie van Plegt-Vos wordt doorsneden. En wel op een zodanige manier dat op de nog overblijvende delen van de locatie (aan weerszijden van de nieuw aan te leggen weg) vanwege ligging en omvang geen enkele ontwikkeling meer mogelijk is. Kortom, de thans gekozen oplossing betekent voor Plegt-Vos dat zij met haar locatie in het geheel niets meer kan. Het behoeft geen enkel betoog dat dit een voor Plegt-Vos zeer nadelige situatie is.

Onder deze omstandigheden is het onaanvaardbaar dat (in afwijking van eerdere plannen) wordt gekozen voor een verkeersinrichting zonder dat nut en noodzaak ervan worden onderbouwd.

Dit klemmt temeer nu Plegt-Vos de locatie heeft aangekocht teneinde deze te herontwikkelen tot een locatie voor hoogwaardige kantoren. Dit is door de gemeente ook als zodanig vertaald in een beeldkwaliteitsplan en een ontwerp-bestemmingsplan 'Stadsbedrijvenpark Assen', die destijds (in ontwerp) in procedure zijn gebracht. Een en ander heeft ook geresulteerd in een concreet (door O3 Architecten ontworpen) plan voor 8.000 m² kantoorruimte, welk plan geheel past in voornoemd bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan. Dit plan, waarover ook overleg met de gemeente heeft plaatsgevonden, wordt door Lamberink Bedrijfsmakelaars aan de markt aangeboden.

Voor de wijze waarop de gemeente in de voorafgaande jaren heeft meegedacht over en meegewerkt aan een toekomstige herontwikkeling van de locatie, zij ook verwezen naar de brief die Plegt-Vos onlangs aan wethouder Mathijssen heeft gestuurd (**bijlage 1**). Zoals uit die brief ook blijkt, heeft de gemeente zich tot op heden niet bereid getoond om de belangen die voor Plegt-Vos op het spel staan ook maar enigszins serieus te nemen. Mede tegen de achtergrond van de hiervoor geschetste voorgeschiedenis, is dat voor Plegt-Vos onbegrijpelijk en overigens ook

onacceptabel.

Kortom, nut en noodzaak van de thans in het ontwerp-bestemmingsplan gekozen oplossing ter plaatse van de locatie van Plegt-Vos staan niet vast. Mede gelet op de belangen van Plegt-Vos, en de wijze waarop ook de gemeente zelf tot voor kort met Plegt-Vos heeft meegedacht over een toekomstige invulling van deze locatie, kan het ontwerp-bestemmingsplan niet worden vastgesteld.

3. Bodemverontreiniging

Bekend is dat de bodem van de Tappellocatie is verontreinigd. In de toelichting op het ontwerp-bestemmingsplan wordt hierover het volgende opgemerkt (zie par. 4.3.2):

'Op de hoek Industrieweg - Dr. A.F. Philipsweg is de grond sterk verontreinigd met asbest, zware metalen en (transformator)olie als gevolg van de bedrijfsactiviteiten. Voorafgaand aan de realisatie van de kruising Abel Tasmanplein - Dr. A.F. Philipsweg zal de bodem ontdaan worden van deze verontreiniging. Het onderzoek is als bijlage 4 bij dit bestemmingsplan gevoegd.'

Uitgangspunt is derhalve dat de verontreiniging wordt verwijderd. Voor die verontreiniging wordt volstaan met een verwijzing naar bijlage 4, zijnde het onderzoeksrapport van Lankelma d.d. 15 september 2004. Op basis van dit al bijna 10 jaar oude rapport kan niets worden gezegd over de verontreinigingssituatie anno 2013. Vastgesteld moet daarom worden dat er niets bekend is over de huidige aard, omvang en ernst van de verontreiniging. Laat staan dat ook maar iets kan worden gezegd over de te treffen saneringsmaatregelen en de kosten daarvan.

Opvallend is overigens dat het rapport uit 2004, dat gemakshalve als bijlage bij het ontwerp-bestemmingsplan is gevoegd, niet in opdracht van de gemeente, maar in opdracht van Plegt-Vos is opgesteld. Op zijn minst had de gemeente ook een eigen rapport moeten (laten) opstellen, waarin aldus niet alleen de actuele situatie rondom de verontreiniging wordt geschetst, maar waarin bovendien verslag wordt gedaan van de noodzakelijke saneringsmaatregelen en een raming van de daaraan verbonden kosten.

Nu al deze informatie ontbreekt, vloeit uit vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State voort dat de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet vaststaat, zodat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld.

4. Archeologie

Zoals ook in het archeologisch onderzoek wordt aangegeven, is de locatie van Plegt-Vos gelegen in een zone met een (middel-)hoge archeologische verwachtingswaarde. Dit betekent dat nader onderzocht dient te worden of de archeologische situatie zich niet tegen vaststelling van het bestemmingsplan verzet. Dit onderzoek heeft ten onrechte niet plaatsgevonden. In het onderzoek dat als bijlage 8 aan de plantoelichting is gehecht, wordt volstaan met de opmerking dat onderzoek achterwege kan blijven, nu de bodem 'waarschijnlijk' verstoord is vanwege bebouwing die op de locatie heeft gestaan. Plegt-Vos meent dat aldus onvoldoende zekerheid bestaat over de archeologische situatie, zodat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld.

5. Flora en fauna

Uit paragraaf 4.9.3 van de plantoelichting, gelezen in combinatie met het ecologisch onderzoek dat als bijlage bij de plantoelichting is gevoegd, blijkt dat geen onderzoek is gedaan naar de aanwezigheid van middelzwaar en zwaar beschermde soorten. Opgemerkt wordt alleen dat, wanneer deze soorten zouden worden aangetroffen, de werkzaamheden volgens een goedgekeurde gedragscode moeten worden uitgevoerd c.q. een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet dient te worden aangevraagd waarin voorwaarden moeten worden gesteld aan de uitvoering van de werkzaamheden.

Het op deze wijze omgaan met beschermde soorten verdraagt zich niet met vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over dit onderwerp. Daar komt bij dat uit diezelfde rechtspraak blijkt dat, indien bepaalde soorten aanwezig zijn, een ontheffing op grond van de Flora- en Faunawet onder de in de plantoelichting bedoelde voorwaarden niet kan worden verleend.

Kortom, teneinde de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan te tonen, schiet het thans verrichte ecologische onderzoek in meerdere opzichten tekort.

6. Aanduiding versnelde uitvoering wenselijk

Vanwege al het voorgaande, kan Plegt-Vos zich ook niet vinden in de gebiedsaanduiding 'Wetgevingzone - verwezenlijking in naaste toekomst'.

Verwezenlijking in de naaste toekomst is immers gelet op het voorgaande uitgesloten, zodat deze aanduiding ook niet gerechtvaardigd is.

In dit kader herhaalt Plegt-Vos (zie ook hiervoor onder 2) dat de gemeente tot op heden niet bereid is gebleken om de belangen die voor Plegt-Vos op het spel staan serieus te nemen. Ook heeft de gemeente zich niet bereid getoond om de gronden die zij ten behoeve van de gewenste oplossing van Plegt-Vos zal moeten verwerven, te kopen tegen een reële prijs die voldoet aan de uitgangspunten van de Onteigeningswet. Nu dergelijke bereidheid tot op heden ten onrechte ontbreekt, gaat het niet aan om thans in het ontwerp-bestemmingsplan een voorziening op te nemen ten behoeve van versnelde uitvoering.

Overigens is ook niet gebleken dat met het oog op de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan rekening is gehouden met de prijs die de gemeente op grond van de Onteigeningswet aan Plegt-Vos zal moeten uitkeren.

7. Conclusie

Al het voorgaande voert Plegt-Vos samengevat tot de volgende conclusies:

- nut en noodzaak van de voorgestane infrastructurele aanpassingen nabij de locatie van Plegt-Vos staan niet vast;
- het ontwerp-bestemmingsplan betekent een forse inbreuk op de belangen van Plegt-Vos;
- tot op heden heeft de gemeente niet laten blijken zich deze belangen enigszins aan te trekken;
- het ontwerp-bestemmingsplan is onzorgvuldig tot stand gekomen, niet alleen voor wat betreft de inbreuk op de belangen van Plegt-Vos, maar ook voor wat betreft diverse onderzoeken (waarvan enkele in deze zienswijze zijn genoemd).

Blokvoort
ADVOCATENKANTOOR

Al met al meent Plegt-Vos dat het ontwerp-bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld. Ik verzoek u dan ook van de vaststelling van het bestemmingsplan af te zien.

Met vriendelijke groet,
Blokvoort Advocatenkantoor B.V.,

M.H. Blokvoort



Bijlage 1



Plegt-Vos Bouwgroep B.V.
Lossersstraat 2
7574 AE Oldenzaal
Postbus 203
7570 AE Oldenzaal
Telefoon: 0541 588655
Telefax: 0541 588699
Info@plegt-vos.nl
www.plegt-vos.nl
K.v.K. nr. 06080274

AANTEKENEN

Gemeente Assen
De heer H.A. Matthijsse
Noordersingel 33
9401 JW Assen

Datum	30-07-2013
Project	Locatie Dr. A.F. Philipsweg in Assen (Tappellocatie)
Ons kenmerk	RBe-30072013
Uw kenmerk	2013-03406
Orderwerp	Stand van zaken Tappellocatie in Assen

Geachte heer Matthijsse,

Wij hebben de brief van de gemeente Assen van 5 juli 2013 (met kenmerk 2013-03406) in goede orde ontvangen en de inhoud daarvan tot ons genomen. Deze inhoud geeft ons aanleiding om te reageren.

Wij richten deze reactie aan u vanwege het feit dat u coördinerend wethouder bent voor de de ontwikkeling van de Florijnas en het Havenkwartier.

Onze reactie is als volgt.

In de brief wordt aangegeven dat er sinds enige jaren gesprekken worden gevoerd over onze locatie langs de Dr. A.F. Philipsweg (de zgn. Tappellocatie) en dat deze gesprekken niet tot overeenstemming over de totale locatie hebben geleid. Als reden hiervoor wordt genoemd het verschil van inzicht in de waarde van de grond, de boekwaarde die er op rust en de aanwezige bodemverontreiniging. Vervolgens wordt een opsomming gegeven van de gesprekken die er zijn geweest met een weergave van de inhoud van die gesprekken zoals de gemeente die heeft ervaren.

Wat ons verbaast, is dat in de brief alleen wordt gerefereerd aan de gesprekken die zijn gevoerd over het al dan niet aankopen van de locatie door de gemeente en tegen welke prijs. Alsof dit het enige onderwerp van gesprek is geweest en alsof het alleen hier om gaat.

In de laatste gesprekken met uw collega wethouder dhr. Kuin is bij ons ook de indruk ontstaan dat het er voor de gemeente inderdaad enkel en alleen om gaat om onze locatie voor een zo laag mogelijk bedrag in handen te krijgen. De slechte economische tijden worden daarin naar onze mening misbruikt.

In deze brief doen wij een dringend beroep op u om u ervoor in te zetten om er op een verstandige, reële en eerlijke wijze met ons uit te komen. Om zodoende te komen tot een gezamenlijke oplossing die niet alleen recht doet aan de belangen van de gemeente, maar ook aan die van ons.



In dit kader is het van belang om stil te staan bij de reden die destijds voor ons aanleiding was om tot aankoop van de locatie over te gaan, en op de voorbereidingen die vervolgens in overleg met uw gemeente zijn getroffen voor een hoogwaardige invulling van de locatie.

De Overcingellaan en in het verlengde daarvan de Industrieweg, vormen een belangrijke verkeersader door het stadshart van Assen. Het hoofdstation is daarin het ankerpunt en heeft een zeer grote regionale functie. Alle trein- en busverbindingen komen hier samen. Voor elke stad met een dergelijke opzet geldt dat het gebied rondom het station en aan zo'n belangrijke verkeersader van groot economisch belang is. Bedrijven willen zich hier vestigen, mensen willen hier wonen en het gebied heeft een grote aantrekkingskracht op forenzen. Het gebied heeft anders gezegd een hoge ontwikkelpotentie. Niet voor niets legt elke zichzelf respecterende gemeente inmiddels ook de nadruk op binnenstedelijke ontwikkelingen in plaats van grootschalige ontwikkelingen in uitleggebieden.

Tegen deze achtergrond hebben wij de locatie in 2002 aangekocht. In die tijd speelden er enkele grote ontwikkelingen in uitleggebieden. De grondprijzen stonden daardoor onder druk en het opnamevolume was beperkt. Desondanks hebben wij met marktpartijen een aantal volumestudies uitgevoerd voor de ontwikkeling van onder andere kantoorfuncties. Ook combinaties met zorgfuncties hebben de revue gepasseerd. Geheel en al in lijn met onze aankoopargumenten.

Deze potentiële invullingen van de locatie zijn niet alleen met geïnteresseerde marktpartijen besproken. Ook de gemeente is bij het overleg over deze invulling nauw betrokken geweest. Dat heeft bijvoorbeeld geleid tot het opnemen van een bestemming 'Hoogwaardige kantoren en bedrijven' voor onze locatie in een ontwerp-bestemmingsplan.

Overeenkomstig deze toekomstvisie nam de gemeente vervolgens in onder meer een Masterstudie en de Structuurvisie voor onze locatie bouwblokken en een Landmark op. Wij zaten dus met elkaar op een lijn; de gemeente had de wens het gebied een kwalitatief sterke upgrade te geven en wij wilden daarin deelgenoot en partner zijn. Onze locatie zou kortom gaan dienen waarvoor het door ons is aangekocht.

In 2009 heeft de gemeente in het licht van haar gebiedsvisie een voorkeursrecht op onze locatie gelegd. Wij hebben daarop, met de hiervoor besproken toekomst van de locatie in ons achterhoofd, de locatie aan de gemeente aangeboden voor een bedrag van € 1.600.000,-. Na enkele gesprekken hebben wij onze vraagprijs bijgesteld tot € 1.100.000,-. Gelet op de ontwikkelpotentie- en visie is dit een zeer bescheiden vraagprijs die wij desgewenst kunnen onderbouwen.

In de periode die volgde, merkten wij in diverse onderhandelingsgesprekken dat de gemeente haar intenties wijzigde. Van coöperatieve gesprekspartner met een juiste en heldere visie op het gebied, veranderde zij in een partij die wilens en wetens, onder druk van onteigeningsprocedures en gesteund door de economisch slechte tijden, onze locatie voor een spotprijs in handen wil krijgen.

Een en ander resulteert inmiddels tot het aanbod in uw brief van 5 juli jl. om onze locatie voor een bedrag van slechts € 400.000,- over te nemen. Daarbij denkt u € 400.000,- te moeten besteden aan bodemsanering. Hoewel een goede onderbouwing van deze saneringskosten ontbreekt, reserveert u dus feitelijk € 800.000,-.

Van potentiële ontwikkelingslocatie voor hoogwaardige kantoren en bedrijven en met een



Landmark, heeft de gemeente de locatie inmiddels gedgegradeerd tot noodzakelijke aankoop voor een stuk weg en reconstructie van een verkeersontsluiting. Wij zetten vraagtekens bij die noodzaak. Verder wordt er kennelijk vanuit gegaan dat gesaneerd dient te worden tot het hoogst haalbare niveau, terwijl een functiegerichte sanering ruimschoots voldoende zal zijn.

Al met al kunnen wij geen andere conclusie trekken dan dat onze belangen door de gemeente op dit moment geheel terzijde worden geschoven en dat de gemeente ons wil dwingen tot het accepteren van zeer hoge en onaanvaardbare verliezen op onze locatie.

Als belangrijke marktpartij, ontwikkelpartner en werkgever in Assen doen wij dan ook graag een dringend beroep op u om deze kwestie op te lossen op een wijze die recht doet aan de belangen van beide partijen.

De financieel directeur van Plegt-Vos Bouwgroep B.V. en ondergetekende willen dan ook graag in een persoonlijk gesprek met U nader van gedachten wisselen over een oplossing die recht doet aan elkaars belangen.

Uw uitnodiging voor een gesprek (wat ons betreft op korte termijn) zien wij graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,
Plegt-Vos Bouwgroep B.V.

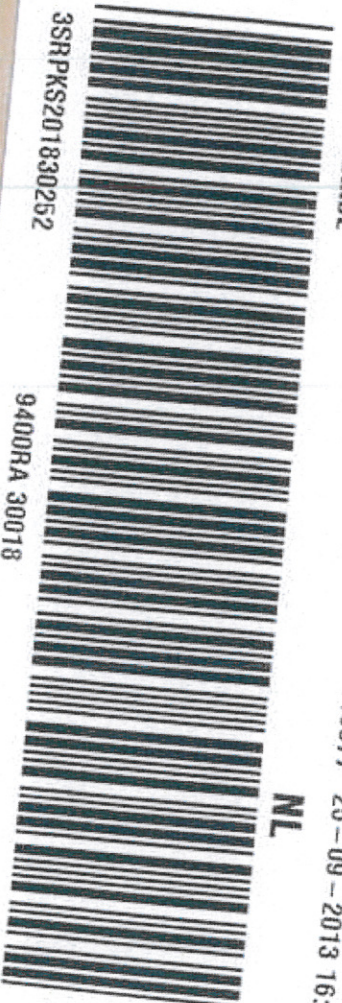
R. Beerman
Manager Vastgoedontwikkeling

tenstraat 17
1 NA Deventer

NL frankering betaald € 7,70
60gr
RECOMMANDÉ

D - A - 1
PosiNL
115077 25-09-2013 16:24

NL



3SRPKS201830252

9400RA 30018

Ingekomen d.d.

26 SEP 2013


Gemeente Assen

Kast

10A

3SRPKS201830252



Vak

1021

1010u 2013-09-25 205 9400RA 30018

Blokvoort
ADVOCATENKANTOOR

Papenstraat 17
7411 NA Deventer

R AANGETEKENDE BRIEF

NL frankering betaald € 7,70

60gr

RECOMMANDÉ

D - A - 1

PostNL

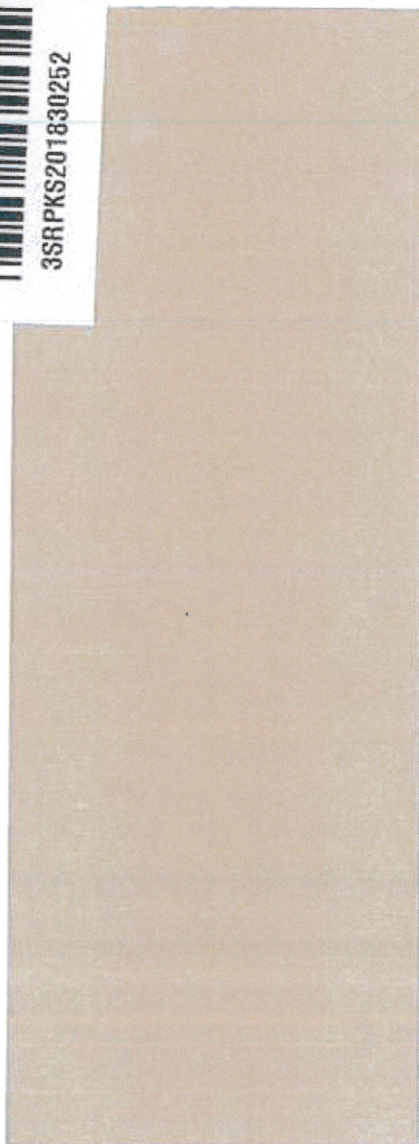
115077 25-09-2013 16:24

NL



3SRPKS201830252

9400RA 30018



Ingekomen d.d.

26 SEP 2013

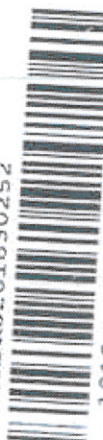
Gemeente Assen



Kast

10A

3SRPKS201830252



1010u 2013-09-25 205 9400RA 30018

Vak

1021



6

VAC Assen

Adviescommissie Wonen

Groen van Prinstererlaan 127

9402 KC Assen

0592-331490

vac.assen@hetnet.nl

www.vacpuntwonen.nl/assen

GEMEENTE ASSEN		
Dienst/Ald.: EL/RT		
Behandelaar:	Datum:	Plaats:
F. Smit		
Ingekomen d.d.		
26 SEP. 2013		
Zaak:	Fractie:	Indien van toepassing:
Ald.: Griffier		

Aan: De gemeenteraad en het
College van B&W van Assen

Datum: 25 september 2013

Onderwerp: Ontwerpbestemmingsplan Stadsboulevard Noord
en Ontwerpbesluit hogere grenswaarden
wegverkeerslawaaï, Assen

Geachte raad en college,

VAC Assen heeft het ontwerpbestemmingsplan, de bijbehorende ontwerptekening en het ontwerpbesluit hogere grenswaarde wegverkeerslawaaï met aandacht bestudeerd en heeft daarover de volgende opmerkingen en vragen.

Hoofdstuk 2

1. Het is goed dat met dit plan de fietsstructuur wordt verbeterd (2.1.2.1.2 – Langzaam verkeer). Er zijn echter ook gedeelten waar de structuur voor voetgangers nog niet voldoet, bijvoorbeeld langs parallelwegen. Verbetering hiervan zou hier ook moeten worden genoemd. Bij het onderwerp oversteken is wel expliciet aandacht besteed aan voetgangers (2.2.2.3).

Hoofdstuk 4, paragraaf 4.6.5 en Ontwerpbesluit hogere grenswaarde wegverkeerslawaaï

2. Waarom wordt er niet voor gekozen om een dunne deklaag A of B aan te brengen ter beperking van het toenemende geluid? Wat is daarvoor precies de verkeerskundige reden? Waarom weegt deze reden zwaarder dan de toename van geluidhinder voor de woningen?
3. Zijn er geen andere maatregelen mogelijk dan de genoemde die de overdracht van het geluid beperken? We denken bijvoorbeeld aan maatregelen tegen weerkaatsing van geluid via gevels.
4. Als er geen maatregelen genomen worden aan de bron of in de overdracht, dan adviseert VAC Assen om in ieder geval geld uit te trekken voor maatregelen bij de bestaande woningen langs het traject (ook bij die waar al een hogere grenswaarde gold). We denken aan geluidsisolerende ventilatieroosters en desgewenst geluidsafscherming van balkons.
5. Bij woningen waarvoor de grenswaarde in het kader van dit plan wordt verhoogd, staat de gemeente garant voor het nemen van maatregelen als de binnenwaarde (na onderzoek) hoger blijkt dan 33 dB. Geldt die garantie ook voor woningen langs het traject waarvoor al een hogere grenswaarde gold, zoals woningen van de Dichtershof?

Bijlage 1 - Ontwerptekening

Wat betreft fietsers:

6. Het fietspad tussen het station en de Rolderweg is niet breder dan de andere fietspaden, terwijl dit naar onze mening wel nodig is. Hier ligt maar aan één zijde van de weg een fietspad en bovendien is het een intensief gebruikt traject. Ook moet rekening worden gehouden met

verschillende snelheden van fietsers. De VAC-norm voor een tweerichtingenfietspad is een breedte van 4 meter. Dan kunnen vier fietsers elkaar passeren. Het Fietsberaad adviseert 3,5 tot 4 meter voor een zeer druk tweerichtingenfietspad.

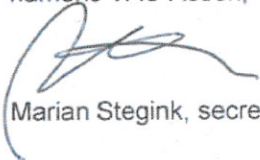
7. Waarom is er voor gekozen om van het fietspad dat vlak langs het Veemarktterrein loopt een shared space fiets/voetpad te maken? In welk verblijfsgebied van welke aanliggende bebouwing ligt dit?
8. Waarom komt er geen fietspad langs de zuidzijde van de Fokkerstraat, tussen de Huijgensstraat en de Industrieweg?
9. Te krappe haakse of nog scherpere en niet logische bochten moeten worden vermeden om lastige manoeuvres en ongelukken te voorkomen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de fietsoversteek in de Philipsweg en voor verschillende fietspadkruispunten en -afslagen.
10. Vooral op drukke fietskruispunten is meer ruimte nodig, ook met het oog op opstelruimte bij rood licht voor fietsers. De fietskruising op de NW-hoek en ZW-hoek van het kruispunt Industrieweg – Abel Tasmanplein en die op de NW-hoek van het kruispunt Fokkerstraat-Industrieweg lijken ons wat dat betreft te krap.
11. Op fietspaden moet door belijning altijd duidelijk zijn of het een één- of tweerichtingenfietspad is.

Wat betreft voetgangers:

12. De zebra's van Rolderweg en Abel Tasmanplein vervallen. Komen daar oversteeklichten voor voetgangers?
13. Via welke route worden voetgangers geacht te lopen van Havenkade naar Veemarktterrein? Er is geen duidelijke route naar de oversteekplaats en er lijkt vlakbij de oversteekplaats een helling te liggen.
14. Voetgangers die aan de oostzijde langs de Industrieweg lopen, moeten op de NO hoek van het kruispunt Fokkerstraat-Industrieweg een fietskruising schuin oversteken. Deze situatie vraagt om moeilijkheden.
15. We adviseren om bij de verdere uitwerking van het ontwerp meteen rekening te houden met waar op-/afritten van stoepen en blindegeleidelijnen moeten komen. Hoogteverschillen moeten worden geaccentueerd door verschillende kleuren toe te passen.
16. Het is goed dat er meer stoepen langs parallelwegen worden aangelegd, maar dat gebeurt nog niet overal. In welke fase wel?
17. Waar voetgangers op het fietspad moeten lopen, is een breder fietspad nodig, zeker wanneer er maar aan één zijde van de weg een fietspad is.

VAC Assen hoopt dat haar opmerkingen worden meegenomen in de plannen en is graag bereid tot een gesprek waarin wederzijds verduidelijking kan worden gegeven.

Met vriendelijke groet,
namens VAC Assen,



Marian Stegink, secretaris