

Reactienota zienswijzen bestemmingsplan 'Stadsboulevard Zuid'



Datum: 1 juni 2015

Inhoud

Inhoud.....	2
1. Inleiding.....	3
1.1 Procedure	3
2. Beantwoording zienswijzen	4
2.1 Overzicht ingekomen zienswijzen	4
2.2 Samenvatting en beantwoording	4
Zienswijze 1.	4
Zienswijze 2.	7
Zienswijze 3.	13
Zienswijze 4.	15
Zienswijze 5.	17
Zienswijze 6.	17
Zienswijze 7.	20
Zienswijze 8.	21
Zienswijze 9.	30
Zienswijze 10.	31
Zienswijze 11.	38
Zienswijze 12.	40
Zienswijze 13.	42
Zienswijze 14.	45
Zienswijze 15.	46
Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen	48
Bijlage 1. Ingediende zienswijzen	49

1. Inleiding

Deze 'Reactienota zienswijzen' is opgesteld naar aanleiding van de tervisielegging van het ontwerp van het bestemmingsplan 'Stadsboulevard Zuid'. 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. Daarnaast is een overzicht opgenomen van de (ambtshalve) wijzigingen in het vastgestelde bestemmingsplan 'Stadsboulevard Zuid'.

1.1 Procedure

Conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerp van het bestemmingsplan 'Stadsboulevard Zuid' op grond van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht voor een periode van zes weken (van 7 november tot en met 18 december 2014) ter visie gelegen. Publicatie van de tervisielegging heeft plaatsgevonden in de rubriek 'Berichten van de Brink' van het Gezinsblad en het Drenthe Journaal en in de Staatscourant van 6 november 2014.

Binnen deze periode kon een ieder zijn of haar zienswijze met betrekking tot het ontwerp van het bestemmingsplan tijdig kenbaar maken bij de gemeenteraad.

In totaal zijn binnen de termijn 15 zienswijzen binnengekomen. Deze zienswijzen zijn binnen de eerdergenoemde termijn ingediend en derhalve ontvankelijk. Bij de inhoudelijke behandeling van de zienswijzen staat afzonderlijk weergegeven op welke datum de zienswijze is gedateerd, op welke datum de zienswijze is ontvangen en of de zienswijze gegrond is en aanleiding geeft tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Op dit bestemmingsplan is de Crisis- en herstelwet van toepassing. De realisatie van de Stadsboulevard is namelijk één van de deelprojecten binnen het programma FlorijnAs. Op dit bestemmingsplan is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet (Chw) van toepassing. Dit betekent onder meer dat bijzondere procedurele bepalingen van toepassing zijn op de beroepsprocedure bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

2.1 Overzicht ingekomen zienswijzen

[illegible]

2.2 Samenvatting en beantwoording

Zienswijze 1.

Deel 1 van zienswijze 1:

Reactie op deel 1:

Het fiets- en voetpad komt langs het gedeelte van de Dennenweg te liggen waar in de nieuwe situatie een 50 km/uur regime gaat gelden. Het heeft onze voorkeur om, gelet op het karakter en de ruimtelijke uitstraling van dit weggedeelte, het langzaam verkeer te scheiden van het autoverkeer. Dit heeft vorm gekregen in het aan dit bestemmingsplan ten grondslag liggende ontwerp, waarvan de basis is gelegen in de Integrale Visie Stadsboulevard.

Circa 90 meter ten zuiden van de kruising met de Dennenweg/Lindelaan wijzigt het regime van 50 km/uur naar 30 km/uur. Vanaf dat moment mag het langzaam verkeer ook gebruik maken van de rijbaan. Het vrijliggende fietspad wordt echter doorgetrokken tot aan de Lindelaan.

Deel 2 van zienswijze 1:

Reclamant is tegen het verbreden en het asfalteren van de Dennenweg. Ook het wijzigen naar een 50 km/uur regime in plaats van 30 km/uur stuit op bezwaren. De bezwaren worden met elf argumenten onderbouwd, namelijk:

1. De wijk Assen – Oost is nu eenduidig qua snelheid (overal 30 km/uur). Met dit plan is dat niet langer het geval;
2. Het voorkomen van sluipverkeer door de wijk van vooral vrachtauto's. Routeplanners werken op tijdsberekening met toegestane snelheden;
3. Gevaar voor de cliënten van GGZ en VanBoeijen, mede door het verdwijnen van de verkeersdrempels ter hoogte van de fietstunnel;
4. Extra uitdaging voor de bewoners van de woon- en zorgverblijven van VanBoeijen aan de Sparrenlaan die naar het VanBoeijen terrein willen en terug via de fietstunnel, ter hoogte van de Sparrenlaan. Er komt een vluchtheuvel, maar de oversteek krijgt een vergelijkbare situatie als nu op de Overcingellaan bij het spoor;
5. Waar 50 km/uur mag en de weg uit gaat dagen tot hogere snelheden, zal dit ook de waarheid worden. Afslaand verkeer voor het GGZ terrein moet direct terug naar een grotere overgang van 50 km/uur naar 15 km/uur (stapvoets);
6. Lokale bewoners van Assen Oost nemen deze route echt wel als deze 30 km/uur is, alleen al om dat er straks 8 treinbewegingen in het uur komen. Dus verkeerstechnische redenen t.a.v. de verkeersdoorstroming op de FlorijnAs gaan niet op;
7. Daarnaast kunnen de bewoners de stoplichten bij het WZA straks links laten liggen door gebruik te maken van de nieuwe tunnel;
8. Als je 50 km/uur doorzet ontwikkel je een grotere verkeersonveiligheid voor een tijdswinst van ongeveer 54 seconden voor het hele traject vanaf de rondweg;
9. 30 km/uur geeft minder lawaaioverlast en een lagere gemiddelde snelheid;
10. Het kleinste natuurgebied van Nederland blijft beter beschermd welke tussen de oude eiken ligt. Daarnaast zou men ook minder van deze eiken hoeven te kappen. Bescherming van honderden jaren aan groei van bomen;
11. De besparing kan gebruikt worden voor de aanleg van een Green Wall langs de wijk Zuiderpark.

Reclamant noemt ter onderbouwing voorts nog een aantal voorbeelden van hoe het niet zou moeten (wegvak Peelo en buitengebied).

Reactie deel 2:

Gekozen is voor een nieuwe ontsluiting voor GGZ, Diepstroeten en Assen Oost. Doel hiervan is het waarborgen van bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Deze nieuwe ontsluiting dient op een logische manier ingepast te worden. Wegenstructuur, verkeersveiligheid, ruimtelijke kwaliteit en mogelijke omgevingshinder zijn meegewogen in de afweging van wegfunctie en ruimtelijke inrichting. Aan de locatie van overgang van 50km/h (gebiedsontsluitingsweg) naar 30km/uur (erftoegangsweg) ligt dan ook een integrale afweging van de diverse elementen ten grondslag. De nieuwe inrichting is in overeenstemming met de huidige richtlijnen. Aanleg van een middensteunpunt en het laten vervallen van het plateau ter plaatse van de fietsoversteek past hierbinnen.

Profiel en route

De route via de Dennenweg en de Mandemaattunnel wordt aangelegd om de ontsluiting van Assen Oost, GGZ en Diepstroeten op de hoofdinfrastructuur te verbeteren. Gestreefd wordt naar een vlotte en veilige ontsluiting van Assen oost. Zoals hierboven genoemd is de nieuwe inrichting in overeenstemming met de huidige richtlijnen. Aanleg van een middensteunpunt en het laten vervallen van het plateau ter plaatse van de fietsoversteek past hierbinnen.

Naast realisatie van de Mandemaattunnel en het opwaarderen van de Dennenweg naar een gebiedsontsluitingsweg wordt ook de Stadsboulevard en het Stationsgebied aangepakt. Hierdoor ontstaat een solide verkeersstructuur.

Snelheid

Vanaf het moment dat bestuurders de bebouwde omgeving naderen wordt, vanuit verkeersveiligheids- overwegingen en geluidoverlast, de rijsnelheid van het verkeer teruggebracht van 50 km/uur naar 30 km/uur. Het beoogde wegprofiel is in overeenstemming met de huidige richtlijnen voor wegen met een snelheid van 50 km/uur. Dit komt onder meer tot uitdrukking in een relatief smalle rijbaan en een vrijliggend fietspad.

De suggestie om op het gehele traject een maximumsnelheid van 30 km/ uur te handhaven, wordt niet geloofwaardig geacht richting weggebruiker. Bovendien is het onvoldoende in overeenstemming met het doel van de nieuwe ontsluiting

Daarnaast is de weg niet een rechte rijbaan, maar zit er een aantal bochten in. Dit heeft een snelheidsreducerend effect. In de basis heeft iedereen de verantwoordelijkheid om zich aan de maximum snelheid te houden. Over de handhaafbaarheid van het betreffende snelheidsregime in relatie tot het ontwerp vindt afstemming plaats met de politie

Groen

Voor de verbreding van de Dennenweg en de aansluiting van de Mandemaattunnel op de Dennenweg moeten de bomen langs een deel van de oostzijde van de Dennenweg gekapt worden. Het is helaas niet mogelijk gebleken om het wegprofiel tussen de bomen op een verkeersveilige manier vorm te geven. Het wegprofiel wordt dan te smal om de toename van het verkeer veilig te kunnen afwikkelen.

In de zienswijze wordt de groenzone tussen het spoor en de Dennenweg genoemd. In het huidige plan blijft deze groenzone ook grotendeels in tact. Alleen ter plaatse van de toekomstige ligging van de Mandemaattunnel en de bijbehorende aansluiting op de Dennenweg zal een deel van de groenstrook verwijderd worden. Daarnaast zal voor het laten meanderen van de Stadsbroekloop een aantal bomen gekapt moeten worden. In de eindsituatie worden echter ook weer bomen geplant. De Mandemaattunnel wordt ingekleed met nieuw aan te planten groenvoorzieningen. Uit het bij het bestemmingsplan behorende ecologisch onderzoek is overigens niet gebleken dat door het verwijderen van de groenvoorzieningen eventuele habitats van beschermde diersoorten verstoord zullen worden. Afgesproken is dat bij de hele Stadsboulevard gezorgd wordt voor vervangend groen.

Reistijd

De gemeente hecht er veel waarde aan om een aantrekkelijke route naar de wijk Assen Oost, GGZ en Diepstroeten te realiseren nu de doorstroming op de bestaande route over de Overcingellaan wordt belemmerd door vertragingen zoals voorrang verlenen, rood licht of dichte spoorwegovergang. Dit alternatief is gevonden in de bouw van de Mandemaattunnel. Feit is dat de bestaande route onbelemmerd sneller is dan de nieuwe route, maar deze situatie komt vrijwel nooit voor. De berekende reistijd (exclusief vertragingen zoals voorrang verlenen, rood licht of dichte spoorwegovergang) voor de 'oude route' via Overcingellaan en WZA is 67 seconden. De 'nieuwe route' via Mandemaattunnel kost 84 seconden. Door de aanwezigheid van bovengenoemde vertragende factoren op de oude route verwachten wij dat de nieuwe route voor een

aanzienlijk deel van het verkeer aantrekkelijker is. Wanneer het hele nieuwe traject via Mandemaattunnel, zoals door u wordt voorgesteld, 30km/uur wordt, dan neemt de reistijd relatief veel verder toe (namelijk naar 120 seconden). De nieuwe route kost dan bijna tweemaal zoveel tijd als de oude route. Dit vindt de gemeente niet acceptabel. Daarom handhaaft de gemeente het voorstel waarbij op het grootste deel van het traject een regime van 50km/h geldt. De gemeente is van mening dat hiermee een aantrekkelijke route voor autoverkeer van en naar Assen Oost, GGZ en Diepstroeten wordt gerealiseerd.

Ten aanzien van vermeende onveiligheid bij 50 km/h (punt 8) wordt opgemerkt dat de gemeente wegen conform landelijke verkeersveiligheidsbeleid inricht (Duurzaam Veilig). De weginrichting wordt op het gekozen snelheidsregime aangepast.

Geluid

Voor de aanpassing van de Dennenweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (bijlage 1 bij het bestemmingsplan). Hieruit is gebleken dat, voor zover het betrekking heeft op de zoneringsplichtige wegen (50 km/uur of meer), na het treffen van maatregelen voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Veiligheid in relatie tot GGZ Drenthe en VanBoeijen

Met GGZ Drenthe en VanBoeijen is afstemming gezocht over het ontwerp. In het ontwerp is zeker aandacht voor de cliënten van deze zorginstellingen. Dit komt onder meer tot uitdrukking in de realisatie van een vrijliggend fiets- en voetpad daar waar het autoverkeer 50 km/uur zal gaan rijden in de toekomstige situatie. Ook bij de oversteek richting de tunnel naar de Sparrenlaan komt tussen de rijbanen een brede middengeleider, waar voetgangers en fietsers even kunnen wachten. Dit vergemakkelijkt de oversteekbaarheid van de Dennenweg en bevordert de verkeersveiligheid aanzienlijk. Wij zijn dan ook van mening dat in dit ontwerp voldoende rekening is gehouden met de verkeersveiligheid voor cliënten van GGZ Drenthe en VanBoeijen.

Besparing in relatie tot Greenwall

Het is niet helemaal duidelijk op welke besparing reclamant exact duidt in de verwijzing naar de kostenbesparing en de realisatie van een Green Wall langs het Zuiderpark. Wij gaan er vanuit dat bedoeld wordt op de besparing die gerealiseerd zou kunnen worden bij het niet kappen van de bomen en het niet opwaarderen van de Dennenweg. Zoals reeds aangegeven in de beantwoording van deze zienswijze is het opwaarderen van de Dennenweg noodzakelijk en is er daarmee geen sprake van een besparing.

Los van het opwaarderen van de Dennenweg dient bij instandhouding van het huidige snelheidsregime de weg aangepast te worden. De besparing die dit op zou leveren is naar onze inschatting zeker niet genoeg voor realisatie van een Green Wall bij het Zuiderpark. Tot slot vragen wij ons af welk belang van reclamant gediend is bij de aanleg van een dergelijke Green Wall langs het Zuiderpark.

Conclusie:

Geadviseerd wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren. Deze zienswijze geeft tevens geen aanleiding om wijzigingen in het vast te stellen bestemmingsplan aan te brengen.

Zienswijze 2.

Ingekomen 8 december 2014, verzonden op 7 december 2014.

Deel 1 van zienswijze 2:

Het plan geeft een dusdanige inbreuk op het woongenot, dat reclamant aangeeft niet langer op deze locatie te willen wonen. Door de plannen wordt de woning echter onverkoopbaar, want wie wil zo dicht bij (of eigenlijk op) een verkeersplein wonen?

Reactie deel 1:

Wij begrijpen dat de reconstructie van de Stadsboulevard voor reclamant gevolgen heeft. De oostelijke rijbaan

voor autoverkeer op de Stadsboulevard komt, in vergelijking tot de huidige situatie, verder van de woning van reclamant af te liggen. Het voetpad komt wel dichterbij de gevel te liggen. Daarnaast zal een deel van de groenvoorzieningen voor de reconstructie van de Stadsboulevard moeten wijken. Ondanks deze gevolgen hebben wij met dit ontwerp een verkeersveilige oplossing bedacht voor de ontsluiting van Assen Oud Zuid (in alle richtingen) en een volwaardige aansluiting van de Pelikaanstraat (ook in alle richtingen), zonder dat hiervoor een verkeersregelininstallatie (VRI) noodzakelijk is. Een VRI heeft overigens doorgaans een nog groter ruimtebeslag (qua verharding) en uitstraling op de omgeving dan een verkeersplein. De voorgestelde keuze is daarom de minst nadelige voor reclamant.

Op 9 maart 2015 heeft overleg plaatsgevonden tussen de gemeente en een aantal omwonenden over de situering van het verkeerspleintje. Dit overleg heeft ertoe geleid dat de gemeente heeft besloten reclamant en de overige omwonenden tegemoet te komen door het ontwerp van het verkeerspleintje aan te passen. Zo is o.a. het verkeerspleintje iets versmald, waardoor voor reclamant een iets gunstigere situatie is ontstaan. Deze oplossing voorziet tevens in het handhaven van het forse aanwezige groen aan de overzijde nabij de spoorweg. Ook het nieuwe ontwerp van het verkeersplein past binnen de begrenzing en de bestemming Verkeer van het vast te stellen bestemmingsplan.

Indien sprake is van een waardedaling van onroerend goed als gevolg van een planologische maatregel dan kan reclamant een verzoek om planschade bij het college van burgemeester en wethouders indienen. Een onafhankelijke beoordelingscommissie zal vervolgens beoordelen of en in welke mate sprake is van een planologisch nadeel welke voor vergoeding in aanmerking komt.

Voor de realisatie van onder andere de Stadsboulevard is een planschaderisicoinventarisatie uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat als gevolg van de herstructurering van de huidige Overcingellaan het risico op toe te wijzen planschadeclaims nihil zou zijn. Dit sluit echter niet uit dat een eventuele planschadeclaim op voorhand vruchteloos zou zijn.

Deel 2 van zienswijze 2:

Reclamant geeft aan dat er geen sprake is van een goed doordacht en consequent plan. Zo wordt bijvoorbeeld gesproken over een weg met het karakter van een laan, maar is het feitelijk de bedoeling dat er een grote oppervlakte aan asfalt voor de ingang van onze jaren '30 wijk wordt gelegd en wel zodanig dat een deel van de (toch al smalle) tuin van reclamant daarvoor onteigend moeten worden.

Reactie deel 2:

Als basis voor de aanleg van dit deel van de Stadsboulevard dient de Integrale visie Stadsboulevard en de daarbij behorende deelgebiedsvisie 'De Landschapslaan'. Deze visie vormt de vertaling van de in de structuurvisie FlorijnAs opgenomen ambities om de bereikbaarheid van de stad te verbeteren. Het ontwerp is de afgelopen tijd verder geoptimaliseerd en voor de kruising Port Natalweg – Overcingellaan – Pelikaanstraat heeft dat geresulteerd in de voorliggende verkeersoplossing. Over de mogelijke oplossingen voor deze kruising is uitvoerig met de omwonenden overleg gevoerd en gecommuniceerd. Zo zijn erin voorgaande jaren meerdere alternatieven op tafel gekomen en met de omwonenden besproken.

De Overcingellaan is een van de belangrijkste ontsluitingswegen van Assen en maakt onderdeel uit van de ringweg rondom de stad. Dit heeft automatisch tot gevolg dat eventuele aansluitingen en kruispunten overeenkomstig deze functie worden gedimensioneerd. In dit kader is de voorgestelde oplossing niet bijzonder groot. Hoewel het verkeersplein meer ruimte gebruikt dan een regulier kruispunt met een verkeersregelininstallatie (VRI) is de oppervlakte aan asfalt in vergelijking aanzienlijk kleiner. Bovendien realiseert de gemeente ook de Mandemaattunnel, wat een grote infrastructurele ingreep is, die bijdraagt aan een afname van verkeer op dit kruispunt.

De grond welke noodzakelijk is voor het verwezenlijken van de bestemming is allereerst benodigd voor realisatie van het doorzetten van het dwarsprofiel van het gehele wegvak Pelikaanstraat-Spoorstraat. Momenteel zijn we met reclamant in gesprek om overeenstemming te bereiken over de verwerving van de grond welke noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de bestemming. In het ontwerp van het bestemmingsplan is het perceeldeel daarom voorzien van de aanduiding 'wetgevingszone – verwezenlijking in naaste toekomst'. Ons uitgangspunt is en blijft om in minnelijke sfeer tot overeenstemming te komen.

Deel 3 van zienswijze 2:

Op dit moment ligt voor de woning van reclamant en aan de ingang van de wijk een groen perk met een aantal hoge bomen (coniferen), waarvan er één in het midden van dit grasveld dienst doet als de grootste kerstboom van Assen, die elk jaar vol verlicht de bezoekers welkom heet in de stad. Deze conifeer kan niet blijven staan als de plannen doorgaan, omdat de weg 8 meter opschuift in de richting van de woningen.

Reactie deel 3:

De grote zilverspar past inderdaad niet in de plannen voor de reconstructie van de Stadsboulevard. Wij snappen dat een dergelijke boom voor reclamant – en voor meerdere buurtbewoners - een bepaalde emotionele waarde heeft. Daarom is een onderzoek gestart naar de mogelijkheid om deze boom te verplaatsen. De boom heeft echter de weersomstandigheden op 31 maart 2015 niet overleefd en is omgevallen. Op dit moment wordt onderzocht hoe met deze nieuwe, ontstane situatie wordt omgegaan en welke mogelijkheden dit biedt voor de groene inrichting van het gebied.

Deel 4 van zienswijze 2:

Het gevolg van de geplande wijziging van het kruispunt is dat er straks zowel aan de zijkant als aan de voorkant van de woning geen privacy meer is volgens reclamant. De openbare weg komt zo dicht langs het pad naar de voordeur te liggen dat er geen ruimte meer is voor een hoge groene beplanting, zoals dat nu het geval is. De huidige beplanting zorgt nog enigszins voor wering van het verkeersgeluid en de verkeersvervuiling en maakt dat reclamant nu aan de zij- en voorkant van zijn woning tegen groen aankijk en niet het uitzicht heb op het verkeer en de kantoorgebouwen aan de overkant van de straat.

Reactie deel 4:

Zoals aangegeven bij de beantwoording van opmerking 2 van deze zienswijze komt de rijbaan dichtter op de woning van reclamant te liggen. Een deel van de aanwezige groene beplanting moet hiervoor verwijderd worden. In overleg met reclamant wordt op dit moment gezocht naar een oplossing om te komen tot een nieuwe groene afscheiding waardoor de privacy aan deze zijde van de woning enigszins hersteld wordt. Tevens is ten opzichte van het ontwerp-bestemmingsplan nabij de woning van reclamant een strook groen van circa 2 à 3 meter bestemd als Groen en niet meer als Verkeer.

Beplanting draagt niet bij aan wering van wegverkeerslawaaï. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat als gevolg van de reconstructie van de stadsboulevard weliswaar sprake is van een toename van de geluidbelasting, maar dat dit niet meer is dan 2 dB (1,0 en 1,1 dB). Hierdoor is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Hierdoor is het treffen van maatregelen voor het weren van geluid van wegverkeerslawaaï niet aan de orde. Overigens wordt opgemerkt dat de rijbaan voor autoverkeer verder van de woning af komt te liggen dan in de huidige situatie het geval is.

Deel 5 van zienswijze 2:

Deze groene beplanting schermt ook de wijk als het ware af van de weg en zorgt ervoor dat het beeld van een prettige oude woonwijk ontstaat. Als de plannen doorgaan zal het uitzicht volgens reclamant aan de zijkant het verkeer op de Overcingellaan zijn en kijkt reclamant aan tegen de kantoorgebouwen aan de overkant van de Overcingellaan en de nieuw geplande parkeerplaatsen aan de voorkant van deze gebouwen. Aan de voorkant, nu met uitzicht op jarenoude grote coniferen en andere beplanting, kijk ik dan uit op het nieuwe grote verkeersplein van asfalt en het daar rijdende verkeer.

Reactie deel 5:

De beplanting ter hoogte van de woning van reclamant zal gedeeltelijk verwijderd moeten worden. De woning van reclamant zal hierdoor enigszins zichtbaarder worden dan voorheen. Zonder maatregelen zal reclamant dan inderdaad zicht hebben op de aan de overkant gelegen kantoorgebouwen en parkeerplaatsen. Zoals reeds aangegeven zijn wij met reclamant in overleg om een aanvaardbare oplossing te zoeken voor deze situatie. Wij zien hiertoe genoeg mogelijkheden om het uitzicht op de parkeerplaatsen en het kantoorgebouw te beperken.

Voor het overige wordt er niet veel beplanting verwijderd. De genoemde 'wijkafschermende beplanting' (beplanting aan de achterzijde van de woningen langs de Plataanweg) blijft behouden.

Deel 6 van zienswijze 2:

Te verwachten valt dat het opschuiven van het verkeer in de richting van de woningen op verschillende manieren extra overlast en een belasting (en een financiële aderlating) voor de eigenaren van deze woningen zal betekenen.

Reactie deel 6:

Het fiets- en voetpad schuift wel op richting de woning van reclamant. Ter plaatse van de woning schuift de rijbaan voor het autoverkeer niet op richting de woning, maar komt juist verder van de woning af te liggen. Ter plaatse van het kruispunt schuift de rijbaan voor het autoverkeer op richting het westen. Merendeel van de benodigde ruimte is gevonden aan de oostzijde. Daar schuift de rijbaan 10 meter op richting het oosten.

Zoals aangegeven bij de beantwoording van deel 4 van deze zienswijze leidt de genoemde opschuiving van het verkeer niet tot een onevenredige toename van de geluidsoverlast op de gevel van de woning van reclamant. Daarnaast is door ons onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit als gevolg van reconstructie van de Overcingellaan. Hieruit is gebleken dat de reconstructie 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Hierdoor kunnen nadere maatregelen ten aanzien van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

Indien reclamant van mening is dat haar woning door deze planologische maatregel in waarde is gedaald, dan kan een verzoek om tegemoetkoming in planschade bij het college van burgemeester en wethouders ingediend worden. Een onafhankelijke beoordelingscommissie zal een advies uitbrengen of en in welke mate reclamant mogelijk gecompenseerd moet worden voor het planologisch nadeel.

Deel 7 van zienswijze 2:

Vanaf het begin van de planvorming inmiddels jaren terug heeft reclamant de projectleiding ideeën aan de hand gedaan die volgens hem zouden kunnen leiden tot een voor iedereen aanvaardbare aanpassing van het kruispunt. Reclamant geeft aan steeds meegepraat en meegedacht te hebben. Tot dusver heeft dit nog niets opgeleverd. In geen enkel onderdeel van het plan komen de inzichten en belangen van reclamant naar voren.

Sterker nog, naarmate de planvorming vorderde kwamen we tot de conclusie dat de gemeente kennelijk geen enkele boodschap heeft aan de bewoners en het maken van de verbinding tussen de noordelijke rondweg en de zuidelijke rondweg boven alles gaat. De belangen van bewoners van Oud-Zuid, inwoners van de stad, spelen geen enkele rol hierbij en zijn totaal ondergeschikt aan die van het verkeer. Het afschermen van de wijk met geluidschermen of groene schermen is diverse keren geweigerd en op geen enkele wijze is gepoogd om de bewoners van Assen-Zuid ook maar iets tegemoet te komen in de enorme nadelen die we gaan ondervinden van de aanpassing van het kruisingsvlak.

Reactie deel 7:

De afgelopen jaren heeft veel overleg plaatsgevonden met de bewoners van de Plataanweg en de Port Natalweg over de aansluiting van de wijk Oud Zuid op de toekomstige Stadsboulevard. Op basis van het uitgangspunt dat er geen rotonde en geen verkeersregeling gewenst is op dit kruispunt, zijn er veel verschillende varianten onderzocht en besproken. Geen van de varianten heeft een oplossing geboden waarin

de wensen van de omwonenden in zowel Oost als Oud - Zuid en de gemeente op een goede wijze een plaats gekregen heeft. In de meest gunstige variant was alsnog sprake van een beperking van het aantal rijrichtingen (bijvoorbeeld niet meer van de Port Natalweg naar de Pelikaanstraat).

Eind vorig jaar is de verkeersoplossing herzien. Hieruit is voorliggend ontwerp (het verkeersplein) naar voren gekomen. Deze kruispuntvorm maakt alle rijrichtingen mogelijk. In dit proces zijn de belangen van de bewoners van Oud Zuid en Assen Oost ten aanzien van de rijrichtingen meegewogen. Ook voor wat betreft de wegenstructuur van Assen is deze oplossing volwaardig en logisch en gericht op alle weggebruikers. Zoals ook in de reactie op deel 1 van deze zienswijze is aangegeven, is op 9 maart opnieuw met omwonenden overlegd en is als gevolg hiervan het ontwerp van het verkeersplein aangepast.

Er is, gelet op de geluidbelasting op de gevels van de woningen in de toekomstige situatie (2030) geen aanleiding en noodzaak om aanvullende akoestische maatregelen te treffen. Een geluidscherm is dan ook niet aan de orde.

Deel 8 van zienswijze 2:

Reclamant is van mening dat het geplande kleinschalige verkeersplein in strijd is met het door de gemeente zelf aangegeven karakter van de laan, nu een groot deel van de groene toegang tot de wijk wordt vernietigd en het historische karakter van onze wijk onherstelbaar wordt beschadigd. Tevens zou sprake zijn van een forse verwachte toename van het geluidniveau (zoals blijkt uit het bij de stukken gevoegde onderzoeksrapport) en andere overlast, zou op zijn minst verwacht kunnen worden dat de gemeente alles in het werk zou stellen om het verkeersplein, als dat er dan toch zou moeten komen, zo ver mogelijk van de woonwijk te houden, door het bijvoorbeeld verder zuidelijk te plannen, zodat de bewoners er zo min mogelijk extra overlast van zouden hebben.

Kennelijk is dat teveel gevraagd. Zonder enige inhoudelijke onderbouwing wordt dit geweigerd. En dat terwijl er aan de zuidkant van de geplande kruising in het geheel geen woningen staan, alleen, een parkeerterrein van het WZA. En tussen het spoor en de woning van reclamant staan alleen kantoorgebouwen. Kortom, het verplaatsen van het kruisingsvlak is mogelijk zonder dat daardoor de belangen van andere bewoners in het geding komen. Het ovale kruisingsvlak kan dan blijven, het nadeel van de nieuwe kruising wordt voor reclamant acceptabeler zonder dat het probleem bij andere burgers op het bord wordt geschoven.

Reactie deel 8:

Juist door de realisatie van dit verkeersplein blijft het karakter van de laan beter behouden, dan wanneer hier een kruisingsvlak met een verkeersregelinstallatie gerealiseerd zou moeten worden. De doorgaande rijbanen blijven behouden en worden in ruimtelijke zin beter benadrukt. Op het verkeersplein hebben de doorgaande rijbanen voorrang ten opzichte van de aansluitingen Port Natalweg en de Plataanweg. Langs de rijbanen van de Stadsboulevard ten noorden van het kruispunt Pelikaanstraat/Port Natalweg, en ook in de middenberm wordt nieuwe laanbeplanting in de vorm van Lindebomen geplaatst.

Oud Zuid heeft een bijzondere cultuurhistorische kwaliteit. Echter dat de aanleg zou leiden tot een onherstelbare schade aan deze cultuurhistorische kwaliteit wordt door ons niet gedeeld. Wij zijn juist van mening dat een dergelijk verkeersplein, zonder allerhande technische oplossingen zoals een verkeersregelinstallatie, beter recht doet aan de cultuurhistorische kwaliteiten van Oud Zuid. De wijk en de aansluiting van de Port Natalweg op de Stadsboulevard wijzigt immers niet in vergelijking met de huidige situatie. Daarnaast wordt op het kruispunt groen toegevoegd.

Een verplaatsing van het verkeersplein naar het zuiden is door ons onderzocht en niet mogelijk gebleken. De zuidzijde van het voorrangsveld ligt tegenover de verbinding met de spoorwegovergang. Dit voorkomt dat

linksafslaande voertuigen vanuit het noorden op de rijbaan van de Stadsboulevard gaan wachten bij een gesloten spoorwegovergang. Verschuiven van het voorrangspein in zuidelijke richting kan dus niet zondermeer. Wanneer het verkeersplein in zuidelijke richting wordt geschoven, wordt de opstelruimte voor het kruispunt WZA minimaal, waardoor wachtrijen in de spits voorliggende kruispunten kunnen blokkeren. Dat is een ongewenste situatie.

Deel 9 van zienswijze 2:

Reclamant merkt op dat in de toelichting van het bestemmingsplan juist beschreven staat dat het tracé ter plaatse van de woning van reclamant voorzien is van een dichtere groenstructuur vanwege de landschappelijke waarde van het gebied. Aan deze constatering wordt echter geen enkele consequentie verbonden. Het plan spreekt van een groene loper door de stad, waarbij dan kennelijk uit het oog wordt verloren dat op een van de belangrijkste kruispunten van deze zogenaamde stadsboulevard het groen en de belangen van de bewoners aan alle kanten van ondergeschikt belang is geworden.

Reactie deel 9:

De ruimtelijke kwaliteit van de Europaweg Zuid (tussen de Haarweg en de Pelikaanstraat) wordt in hoge mate bepaald door de aanwezigheid van een zeer groene omgeving. Niet alleen direct grenzend aan de weg, maar ook de omgeving rondom het wegtracé wordt in belangrijke mate gekenmerkt door het aanwezige groen. De visie voor het zuidelijke deel van de Stadsboulevard (tot aan de kruising met de Pelikaanstraat) heeft niet voor niets de naam Landschapsboulevard gekregen. In deze visie staat over de landschapsboulevard het volgende:

“Het groen is bepalend voor de Landschapsboulevard. Dichte beplanting en bosranden langs de weg worden afgewisseld met open ruimtes en zichtlijnen op het landschap. De gebouwen liggen op afstand maar zorgen ook voor oriëntatie. De Landschapsboulevard wordt gekleurd door de diverse kruisingen. Het is een geësceneerde route die de aanwezige landschappelijke kwaliteiten en contrasten leesbaar en ervaarbaar maakt.”

In het ontwerp heeft het groene karakter van de landschapsboulevard een volwaardige plek gekregen. Zo worden langs de laan nieuwe bomen aangebracht en wordt het geheel omgeven door (nieuwe) groene elementen. Het is echter niet te voorkomen dat bij een ingreep in de fysieke leefomgeving bestaande groene elementen soms moeten wijken voor infrastructuur. Uiteraard hebben wij getracht om met het ontwerp zoveel als mogelijk recht te doen aan de reeds aanwezige groene kwaliteiten, maar het is niet te voorkomen dat voor de opwaardering van de Overcingellaan tot Stadsboulevard bestaand groen moet wijken.

Deel 10 van zienswijze 2:

Reclamant hecht belang aan het behoud van oude panden en oude wijken in een stad. Kennelijk de gemeente voorheen ook. Dat de toegang tot een oude jaren '30 wijk zo gemakkelijk wordt prijsgegeven, terwijl de gemeente nota bene zelf de woningen heeft aangewezen als van belang en kenmerkend voor de toegang naar de binnenstad wordt zonder enige uitleg of afweging gedaan. Reclamant geeft aan (als eigenaar en bewoner) de verplichting te hebben om het pand zoveel mogelijk in originele staat te houden en er voor te zorgen dat het zoveel mogelijk behouden blijft voor het nageslacht. Maar daar staat ook een verplichting aan de zijde van de gemeente tegenover, die niet wordt nageleefd.

Reactie deel 10:

Het is ons bekend dat een aantal panden direct grenzend aan de kruising Port Natalweg – Overcingellaan een monumentale status heeft. Het gebied als zodanig heeft echter niet de status van beschermd stadsgezicht. Ook is het gebied in de onlangs door de raad vastgestelde beheersverordening 'Assen Oud Zuid' (vastgesteld op 3 oktober 2013) niet voorzien van een dubbelbestemming ter bescherming van de (eventueel) aanwezige cultuurhistorische waarden. Behalve de monumentale panden is hierdoor aan het gebied geen bijzondere status toegekend.

Dit betekent overigens niet dat in de afweging om te komen tot dit ontwerp de aanwezige kwaliteiten van de omgeving geen volwaardige rol in het afwegingsproces gespeeld hebben. Wij zijn van mening namelijk dat deze oplossing zowel recht doet aan de historische uitstraling van de wijk, als ook aan de visie Stadsboulevard, de kaders en uitgangspunten ten aanzien van doorstroming en bereikbaarheid.

Conclusie zienswijze 2

Geadviseerd wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren. Deze zienswijze geeft tevens geen aanleiding om wijzigingen in het vast te stellen bestemmingsplan aan te brengen.

Zienswijze 3.

Ingekomen en verzonden op 9 december 2014.

Algemene opmerking:

Deze zienswijze is voor een groot deel gelijklopend aan zienswijze 2. Voor de beantwoording van terugkerende onderwerpen wordt verwezen naar die zienswijze. Nieuwe punten staan hieronder weergegeven en zijn voorzien van een reactie.

Deel 1 van zienswijze 3:

Reclamanten geven aan dat de verkeersintensiteit toeneemt, met als gevolg dat de geluidbelasting en de hoeveelheid fijn stof ook toe zal nemen. De vervuiling wordt hierdoor intensiever en komt ook nog eens dichterbij de woningen toe.

Reactie deel 1:

Uit een vergelijking van het verkeersmodel uit 2013 en 2030 blijkt dat de verkeersintensiteiten tussen 2013 en 2030 op het tracé Pelikaanstraat – Spoorstraat toe zal nemen met ruim 7.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze toename is niet het gevolg van de reconstructie van de stadsboulevard, maar is het gevolg van de groei van de stad tot 2030.

In de huidige situatie worden problemen gesignaleerd in de afwikkeling op de Overcingellaan. Om ook de verwachte toename goed door de stad te geleiden is aanpassing van de huidige infrastructuur gewenst. Als wegbeheerder zijn wij verplicht onderzoek te doen naar de akoestische effecten van een dergelijke aanpassing van de infrastructuur. Dit onderzoek heeft vorm gekregen in de rapportage welke als bijlage onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan. Hieruit is gebleken dat als gevolg van de wegaanpassing geen sprake is van een wegreconstructie op grond van de Wet geluidhinder. Er is geen sprake van een toename van de geluidbelasting op de te beschouwen woningen aan de Plataanweg en de Port Natalweg met meer dan 2 dB als gevolg van de Overcingellaan/Europaweg Zuid. Hierdoor is geen sprake van een wegreconstructie. Het treffen van maatregelen of het vaststellen van een hogere grenswaarde is niet aan de orde.

Door de gemeente Assen is in het kader van de structuurvisie FlorijnAs onderzoek gedaan naar de gevolgen van de FlorijnAs op de luchtkwaliteit. De realisatie van alle ontwikkelingen binnen de FlorijnAs leiden op gebiedsniveau tot een toename van de verkeersintensiteiten. Dit werkt door in een beperkte toename van de concentraties, de grenswaarden worden echter nergens overschreden. Specifiek voor het bestemmingsplan is nog een toets gedaan in het kader van de in de Wet milieubeheer opgenomen Niet in betekenende mate (NIBM). Ook hieruit is gebleken dat geen sprake is van overschrijding van de normen.

Deel 2 van zienswijze 3:

Reclamanten vinden het voorgestelde plan niet in overeenstemming met het karakter van een laan of boulevard. Deze mooie termen zijn uiteindelijk een verbloeming voor het feit dat het de bedoeling is om meer asfalt door deze fraaie jaren '30 wijk te leggen, om zo een betere Noord-Zuid verbinding te creëren op deze steeds drukker wordende weg.

Reactie deel 2:

De Europaweg Zuid en de Overcingellaan zijn onderdeel van de hoofdontsluitingsstructuur van Assen. In de huidige situatie worden problemen gesignaleerd in de afwikkeling op de Overcingellaan. Om ook de verwachte toename goed door de stad te geleiden is aanpassing van de huidige infrastructuur gewenst. Bovendien worden huidige problemen voor wijkgerelateerd verkeer opgelost.

Met de reconstructie wordt de laanstructuur versterkt door het aanbrengen van laanbeplanting die zowel in de middenberm als de beide zijbermen komen te staan. In dit kader verwijzen wij ook naar de beantwoording van zienswijze 2 opmerking 9. Er worden geen maatregelen getroffen in de wijk zelf, maar alleen op de Overcingellaan direct grenzend aan de wijk.

Deel 3 van zienswijze 3:

De huidige groene beplanting schermt de wijk als het ware af van de weg en zorgt ervoor dat het beeld van een prettige oude woonwijk ontstaat. Als de plannen doorgaan zal ons uitzicht het verkeer op de Overcingellaan zijn. Bijna de helft van het grasveld verdwijnt in uw laatste plan. De toegang van de wijk verandert hierdoor sterk van karakter. De woningen die uitkijk hebben op de toekomstige rotonde hebben een monumentale status, waarvan twee de status rijksmonument hebben en de andere twee zijn gemeentelijk monument. Ze vormen gezamenlijk een beeldbepalend monumentaal stadsgezicht van Assen zoals ook is genoemd in de provinciale notitie. De gemeente heeft bepaald dat dit behouden moet blijven, en veel inwoners van de stad kennen en waarderen dit deel van de wijk. In de nu gepresenteerde visie doet het er kennelijk niet meer zo toe dat de toegang tot dit deel van de stad zal veranderen van een idyllisch plaatje in een kil en niets landschappelijks toevoegend verkeersplein.

Reactie deel 3:

De groene beplanting rondom de wijk blijft voor het overgrote deel onaangetast. Alleen ter plaatse van het kruisingsvlak Port Natalweg en direct naast de woning Plataanweg 35 verdwijnt een deel van de groene beplanting. Vanuit de woning van reclamant is geen rechtstreeks uitzicht op het kruisingsvlak of de stadsboulevard.

Het huidige grasveld zal inderdaad deels verdwijnen. Het huidige kruisingsvlak (midden van het toekomstige verkeersplein) zal aangeplant worden met groen en/of ingezaaid worden met gras. Ook worden groene tussenbermen gerealiseerd.

Het is ons bekend dat een aantal panden direct grenzend aan de kruising Port Natalweg – Overcingellaan een monumentale status heeft. Het gebied als zodanig heeft echter niet de status van beschermd stadsgezicht. Ook is het gebied in de onlangs door de raad vastgestelde beheersverordening ‘Assen Oud Zuid’ (vastgesteld op 3 oktober 2013) niet voorzien van een dubbelbestemming ter bescherming van de (eventueel) aanwezige cultuurhistorische waarden. De provinciale notitie waarna verwezen wordt heeft geen directe gevolgen voor de planologische status van dit gebied. Behalve de monumentale panden is hierdoor aan het gebied geen bijzondere status toegekend.

Dit betekent overigens niet dat in de afweging om te komen tot dit ontwerp de aanwezige kwaliteiten van de omgeving geen volwaardige rol in het afwegingsproces gespeeld hebben. Wij zijn van mening namelijk dat deze oplossing minder invloed heeft op de uitstraling van de wijk Oud Zuid dan bijvoorbeeld het plaatsen van een volwaardige verkeersregelininstallatie. Voor een dergelijke schakel in wegenstructuur biedt de gekozen oplossing relatief veel ruimtelijke kwaliteit. Technische installaties ontbreken en er is veel groen aanwezig op het kruispunt.

Deel 4 van zienswijze 3:

Stil asfalt was te slijtagegevoelig, het afschermen van onze wijk met geluidschermen of groene schermen is diverse keren ronduit geweigerd, omdat het niet nodig zou zijn en op geen enkele wijze is getracht om de

bewoners van Assen-zuid ook maar iets tegemoet te komen in de enorme nadelen die we gaan ondervinden van de geplande wijziging.

Reactie deel 4:

Een eerste stap om te kijken of sprake is van geluidsoverlast op aangrenzende geluidgevoelige objecten is het uitvoeren van een akoestisch onderzoek. In dit onderzoek wordt op basis van berekeningen gekeken naar de huidige en toekomstige geluidbelasting op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen. Indien uit dit onderzoek blijkt dat, ten gevolge van geluidzoneringsplichtige wegen (50 km/uur of meer), sprake is van een toename van de geluidbelasting met meer dan 2 dB en de geluidbelasting vervolgens boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB komt, dan is sprake van een wegreconstructie zoals aangegeven in de Wet geluidhinder. Indien dat het geval is, komt de afweging aan de orde of het treffen van maatregelen (aan de bron, in de overdracht of bij de ontvanger) noodzakelijk is.

Uit het akoestisch onderzoek (bijlage 1 bij het bestemmingsplan) is gebleken dat bij de woningen aan de Port Natalweg en de Plataanweg, als gevolg van de aanpassing van de Overcingellaan, een maximale toename van de geluidbelasting heeft van 1,3 dB (op de gevels van de woning Plataanweg 22). Er is daardoor op geen enkele woning aan de Plataanweg of de Port Natalweg sprake van een wegreconstructie op grond van de Wet geluidhinder. Het treffen van maatregelen is daarom niet noodzakelijk op grond van de Wet geluidhinder.

Deel 5 van zienswijze 3:

De suggestie van reclamant om de ovonde iets te verplaatsen werd afgedaan met een verkeerskundige reden dat er dan een kleine bocht in zou komen. Reclamanten verbazen zich daarover zeer, aangezien ze een haakse bocht tegenkomen vanaf de A28 als we Assen aan de zuidkant binnen komen met 70 km/uur.

Reactie deel 5:

De vergelijking met de situatie komend vanaf de A28 met de Stadsboulevard gaat niet op. Dit betreft een T-kruispunt geregeld met een verkeerslicht. Het is onmogelijk om hier veilig met 70 km/uur een afslaande beweging te maken.

Conclusie zienswijze 3:

Geadviseerd wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren. Deze zienswijze geeft tevens geen aanleiding om wijzigingen in het vast te stellen bestemmingsplan aan te brengen.

Zienswijze 4

Ingekomen en verzonden op 2 december 2014.

Deel 1 van zienswijze 4:

Reclamant geeft aan dat als men 20 jaar geleden Assen binnenkwam vanaf de zuidkant, en bij de kruising Port Natalweg – Overcingellaan je een gazondriehoek met drie zilversparren zag en een heel groot bloemperk. Daar is nu nog één zilverspar van over. Reclamant geeft aan, na drie jaar van overleg, verrast te worden met een plan van een verkeersplein met op de achtergrond een beschermd stadsdeel met panden die de status rijks- en gemeentemonument dragen. Een naast de woning van reclamant gelegen pand moet zelfs een stuk grond afstaan. Reclamant heeft altijd meegepraat en meegedacht. Voorliggend plan is nooit een optie geweest. Reclamant voelt zich hierdoor niet serieus genomen door de gemeente.

Reactie deel 1:

De afgelopen jaren heeft veel overleg plaatsgevonden met de bewoners van de Plataanweg en de Port Natalweg over de aansluiting van de wijk Oud Zuid op de toekomstige Stadsboulevard. Op basis van het uitgangspunt dat er geen rotonde en geen verkeersregeling gewenst is op dit kruispunt, zijn er veel verschillende varianten onderzocht en besproken. Lange tijd heeft geen van de varianten een oplossing geboden

waarin de wensen van de omwonenden in zowel Oost als Oud – Zuid en het algemeen belang op een goede wijze een plaats hebben gekregen.

Eind vorig jaar is de voorliggende verkeersoplossing ontworpen. Hieruit is voorliggend ontwerp (het kleinschalige verkeersplein) naar voren gekomen. Deze kruispuntvorm maakt alle rijrichtingen mogelijk. In dit proces zijn de belangen van de bewoners van Oud Zuid en Oost ten aanzien van de rijrichtingen volwaardig meegewogen. Dat de gekozen oplossing niet naar de wens van reclamant is, doet niet af aan de (serieuze) wijze waarop de gemeente de bewoners heeft betrokken bij het ontwerp.

De grote zilverspar past inderdaad niet in de plannen voor de reconstructie van de Stadsboulevard. Wij snappen dat een dergelijke boom voor reclamant – en voor meerdere buurtbewoners – een bepaalde emotionele waarde heeft. Daarom is een onderzoek gestart naar de mogelijkheid om deze boom te verplaatsen. De boom heeft echter de weersomstandigheden op 31 maart 2015 niet overleefd en is omgevallen. Op dit moment wordt onderzocht hoe met deze nieuwe, ontstane situatie wordt omgegaan en welke mogelijkheden dit biedt voor de groene inrichting van het gebied. Naast de eerdere gesprekken die de gemeente heeft gehad met omwonenden is ook op 9 maart 2015 nog een overleg geweest over het verkeersplein. Dit heeft geleid tot aanpassing van het ontwerp. Dat reclamant zich niet serieus genomen voelt bevreemdt de gemeente. Er is immers meerdere malen overleg met omwonenden geweest. Het feit dat niet positief wordt besloten op voorstellen van reclamant, doet hier niet aan af.

Het is ons bekend dat een aantal panden direct grenzend aan de kruising Port Natalweg – Overcingellaan een monumentale status heeft. Het gebied als zodanig heeft echter niet de status van beschermd stadsgezicht. Ook is het gebied in de onlangs door de raad vastgestelde beheersverordening 'Assen Oud Zuid' (vastgesteld op 3 oktober 2013) niet voorzien van een dubbelbestemming ter bescherming van de (eventueel) aanwezige cultuurhistorische waarden. Behalve de monumentale panden is hierdoor aan het gebied geen bijzondere status toegekend.

Dit betekent overigens niet dat in de afweging om te komen tot dit ontwerp de aanwezige kwaliteiten van de omgeving geen volwaardige rol in het afwegingsproces gespeeld hebben. Wij zijn van mening namelijk dat deze oplossing minder invloed heeft op de uitstraling van de wijk Oud Zuid dan het plaatsen van een volwaardige verkeersregelinstantie.

Deel 2 van zienswijze 4:

Reclamant geeft aan dat de aanpassing van de Overcingellaan overbodig is. Als vanaf de A28 wordt gekomen, komend op de ringweg, dan staat daar aangegeven 'centrum rechts'. Als daar zou staan 'Parkeren centrum links' betekent dat alles wat naar het centrum wil linksaf gaat. Dat is een veel betere route. Automobilisten komen dan op de Balkenweg en rijden zo naar het centrum. Verdere bebording aanbrengen naar de parkeergarages. Het winkelend publiek en personeel van de middenstand kan de auto kwijt in de drie parkeergarages. Gemakkelijk te rijden, goed te vinden.

Wat daar niet moet zijn rijdt verder over de ringweg naar de kruising bij Univé. Als een spin in een web. Daar zit de meeste industrie en bedrijvigheid en kan alle kanten op. Het werkverkeer en verkeer van o.a. VanBoeijen, GGZ en heel Assen Oost gaat op de ringweg rechts en dan de Mandemaattunnel in. Dan ben je al veel verkeer kwijt. Het restant over de Stadsboulevard Zuid is dan al behoorlijk ingedamd.

Wat in eerste instantie de bedoeling was, is dat je zonder obstakels Assen zou binnenrijden. Als je dit plan ziet, met al die bochten waar ook bussen langs gaan, dan is het plan volgens reclamant niet uitvoerbaar. Al helemaal is er niet gedacht aan fietsers en voetgangers. Zie maar dat je er komt.

Reactie deel 2:

Eén van de doelen van de FlorijnAs is het verbeteren van de bereikbaarheid van Assen. Bij het niet doorgaan van de Ring om Assen Oost, is de Overcingellaan aangewezen als onderdeel van de ringstructuur. Het door

reclamant voorgestelde alternatief biedt geen volwaardige en robuuste oplossing om de bereikbaarheid van de oostzijde van Assen, het centrum en het station te verbeteren, met behoud en zelfs verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Wij begrijpen dat deze oplossing voor reclamant het beste alternatief lijkt, maar kijkend naar de overige betrokken belangen is dit alternatief niet uitvoerbaar en niet realistisch.

Daarnaast laat verkeer zich niet (altijd) sturen door informatieve borden, men zoekt de kortste route naar de bestemming. Doel van de FlorijnAs is om het verkeer ook die route te laten nemen, die daarvoor het meest geschikt is.

Conclusie zienswijze 4

Geadviseerd wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren. Deze zienswijze geeft tevens geen aanleiding om wijzigingen in het vast te stellen bestemmingsplan aan te brengen.

Zienswijze 5. [REDACTED]

Verzonden op 22 november 2014, ingekomen op 3 december 2014.

Algemene opmerking:

Deze zienswijze is voor een groot deel gelijklopend aan zienswijzen 2 en 3. Voor de beantwoording van terugkerende onderwerpen wordt verwezen naar deze zienswijzen.

Deel 1 van zienswijze 5:

Reclamant heeft het idee dat het wat meer verplaatsen van de ovonde een gedeeltelijke oplossing kan bieden. Het is zeer wenselijk dat de gemeente het kruispunt bijvoorbeeld verder zuidelijk en oostelijk zou projecteren, zodat zij als bewoners er zo min mogelijk last van hebben. Dit kan volgens reclamant aangezien er geen woonwijk is en de weg ook iets dichters langs het kantoorgebouw van VNN kan worden geleid. Waar geen parkeerplaatsen waren, staan nu 25 parkeervakken geprojecteerd. Er wordt geen reden gegeven waarom dit niet gebeurt.

Reactie deel 1:

De zuidzijde van het voorrangsplein ligt tegenover de verbinding met de spoorwegovergang. Dit voorkomt dat linksafslaande voertuigen vanuit het noorden op de rijbaan van de Stadsboulevard gaan wachten bij een gesloten spoorwegovergang. Verschuiven van het voorrangsplein in zuidelijke richting kan dus niet zondermeer.

Verschuiving richting het spoor is niet mogelijk. Hier is de beschikbare ruimte beperkt door de grondeigendommen.

Conclusie zienswijze 5:

Geadviseerd wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren. Deze zienswijze geeft tevens geen aanleiding om wijzigingen in het vast te stellen bestemmingsplan aan te brengen.

Zienswijze 6 [REDACTED]

Gedateerd 11 december 2014, ingekomen op 16 december 2014.

Deel 1 van zienswijze 6:

De weg (Overcingellaan) ter plaatse van het pand van reclamant wordt van het huidige tweebaans profiel, met slechts één bomenrij tussen de weg en het gebouw, aangepast tot twee vrij-liggende rijbanen, gescheiden door een middenberm met beplanting. Hierdoor is de zichtbaarheid van het pand, met name komende vanaf het station, ernstig in het geding. Voorts wordt zowel het inrijden als het uitrijden door de extra rijbanen, veel lastiger en onoverzichtelijker.

Reactie deel 1:

Reclamant is gedeeltelijk eigenaar van het perceel Overcingellaan 15. In de huidige situatie wordt het pand ontsloten vanaf de oprit bij de percelen Overcingellaan 17 en 19. Voor het pand zijn parkeerplaatsen gesitueerd en tussen de parkeerplaatsen en de rijbaan staat één rij bomen.

In de nieuwe situatie komen voor het pand een rijbaan in zuidelijke richting en een rijbaan in noordelijke richting. Beide rijbanen worden gescheiden door een middenberm. In deze middenberm is in het ontwerp een opstelgelegenheid opgenomen. Hierdoor wordt de oversteekbaarheid van de Overcingellaan van en naar de kantorenzone overzichtelijker en veiliger. De ontsluiting van de percelen blijft vergelijkbaar met de huidige situatie. De uitrit is op dezelfde locatie geprojecteerd. Aan weerszijden van de rijbanen (tussen het fietspad en de rijbaan) en in de middenberm worden in totaal vier rijen bomen aangeplant.

Naast het verbeteren van de bereikbaarheid, is een secundaire doelstelling van de FlorijnAs het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Wij zijn van mening dat door de voorgestelde wijziging de zichtbaarheid niet minder wordt dan in de huidige situatie. De panden langs de Overcingellaan blijven vanaf de weg goed zichtbaar (vergelijkbaar met de huidige situatie) en herkenbaar. Door het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit wordt het gebied aantrekkelijker. De eenheid in het ontwerp zorgt daarnaast voor meer herkenbaarheid van het gebied.

Deel 2 van zienswijze 6:

De weg komt veel dichterbij het gebouw te liggen (circa 10 meter dichterbij), niet alleen door het opofferen van de huidige groenstrook, maar tevens door de onteigening van de ruim 440 m² van het eigen terrein aan de voorzijde. Door de toename van de belasting van het verkeer (zowel qua geluid als fijnstof), belemmert dit de toekomstige gebruiksmogelijkheden.

Reactie deel 2:

Het klopt dat de weg dichterbij het pand van reclamant komt te liggen. Als uitwerking van de visie Stadsboulevard komt er een wegprofiel met twee afzonderlijke rijbanen, een middenberm en aan weerszijden een vrijliggend fietspad en voetpad.

Het is niet mogelijk gebleken om de Stadsboulevard geheel op grond te realiseren van de gemeente Assen. Met de eigenaren van de grond, welke nodig zijn voor de realisatie van de Stadsboulevard, worden op dit moment gesprekken gevoerd over de aankoop van de gronden. De intentie van de gemeente Assen is om er op minnelijke wijze uit te komen. Het is op voorhand niet te zeggen of wij met alle eigenaren daadwerkelijk overeenstemming bereiken. Om die reden zijn de voor realisatie van de stadsboulevard benodigde gronden voorzien van de aanduiding ‘wetgevingszone – verwezenlijking in naaste toekomst’.

Ten aanzien van de luchtkwaliteit is in het kader van de Structuurvisie FlorijnAs onderzoek gedaan naar de gevolgen van de aanpassing van de Stadsboulevard op de luchtkwaliteitseisen. In het kader van het bestemmingsplan is hier nog gedetailleerder naar gekeken. Hieruit is gebleken dat de normen vanuit de Wet milieubeheer nergens overschreden worden als gevolg van de wegreconstructie. Er kan derhalve niet gesteld worden dat sprake is van een onevenredige toename van de hoeveelheid fijnstof.

Een kantoorgebouw is geen geluidgevoelige bestemming op grond van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder. Toetsing aan de normen vanuit de Wet geluidhinder is daarom ook niet aan de orde. Echter in vergelijking met de huidige situatie wordt ander asfalt toegepast (SMA-NL5 en SMA-NL8). SMA-NL5 heeft de eigenschap om circa 1 dB geluid te reduceren. Naar verwachting zal hierdoor slechts beperkt sprake zijn van een toename van de geluidbelasting op de gevels van het gebouw.

Wij zijn – in tegenstelling tot reclamant - niet van mening dat door de luchtkwaliteit ter plaatse of de toename van de geluidbelasting de verhuurbaarheid en/of gebruiksmogelijkheden van het complex ernstig in het geding komen.

Deel 3 van zienswijze 6:

Het terrein aan de voorzijde wordt dermate ingeperkt dat de enige gebruiksmogelijkheid van het gebouw, die ook voorzien was in het oorspronkelijke plan van de gemeente (Integrale visie Stadsboulevard) onmogelijk wordt.

Reactie deel 3:

De reconstructie van de Stadsboulevard heeft geen gevolgen voor de gebruiksmogelijkheden van het pand van reclamant. Op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Assen Oud Zuid' (vastgesteld op 18 mei 2000) heeft het perceel de bestemming 'Kantoren'. Op grond van deze bestemming is het toegestaan de gronden en bouwwerken te gebruiken voor de uitoefening van administratieve, boekhoudkundige c.q. financiële, organisatorische en/of zakelijke functies – niet zijnde detailhandel – [...] met de daarbij behorende gebouwen waaronder begrepen ondergrondse parkeervoorzieningen, andere bouwwerken, tuinen en erven, met dien verstande dat per 100 werknemers maximaal 20 parkeerplaatsen toegestaan worden. In het vigerende bestemmingsplan is een beperking opgenomen van het maximaal aantal parkeerplaatsen.

Het op de plankaart aangegeven bouwvlak mag tot een maximum van 50% bebouwd worden met een maximale bouwhoogte van 15 meter.

In het nieuwe bestemmingsplan heeft het perceel de bestemming 'Gemengd' gekregen. Op grond van deze bestemming is het mogelijk de gronden en gebouwen te gebruiken voor dienstverlening, kantoor en maatschappelijke voorzieningen (met daaraan ondergeschikt allerlei bijbehorende voorzieningen). In het nieuwe bestemmingsplan is ten aanzien van het parkeren alleen opgenomen dat men op eigen terrein dient te voorzien in voldoende parkeergelegenheid. In de huidige situatie zijn 60 parkeerplaatsen aanwezig. De norm is ook 60 parkeerplaatsen. Na reconstructie zal reclamant de beschikking hebben over 67 parkeerplaatsen. Qua bouwmogelijkheden is aangesloten op de vigerende planregeling. Door het opschuiven van de Overcingellaan wordt het bouwvlak qua omvang kleiner, maar het bebouwingspercentage is verhoogd van 50 naar 55%. De bouwhoogte is gelijk gebleven.

Wij delen de stelling van reclamant – gelet op het bovenstaande – dan ook niet. In functioneel opzicht is zelfs sprake van een aanzienlijke verruiming van de exploitatiemogelijkheden, maar qua bouwmogelijkheden blijft de regeling hetzelfde. Er is dan ook geen sprake van een inperking van de gebruiksmogelijkheden van het perceel.

Deel 4 van zienswijze 6:

Het vrije onbebouwde terrein van het pand (ongeveer 2.400 m²) wordt dramatisch verkleind met ruim 440 m² (dat is bijna 20%). De gemeente doet voorkomen dat het aantal parkeerplaatsen gelijktijdig toeneemt van 60 naar 67 (ruim 10% meer). Dit is een vertekende voorstelling van zaken: het is evident dat met een dergelijke verkleining van het beschikbare, vrije terrein, ongeacht hoe creatief je met terreinindelingstekeningen in de weer gaat, er substantieel minder ruimte overblijft.

Reactie deel 4:

Het klopt inderdaad dat het terrein van reclamant door reconstructie van de Stadsboulevard kleiner qua oppervlakte wordt. Wij zijn van mening dat met de voorgestelde herinrichting van het terrein recht wordt gedaan aan de gebruiksmogelijkheden van het perceel met behoud van parkeergelegenheid en ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast komt er een groene afscherming tussen het trottoir en de parkeerplaatsen zodat het eigen terrein duidelijk afgescheiden wordt.

Conclusie zienswijze 6:

Geadviseerd wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren. Deze zienswijze geeft tevens geen aanleiding om wijzigingen in het vast te stellen bestemmingsplan aan te brengen.

Zienswijze 7.

Verzonden op 17 december 2014, ingekomen op 19 december 2014.

Deel 1 van zienswijze 7:

Het bestemmingsplan 'Stadsboulevard Zuid' maakt onder andere het realiseren van een autotunnel tussen de Europaweg-Zuid en de Burgemeester Bothenius Lohmanweg mogelijk. Deze ontwikkeling is op de plankaart o.a. aangegeven met de gebiedsaanduiding 'wetgeviingszone – verwezenlijking in naaste toekomst' en de bestemming 'Verkeer'. Deze gebiedsaanduiding en de bestemming 'verkeer' zijn over onze aardgastransportleiding geprojecteerd. Deze ontwikkeling is in strijd met de veilige ligging en veiligheid van onze aardgastransportleiding.

Het aanleggen van de autotunnel 'de Mandemaattunnel' met aansluitende wegen is alleen mogelijk als er een verlegging van de aardgastransportleiding plaatsvindt. Het huidige bestemmingsplan voorziet niet in de mogelijkheid tot het verleggen van de aardgastransportleiding. Op de plankaart is de aardgastransportleiding opgenomen volgens de huidige ligging. Dit maakt het plan niet uitvoerbaar.

Reactie deel 1:

Wij delen de stelling van reclamant niet. In het ontwerpbestemmingsplan is voor de ligging van de aardgastransportleiding een specifieke (dubbel)bestemming opgenomen. Aan weerszijden van de as van de leiding is een belemmeringenstrook opgenomen van 5 meter. Hiermee is voldaan aan de verplichting uit artikel 14 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Door de realisatie van de Mandemaattunnel wordt de dekking op de huidige aardgastransportleiding minder. Dit maakt het treffen van maatregelen noodzakelijk. Door reclamant wordt echter alleen verwezen naar verlegging van de huidige leiding, terwijl ook de verdiepte legging van de aardgastransportleiding in het huidige tracé mogelijk is. Weliswaar moet de leiding hiervoor circa vier weken afgesloten worden, maar door reclamant is aangegeven dat dit in de zomerperiode niet tot onevenredige problemen zou leiden.

In de betreffende dubbelbestemming is een regeling opgenomen waarbij, voorafgaand aan graaf- en bouwwerkzaamheden de leidingbeheerder goedkeuring moet geven over de werkzaamheden (aanlegvergunning). Een van de voorwaarden voor het verlenen van de vergunning is het veilig laten functioneren van de aardgastransportleiding. Duidelijk is dat zonder maatregelen de Mandemaattunnel voor een knelpunt zorgt op dit vlak. Met deze vergunning is echter geborgd dat (in overleg met de leidingbeheerder) maatregelen getroffen worden voor het veilig laten functioneren van de aardgastransportleiding.

Wij zijn dan ook van mening dat het plan – met inachtneming van de voorwaarden van de aanlegvergunning - wel uitvoerbaar is. De gemeente onderkent echter het belang van reclamant en is in gezamenlijkheid op zoek gegaan naar een passende oplossing van deze problematiek (zie ook de beantwoording van opmerking 2).

Deel 2 van zienswijze 7:

Reclamant verzoekt om het tracé voor de verlegging van de aardgastransportleiding in overleg met de leidingbeheerder voor vaststelling van het bestemmingsplan in het plan op te nemen. Op het moment dat de verlegging van de aardgastransportleiding niet is opgenomen in het bestemmingsplan is het plan niet uitvoerbaar en kunnen wij niet instemmen met het bestemmingsplan.

Zolang de bestaande leiding in gebruik is dient het huidige tracé bestemd te blijven voor de aardgastransportleiding met bijbehorende belemmeringenstrook. Met een wijzigingsbevoegdheid zou na uitgebruikname van de bestaande leiding de bestemming er in overleg met de leidingbeheerder af gehaald kunnen worden.

Reactie deel 2:

De afgelopen periode heeft overleg plaatsgevonden met de leidingbeheerder. Wij streven ernaar om in

gezamenlijkheid met de leidingbeheerder naar een adequate oplossing te komen. Derhalve is een alternatief tracé uitgewerkt. Het blijkt mogelijk om de aardgastransportleiding met een gestuurde boring te verleggen. Hierdoor is de leiding slecht enkele dagen buiten gebruik in plaats van een aantal weken.

Bovenstaande oplossing heeft geresulteerd in een tweede tracé op de planverbeelding. In de bestemmingsregels is vervolgens een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om, wanneer de nieuwe leiding in gebruik is genomen, de dubbelbestemming van de oude leiding te verwijderen.

Deel 3 van zienswijze 7:

In de toelichting paragraaf 4.2.5 is onvoldoende aandacht besteed aan de externe veiligheidsaspecten van de aardgastransportleidingen. Op grond van de artikelen 11 en 12 Bevb bent u hiertoe wettelijk verplicht. Wij adviseren u om hier aandacht aan te besteden. In de bijlage bij het bestemmingsplan is een QRA gevoegd.

Deze QRA is alleen van toepassing op het stationsgebied en niet op het gebied van de autotunnel 'de Mandemaattunnel'. Bij een QRA moet ook de nieuwe leiding in CAROLA berekening meegenomen worden.

Reactie deel 3:

In de bijlagen van het ontwerpbestemmingsplan is inderdaad geen QRA opgenomen ten aanzien van de huidige aardgastransportleidingen. De gemeente is namelijk van mening dat, indien de leiding ongewijzigd zou blijven, er geen sprake is van een planologische wijziging. In de betreffende artikelen van het Bevb waar naar verwezen wordt, wordt immers gesproken over "een bestemmingsplan op grond waarvan de aanleg van een leiding wordt toegelaten". Nu de leiding reeds aanwezig is zien wij de noodzaak tot het uitvoeren van een QRA niet. De resultaten zullen immers niet leiden tot maatregelen van onze zijde nu sprake is van een bestaande situatie.

Nu sprake is van een nieuw tracé is voor dat deel van de aardgastransportleiding een QRA uitgevoerd. Deze zal als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan worden gevoegd. In de paragraaf 'externe veiligheid' worden de resultaten van het onderzoek verwerkt.

Deel 4 van zienswijze 7:

De nu opgenomen werken, geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden zijn onvoldoende om veilig en bedrijfszeker gastransport te waarborgen en gevaar voor personen en goederen in de directe omgeving van de leiding te beperken. Reclamant verzoekt om artikel 12.5.1 onder a aan te vullen met de volgende werkzaamheden: het aanbrengen **en rooien** van diepwortelende beplantingen en bomen.

Reactie deel 4:

Wij kunnen instemmen met de voorgestelde aanvulling van reclamant. In het vast te stellen bestemmingsplan wordt de bepaling aangevuld met het rooien van diepwortelende beplanting.

Conclusie zienswijze 7

Deze zienswijze geeft aanleiding om het vast te stellen bestemmingsplan aan te passen. Op de verbeelding wordt het nieuwe leidingtracé opgenomen en in de regels is voorzien in een wijzigingsbevoegdheid voor de leiding die na verlegging uit gebruik genomen wordt. In artikel 12.5.1 is het rooien van diepwortelende beplanting toegevoegd. De QRA is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan en de resultaten zijn verwerkt in de toelichting.

Zienswijze 8.

Verzonden op 15 december 2014, ingekomen op 17 december 2014.

Algemene opmerking:

Reclamant is eigenaar van het perceel Mandemaat 2 – 4. De voorgenomen aanleg van de Mandemaattunnel en bypass hebben onomkeerbare en verstreckende gevolgen voor reclamant. De bypass snijdt namelijk recht door het perceel van reclamant. Dit betekent dat, wanneer het ontwerpbestemmingsplan in zijn huidige vorm wordt

vastgesteld, het pand van reclamant voor een groot deel dient te worden gesloopt. Reclamant vreest dat het resterende deel nagenoeg niet meer verhuurbaar zal zijn. Daarom dient reclamant de volgende zienswijzen in:

Deel 1 van zienswijze 8:

Volgens reclamant is de noodzaak van de Mandemaattunnel met bijbehorende bypass door uw raad niet aangetoond en tevens onvoldoende onderbouwd. In de toelichting van het bestemmingsplan staat aangegeven dat de Mandemaattunnel een extra aansluiting is op de Stadsboulevard om het verkeer van en naar het complex van GGZ en VanBoeijen en de wijken Diepstroeten en Assen Oost af te wikkelen. De Mandemaattunnel vormt als het ware een bypass voor het verkeer, waardoor het kruispunt van de Stadsboulevard met de Pelikaanstraat wordt ontlast, volgens de toelichting. Dit gebeurt via de Dennenweg/Burgemeester Bothenius Lohmanweg, die ook wordt gewijzigd.

Zoals gezegd gaat het om een extra ontsluiting. De noodzaak daarvan is volgens reclamant door de raad niet voldoende onderbouwd. Aan de kennelijke overlast op het kruispunt Stadsboulevard/Pelikaanstraat liggen bijvoorbeeld geen parkeerrapporten ten grondslag. Daarnaast ziet reclamant niet in waarom deze overlast niet weggenomen kan worden met de maatregelen uit het ontwerpbestemmingsplan zónder aanleg van de Mandemaattunnel en bijbehorende bypass. Immers, ook los daarvan kan de Stadsboulevard worden verbreed met een invoegstrook voor de afslag kantorenpark Mandemaat, ter verbetering van de doorstroming van het verkeer. Ditzelfde geldt voor de Dennenweg/Burgemeester Bothenius Lohmanweg, waarbij een duidelijke rijbaanscheiding wordt aangebracht en een vrijliggend fietspad. Ook die maatregelen zullen tot een betere doorstroming van het verkeer leiden.

Reactie deel 1:

De gemeenteraad heeft op 26 januari 2012 de integrale visie en de bijbehorende deelgebiedsvisies met betrekking tot de Stadsboulevard vastgesteld. Onderdeel van de visie is het Achtergronddocument verkeer. In dit document staan diverse rapportages met verkeersonderzoeken, verkeersprognoses en onderbouwing van gemaakte keuzes. Hierin is ook opgenomen een verkeerskundig onderzoek naar de effecten van de realisatie van de Mandemaattunnel.

In het algemeen is in de rapportage geconstateerd en geconcludeerd dat de oversteekbaarheid, oprijdbaarheid en bereikbaarheid van gebieden gelegen aan de Stadsboulevard onder druk staat. Maatregelen zijn nodig om de bereikbaarheid te verbeteren.

In verband met de hoge verkeersintensiteit is gezocht naar een toekomstbestendige oplossing. Die is gevonden in de realisatie van een extra verbinding tussen de Europaweg en de Dennenweg, ter hoogte van Mandemaat. Hierdoor krijgt Assen Oost een extra ontsluiting naar de stedelijke hoofdstructuur en verbetert de verkeersontsluiting naar het zuiden. Ook krijgen de zorginstellingen aan de oostzijde van het spoor (GGZ en VanBoeijen) en het te ontwikkelen woonpark Diepstroeten een directe verkeersaansluiting. De nieuwe verbinding kruist het spoor onderlangs, waardoor wachtrijen als gevolg van dichte spoorbomen worden vermeden. Onderdeel van de motivatie van reclamant is dat de doorstroming op het kruispunt Europaweg Zuid – Pelikaanstraat, ook zonder tunnel gewaarborgd kan worden. Om al het verkeer bij de Pelikaanstraat adequaat te verwerken is de ruimtelijke impact van de nieuwe infrastructuur te groot. Bovendien is de vraag of (mede door terugslag van wachtrijen door gesloten spoorbomen) er sowieso een verkeerstechnische oplossing mogelijk is die toekomstbestendig is. Het bieden van een directe bereikbaarheid voor de zorginstellingen aan de oostzijde van het spoor, een verbetering van de bereikbaarheid van Assen Oost richting het zuiden en het ontlasten van de verkeersdruk op de kruising Pelikaanstraat maken dat gekozen is het realiseren van een nieuwe verbinding. Daarvoor wordt de Mandemaattunnel gerealiseerd.

Door realisatie van de Mandemaattunnel blijft het profiel tussen de Pelikaanstraat en Mandemaat nagenoeg ongewijzigd. Uit de rapportage blijkt dat wanneer de tunnel niet wordt gerealiseerd het profiel van de stadsboulevard tussen Mandemaat en Pelikaanstraat uit meer rijstroken dient te bestaan. Ook zou het

kruispunt bij de aansluiting met het Wilhelmina Ziekenhuis meer rijstroken moeten hebben. Reclamant geeft aan dat de herinrichting van de Dennenweg en het realiseren van een vrijliggende fietspad de doorstroming ten goede komen en dat daarom de Mandemaattunnel niet nodig is. Echter, wanneer de Mandemaattunnel niet gerealiseerd zou worden is deze herinrichting ook niet meer noodzakelijk omdat de Mandemaattunnel zorgt voor extra verkeer op de Dennenweg.

Deel 2 van zienswijze 8:

Voorts is het voor reclamant niet duidelijk of het bestemmingsplan 'Woonpark Diepstroeten', dat uw raad op 3 juli 2014 heeft vastgesteld en de bouw van 420 woningen mogelijk maakt, inmiddels onherroepelijk is. Dit betekent dat het voor reclamant nog onzeker is in hoeverre dat plan stand houdt. Dit is weer van invloed op de noodzaak van de extra ontsluiting (de Mandemaattunnel). Overigens beschikt de wijk Diepstroeten reeds over een eigen ontsluiting via de weg Diepstroeten die uitkomt op de weg Graswijk. Los daarvan geldt: het (afzonderlijk) vastgestelde bestemmingsplan 'Woonpark Diepstroeten' dient in een eigen ontsluiting te voorzien. Het argument van een ontsluiting van die 420 woningen kan nu niet worden opgevoerd voor het onderbouwen van de noodzaak van de Mandemaattunnel als extra ontsluiting op de Stadsboulevard. Het betreft afzonderlijke bestemmingsplannen.

Reactie deel 2:

Tegen de vaststelling van het bestemmingsplan 'Woonpark Diepstroeten' is geen beroep ingesteld. Het bestemmingsplan is met ingang van 29 augustus 2014 onherroepelijk geworden en hiermee in rechte onaantastbaar. Het bestemmingsplan voorziet weliswaar in eigen verkeersontsluitingen (via de Dennenweg en via de weg Diepstroeten), maar de Mandemaattunnel draagt zeker bij aan een verbetering van de ontsluiting van Woonpark Diepstroeten.

Deel 3 van zienswijze 8:

Volgens de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan zullen langs de Mandemaattunnel zoveel mogelijk bomen behouden blijven en worden bomen geplaatst aan beide zijden van de weg. Volgens reclamant zijn die verplichtingen onvoldoende geborgd in het bestemmingsplan.

Reactie deel 3:

Als gevolg van de reconstructie van de Stadsboulevard, de aanleg van de Mandemaattunnel en de aanpassing van de Dennenweg zal er beplanting verwijderd moeten worden. Uit het door de gemeenteraad geaccordeerde ontwerp van de nieuwe Stadsboulevard komt duidelijk naar voren dat sprake is van aanplant van nieuwe beplanting. Binnen de in dit bestemmingsplan opgenomen bestemmingen is de aanleg van deze groenvoorzieningen mogelijk. Uit de zienswijze van reclamant wordt onvoldoende duidelijk welk belang van reclamant geschonden wordt om de noodzaak tot het opnemen van een (voorwaardelijke) verplichting in het bestemmingplan te onderbouwen.

Daarbij komt dat in het ontwerp van het bestemmingsplan de zone rond het perceel van reclamant voorzien is van de bestemming 'Groen'. De primaire functies binnen deze bestemming zijn: groenvoorzieningen, voet- en (brom)fietspaden, waterpartijen, bodempassages en waterpartijen. Deze bestemming voorziet derhalve in het planten van bomen o.a. bomen.

Gelet hierop zien wij geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Deel 4 van zienswijze 8:

Volgens de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan is de kantorenlocatie Mandemaat een milieugevoelige functie, waarbij de richtafstanden uit de VNG-Brochure 'Bedrijven en Milieuzonering' (2009) dienen te worden toegepast. Indien wordt aangesloten bij de brochure dient deze ook gemotiveerd te worden toegepast. De richtafstand is niet in acht genomen en de afwijking daarvan is niet gemotiveerd.

Reactie deel 4:

Binnen de planbegrenzing ligt inderdaad een aantal (bestaande) kantorencomplexen. Dit bestemmingsplan voorziet niet in realisatie van (nieuwe) bedrijfsactiviteiten die een mogelijk nadelige impact zouden kunnen hebben op het perceel van reclamant. In de nabijheid van het perceel van reclamant is ook geen bedrijfsactiviteit aanwezig die de gebruiksmogelijkheden van het perceel in het geding brengen. Het is ons dan ook niet duidelijk op welke afwijking van de richtafstand reclamant doelt. Wij zien geen aanleiding om de motivatie ten aanzien van dit punt te wijzigen.

Deel 5 van zienswijze 8:

Reclamant vindt de bodemparagraaf summier, deze roept de nodige vragen op. Ter plaatse van de Mandemaattunnel zijn verhoogde concentraties aan zink gemeten in het diepe grondwaterpakket. De bodemonderzoeken zijn ten onrechte niet toegevoegd aan het ontwerpbestemmingsplan (bijlage 3 ontbreekt). Reclamant kan de onderzoeksresultaten niet (laten) toetsen.

In de toelichting staat aangegeven dat er geen bezwaren zijn tegen de uitvoering van het plan, mits het risico van verspreiding van eventuele vervuiling naar omliggende locaties wordt geborgd. Reclamant vraagt zich af hoe die verplichting juridisch is geborgd en kan worden afdgedwongen. Deze vraag krijgt bijzondere betekenis vanwege het verleggen van een deel van de Stadsbroekloop.

Reactie deel 5:

Als bijlage bij de toelichting is abusievelijk een verkeerd bodemonderzoek gevoegd. In het vast te stellen bestemmingsplan is het juiste bodemonderzoek bijgevoegd. De bodemparagraaf van het ontwerpbestemmingsplan is echter wel voorzien van de juiste onderzoeksresultaten.

Inmiddels is het nader onderzoek naar de verhoogde concentraties aan zink in het diepe grondwaterpakket gereed. Daaruit is op te maken dat de bodem geen bijzondere behandeling vereist.

In opdracht van de gemeente Assen zijn de peilbuizen nogmaals bemonsterd om inzicht te krijgen in de verhoogde zinkconcentraties aan de oostzijde van de Mandemaattunnel. In de 1e bemonsteringsronde zijn veel lagere concentraties gemeten, de monitoringen worden het komende jaar gecontinueerd om te verifiëren of dit beeld bevestigd wordt.

Deel 6 van zienswijze 8:

In verband met de zomerverblijfplaats van een Gewone dwergvleermuis in één van de (gedeeltelijk te slopen gebouwen) aan de kantorenlocatie Mandemaat, dient volgens de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan voorafgaand aan de sloopwerkzaamheden ten aanzien van deze soort een ontheffingsaanvraag te worden aangevraagd en verkregen op grond van artikel 75c van de Flora- en Faunawet (Ffw).

Volgens reclamant staat niet op voorhand vast dat deze ontheffing ook daadwerkelijk zal worden verleend. Dit staat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg.

Ten aanzien van de overige soorten (niet zijnde de Gewone dwergvleermuis) dient bij de realisatie van de Mandemaattunnel te worden voldaan aan de voorwaarde dat geen verstoring plaatsvindt van broedende vogels en hun in gebruik zijnde nesten. Volgens reclamant is deze verplichting ook onvoldoende geborgd in het ontwerpbestemmingsplan.

Reactie deel 6:

De ontheffing op grond van artikel 75c van de Flora- en Faunawet is op 12 januari 2015 verleend.

De verwijzing van reclamant naar de verplichte borging van maatregelen in het bestemmingsplan gaat ons inziens niet op. De Flora en Faunawet voorziet immers in een eigen zorgplicht (artikel 2 lid 1 Flora- en

Faunawet). Het regelen van dergelijke zaken in het bestemmingsplan is dubbelop en is derhalve niet noodzakelijk. Wij zien geen redenen om het bestemmingsplan ten aanzien van dit aspect te wijzigen.

Daarnaast worden de kapwerkzaamheden altijd buiten het broedseizoen uitgevoerd, en daar zijn ook de werkzaamheden ten behoeve van de Mandemaattunnel geen uitzondering op. Dit leidt ertoe dat het verstoren van broedende vogels niet aan de orde is.

Deel 7 van zienswijze 8:

De gevolgen van de aanleg van de Mandemaattunnel en bijbehorende bypass op de grondwaterstand en de toekomstige waterhuishouding ter plaatse van het kantorenpark Mandemaat en het perceel Mandemaat 2-4 zijn onduidelijk. In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan staat dat met name het verleggen van de watergangen bepalend is voor het grondwater. Niet is concreet inzichtelijk gemaakt hoe veranderingen in de grondwaterstanden kunnen worden voorkomen, anders dan in algemene zin te wijzen op de drainerende werking van de watergangen. Het is reclamant niet helder hoe de drainerende werking van de watergangen op de projectlocatie zoveel mogelijk in stand wordt gehouden, dan wel wordt teruggebracht in de toekomstige situatie, zoals in de toelichting wordt gesteld. Los daarvan zijn deze te nemen maatregelen onvoldoende geborgd in het ontwerpbestemmingsplan.

Voor het verleggen van de watergangen is een vergunning op grond van de Waterwet vereist. Op dit moment is niet bekend of die reeds is verleend, laat staan onherroepelijk is. Nu niet op voorhand duidelijk is dat deze vergunning zal worden verleend is het ontwerpbestemmingsplan op dit punt niet uitvoerbaar.

Reactie deel 7:

In de huidige situatie ligt ten noorden van perceel Mandemaat 2-4 de watergang 'de Stadsbroekloop'. De Stadsbroekloop heeft twee functies: ten eerste het afvoeren van water van de westzijde van het spoor naar de oostzijde en ten tweede het beheersen van de grondwaterstanden in de omgeving.

Met name de tweede functie van de watergang is bepalend voor de grondwaterstanden op het perceel van reclamant. Neerslag op het onverharde terrein infiltreert in de bodem en stroomt door de bodem richting het oppervlaktewater. Hoe groter de afstand tot het oppervlaktewater hoe hoger de grondwaterstanden bij neerslag zullen stijgen (lees: hoe natter het wordt). De huidige afstand van het oppervlaktewater tot aan de dichtstbijzijnde bebouwing is circa 10 tot 20 meter.

Voor het perceel van reclamant is de nieuwe ligging van de Stadsbroekloop van belang. De nieuwe Stadsbroekloop komt ten zuiden van de tunnel te liggen en zal in lengte toenemen. Een deel van de huidige bebouwing zal worden verwijderd. De genoemde functies van de Stadsbroekloop blijven in de nieuwe situatie ongewijzigd, evenals de diepte en het toekomstige waterpeil in de Stadsbroekloop. De breedte van de watergang zal wel toenemen. In de nieuwe situatie is de afstand van het oppervlaktewater tot aan de dichtstbijzijnde bebouwing circa 10 meter.

Door de toename van het oppervlaktewater en de kortere afstand tot de bebouwing zullen de grondwaterstanden (beperkt) afnemen. Hierdoor wordt het droger op het perceel van reclamant. Een mogelijk effect van het verlagen van de grondwaterstand zou kunnen zijn dat er een maaiveldzakking optreedt. Echter gezien de verwachte beperkte verlaging en het feit dat uit het grondonderzoek volgt dat er geen slappe lagen zijn en de bodemopbouw dan ook relatief stijf is worden geen maaiveldzakkingen van betekenis verwacht. Het verleggen van de watergang zal geen negatieve effecten voor het perceel hebben.

Voorts voorziet het bestemmingsplan in de mogelijkheid om ter plaatse van de aanduiding 'Waterstaat – Waterloop' een watergang aan te leggen. Met het waterschap is overleg gevoerd over de vormgeving en de minimale maatvoering van de nieuwe Stadsbroekloop.

De Waterwet kent haar eigen toetsingskader en is niet verbonden aan het instrumentarium vanuit de Wet ruimtelijke ordening. Gelet op het overleg met het waterschap is het echter niet aannemelijk dat de vergunning vanuit de Waterwet geweigerd zou worden, danwel door vaststelling van dit bestemmingsplan niet verleend zou kunnen worden. Wij zien dan ook geen aanleiding om het bestemmingsplan ten aanzien van deze opmerking aan te passen.

Deel 8 van zienswijze 8:

Binnen het plangebied zijn diverse verdachte locaties aangewezen waar mogelijk explosieven zijn achtergebleven uit de Tweede Wereldoorlog. Volgens reclamant is niet duidelijk hoe in het ontwerpbestemmingsplan is geborgd dat niet wordt begonnen met de uitvoering van werkzaamheden, voordat volstrekte helderheid over deze verdachte locatie en de gevolgen ervan voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

Reactie deel 8:

De gemeente Assen heeft op 30 januari 2014 beleid vastgesteld voor de omgang met (de detectie van) conventionele explosieven. Voor de verdachte locaties wordt voorafgaand aan de start van de werkzaamheden een detectieonderzoek uitgevoerd.

In het ontwerp van het bestemmingsplan is hiervoor geen planregeling opgenomen. Wij kunnen ons echter voorstellen dat dit bij reclamant vragen oproept in relatie tot de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Voor die locaties waar uit de eerste analyse is gebleken dat de betreffende locatie mogelijk risicovol is ten aanzien van de vondst van eventuele conventionele explosieven, is inmiddels een nader onderzoek uitgevoerd. Dit betreft onder andere de voormalige loopgraaf ter plaatse van Oud-Zuid. Dit onderzoek is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd. Uit het onderzoek is gebleken dat het risicoprofiel voor de voormalige loopgraaf kan worden bijgesteld naar laag. Er zijn geen gevolgen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Gelet op deze onderzoeksresultaten is er geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

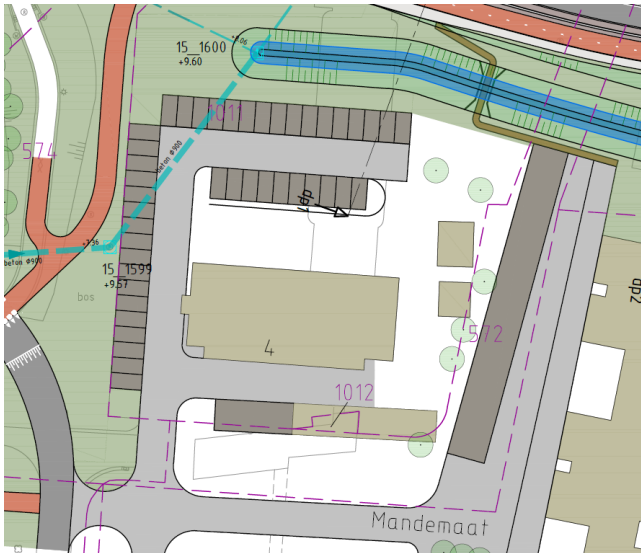
In kader van de ARBO-wetgeving zal voorafgaand aan de werkzaamheden een projectplan worden opgesteld waarin wordt beschreven hoe wordt omgegaan met geplande werkzaamheden ter plaatse van de voormalige loopgraaf en de rest van het tunneltracé, hierin worden ook eventuele veiligheidsmaatregelen beschreven voor het geval er een zogenaamde toevalstreffer wordt aangetroffen binnen het project .

Deel 9 van zienswijze 8:

Onduidelijk is of met het nieuwe ontwerpbestemmingsplan wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen op het perceel Mandemaat 2-4. Voorkomen moet worden dat reclamant in strijd handelt met artikel 6.5 aanhef en onder c van de planregels.

Reactie deel 9:

Aan de planverbeelding ligt wat betreft dit perceel een inrichtingsschets ten grondslag waarop het parkeren is ingetekend. Het aantal ingetekende parkeerplaatsen is gebaseerd op de parkeernorm berekend op basis van overblijvende oppervlakte van kantoren met een actueel parkeerkencijfer. Uit de inrichtingsschets blijkt dat realisatie van voldoende parkeergelegenheid op maaiveld dus mogelijk is binnen de aangewezen bestemming.



Afbeelding 1. Mogelijke parkeeroplossing na sloop pand Mandemaat 2

Deel 10 van zienswijze 8:

Een concrete onderbouwing van de financiële uitvoerbaarheid van de Mandemaattunnel ontbreekt. Omdat de gemeente thans dreigt met onteigening van (een deel van) het kantoorpand vraagt reclamant zich af of en op welke wijze rekening is gehouden met het feit dat onteigend moet worden en – voor zover onteigening van een deel van het perceel al mogelijk is – recht bestaat op een tegemoetkoming in de planschade. Ook zal na een eventuele onteigening een deel van het kantoorpand overblijven dat zo goed als waardeloos is. Reclamant kan niet (laten) toetsen of het plan inderdaad financieel uitvoerbaar is. Het ontwerpbestemmingsplan is op dit onderdeel gebrekkig onderbouwd.

Reactie deel 10:

Op 28 augustus 2014 heeft de gemeenteraad het uitvoeringskrediet van de Mandemaattunnel vastgesteld en op 4 december 2014 is het uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld voor realisatie van de Stadsboulevard. Voor beide projecten is binnen het krediet rekening gehouden met de minnelijke aankoop (of eventuele onteigening) van de benodigde gronden. Inzet van de gemeente is op dit moment nog steeds er minnelijk met reclamant uit te komen.

Voor realisatie van de FlorijnAs is een planschaderisicoanalyse uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat als gevolg van de in de structuurvisie FlorijnAs genoemde ontwikkelingen sprake is van een 'nihil' risico op planschadeclaims welke voor vergoeding in aanmerking komen.

Deel 11 van zienswijze 8:

Reclamant vindt dat de keuze voor variant 2, om voor de aanleg van de Mandemaattunnel en de bijbehorende bypass het perceel Mandemaat 2-4 volledig te doorsnijden, niet getuigt van een goede belangenafweging. De gevolgen voor reclamant zijn onevenredig in verhouding tot de doelen die met de aanleg zijn gediend. De keuze voor variant 0 ligt meer voor de hand omdat de gevolgen daarvan voor alle partijen aanvaardbaar zijn en de inbreuk op de omgeving minder ingrijpend is dan variant 2 (de thans voorgestane keuze). Verwezen wordt naar de tekeningen in de zienswijze.

Reactie deel 11:

In het ontwerpproces is van grof naar fijn gewerkt. In eerste instantie is de locatie van Mandemaattunnel bepaald waar uiteraard gezocht is naar oplossingen waarbij geen eigendommen doorsneden worden. Locaties zonder doorsnijding van gebouwen meer naar het zuiden maken dat de tunnel geen aantrekkelijk alternatief is

voor de route over Pelikaanstraat en locaties zonder doorsnijding van gebouwen meer naar het noorden zijn technisch niet in te passen omdat de afstand te kort is voor minimale hellingshoeken e.d. Een doorsnijding van Mandemaat bleek daarbij de enige optie. Vervolgens is onderzocht op welke wijze de tunnel het beste ingepast kon worden.

Destijds is gekozen voor het vroegtijdig betrekken van belanghebbenden in het ontwerpproces. Daarbij zijn verschillende varianten bedacht en ook met reclamant verkend op aandachtspunten in een gezamenlijke workshop in 2013. In deze workshop kwam ook een beeld naar voren dat variant 0 bij de eigenaar van Mandemaat 3 en de reclamant op diverse bezwaren stuitte. Conclusie van de workshop was dan ook dat aankoop en sloop van kantoren zeer waarschijnlijk aan de orde is. Bij het doorontwerpen van de varianten is geconcludeerd dat variant 2 de enige reële optie is. Zowel verkeerstechnisch (hellingshoeken, zichtlijnen, stopzicht) als de ruimtelijke kwaliteit (geen gevels direct aan de tunnelbak). Op 14 november 2013 is het gekozen ontwerp en de argumentatie met reclamant middels een presentatie gedeeld.

Deel 12 van zienswijze 8:

Er is vanaf 2012 tussen de gemeente Assen en reclamant een aantal keren gesproken over de situering van de Mandemaattunnel en bypass. In dat voortraject zijn varianten met een andere situering van de Mandemaattunnel en bypass besproken. Er waren varianten bij waarin het perceel Mandemaat 2-4 (grotendeels) ongeroerd werd en het pand gespaard bleef. De bypass was in die situatie meer naar het noorden verlegd, richting het pand aan de Mandemaat 1 (eigendom van de Staat). Die verlegging naar het noorden ging ten koste van een klein hoekje van het pand aan de Mandemaat 1, maar het pand aan de Mandemaat 2-4 werd volledig gespaard. Zelfs is een variant besproken waarbij de tunnel en bypass gerealiseerd zou worden tussen het perceel Mandemaat 3 en het perceel Schepersmaat 4.

Het is reclamant niet duidelijk waarom uiteindelijk niet de minst ingrijpende variant 0 is gevolgd. Met dit ontwerpbestemmingsplan worden de grootste klappen opgevangen door reclamant en worden alle negatieve gevolgen nagenoeg enkel op hem afgewenteld, terwijl de percelen Mandemaat 1 en 3 zo goed als volledig worden ontzien. Die keuze getuigt niet van een evenredige belangenafweging maar lijkt eerder ingegeven door de wens om de eigendommen van de Staat te sparen. Uit de tekeningen van variant 0 en 2 blijkt hoe ingrijpend de gevolgen van de voorkeursvariant (2) voor het kantoorpand van reclamant is, terwijl voor deze variant geen zwaarwegende redenen zijn. De gevolgen zijn disproportioneel in verhouding tot het doel.

Reactie deel 12:

Verkenning naar andere locaties dan tussen de gebouwen Mandemaat 1 en Mandemaat 2/4 & 3 heeft plaatsgevonden (zie ook de reactie op deel 11). Dit is mede naar aanleiding van de ontwerpessies met betrokkenen gebeurd. De resultaten daarvan zijn besproken en gedeeld. Problemen bij fysieke inpassing, het onvoldoende kunnen functioneren van de route en de gevolgen voor de omgeving hebben geleid tot de conclusie dat de andere locaties geen volwaardig alternatief zijn.

De aanleg van een onderdoorgang onder het spoor is een grote infrastructurele ingreep. Een variant die krap tussen de bestaande gebouwen is gesitueerd heeft echter ook een grote impact op de omliggende gebouwen. Het amoveren van omliggende gebouwen zorgt dat de impact van de onderdoorgang op de omgeving in de eindsituatie geminimaliseerd wordt omdat de afstand tussen tracé en bebouwing wordt vergroot. Dit laat onverlet dat de impact van de sloop van gebouwen voor de eigenaren groot is. In de belangenafweging hebben we een robuuste ruimtelijke en landschappelijke eindsituatie zwaar laten wegen. Met daarbij de inzet om met de eigenaren tot een passende (financiële) oplossing te komen. Met betrekking tot dit laatste punt is regelmatig geprobeerd om met reclamanten hierover in overleg te treden.

Deel 13 van zienswijze 8:

Bij de voorkeur voor variant 2 wordt geen rekening gehouden met de negatieve effecten voor het resterende

kantoorgebouw. Reclamant vreest dan ook dat na realisatie van de infrastructurele voorzieningen in het (overgebleven) kantoor geen sprake zal zijn van een aanvaardbaar werk- en leefklimaat. Het ontwerpbestemmingsplan houdt er geen rekening mee dat het kantoor geluidgevoelig is.

Reactie deel 13:

Na realisatie van de infrastructurele voorzieningen wordt inderdaad maar een deel van het pand gehandhaafd. Anders dan reclamant stelt is een kantoorgebouw geen geluidgevoelig object op grond van de Wet geluidhinder. Ook is een kantoor geen ander geluidgevoelig gebouw op grond van het Besluit geluidhinder. Toetsing aan de normen vanuit de Wet geluidhinder en bijbehorend besluit is dan ook niet aan de orde.

Dat sprake zou zijn van een onaanvaardbaar werk- en leefklimaat wordt door ons niet gedeeld. Om dit te onderbouwen is voor het resterende deel van het pand, op basis van het beschikbare akoestisch rekenmodel, gekeken naar de indicatieve geluidbelasting voor- en na aanpassing van de Europaweg Zuid en aanleg van de Mandemaattunnel. Hieruit is gebleken dat er voor wat betreft de kantoorfunctie geen akoestische belemmeringen zijn. Ten aanzien van de scholingsfunctie zijn er akoestische belemmeringen voor een gedeelte van het gebouw nummer 4. De geluidsbelasting voor deze geluidsgevoelige functie is voor een gering gedeelte van het gebouw te hoog. Voor het overige, grotere deel van het gebouw blijft de scholingsfunctie mogelijk. Deze belemmering kan desgewenst op een eenvoudige manier met een omgevingsvergunning in combinatie met het vaststellen van hogere waarden worden tenietgedaan. Daarnaast wordt rondom de tunnel zoveel mogelijk groen aangebracht met taluds en ruimte voor de beek. Dit om de beleving van de openbare ruimte te vergroten.

Deel 14 van zienswijze 8:

Reclamant verzoekt uw raad om alsnog te kiezen voor variant 0 (zie ook opmerkingen 12 en 13 van deze zienswijzen) omdat deze variant de pijn onevenredig over de verschillende eigenaren van kantoorpanden in het plangebied verdeelt en meer recht doet aan het evenredigheidsbeginsel als neergelegd in artikel 3:4 lid 2 Algemene wet bestuursrecht (Awb), dat bepaalt dat de gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de daarmee te dienen doelen. Uw raad kan dan ook, alle belangen tegen elkaar afwegend, niet in redelijkheid tot dit besluit komen.

Reactie deel 14:

Wij menen dat het evenredigheidsbeginsel hier niet wordt geschaad. Wij wijzen elke suggestie dat wij de ene eigenaar prefereren boven de ander stellig van de hand. Voor de afweging van de ligging van het tracé verwijzen wij u naar de beantwoording van opmerking 11 van deze zienswijze. Het tracé doorkruist het noordelijk deel van de kantoorgebouwen Mandemaat 2 en Mandemaat 3. Voor Mandemaat 3 geldt dat in overleg met de eigenaar wij goede mogelijkheden zien voor een passende aanheling van het resterende kantoor na sloop. Voor Mandemaat 2 geldt dat wij het functioneel en architectonisch onverantwoord vinden om dit kantoor halverwege aan te helen hetgeen geleid heeft tot de conclusie dat sloop van geheel Mandemaat 2 nodig is. Het pand Mandemaat 4 blijft gehandhaafd.

De inrichting van de openbare ruimte is van belang voor de beleving van die ruimte. Door de tunnel in een breder terrein te leggen is er ruimte gemaakt voor het aanleggen van groene taluds, beplanting, een open beek en wandel en fietspaden. Deze ruimte te midden van de kantoren zorgt voor een fijnere leefomgeving, het geeft letterlijk "Lucht". Indien gekozen was voor een krap profiel was er meer ruimte om gebouwen te laten staan, maar geen ruimte voor groen, taluds en open water. Ook voor het minimaal benodigde aantal parkeerplaatsen zou dan niet voldoende ruimte beschikbaar zijn.

Deel 15 van zienswijze 8:

Dat – bij ongewijzigde vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan – het overblijvende pand aan de Mandemaat (volgens de kadastrale tekening aangeduid als nr. 4) geen zelfstandig bestaansrecht heeft, blijkt wel uit het feit dat uw raad de bouw van een 'verbindingselement' toestaat tussen Mandemaat 4 en een van

de gebouwen aan Mandemaat 3 van de Staat. Onduidelijk is overigens wat onder dit 'verbindingselement' wordt verstaan en waarom deze is opgenomen in de bouwregels.

Reactie deel 15:

Uitgangspunt is dat de gemeente bij de vaststelling zo min mogelijk afbreuk doet aan de planologische rechten van belanghebbenden. In het vigerende bestemmingsplan 'Assen Zuid' is namelijk reeds voorzien in dit verbindingselement. Wij hebben geen aanleiding gezien om dit recht met de vaststelling van dit bestemmingsplan te ontnemen. Anders dan reclamant stelt heeft dit geen enkele relatie met het bestaansrecht van het pand. In het vigerende bestemmingsplan is het verbindingselement niet nader gedefinieerd. In het nieuwe bestemmingsplan is hiervoor wel een definitie opgenomen (zie staat van wijzigingen).

Deel 16 van zienswijze 8:

Het kantoorpand Mandemaat 2 – 4 kent thans volgens het geldende bestemmingsplan een ruimere functie dan de functies in artikel 6 van het ontwerpbestemmingsplan. Het nieuwe plan beperkt de gebruiksmogelijkheden van het pand en daarmee ook de verhuurbaarheid, zonder dat hiervoor een goede reden is te noemen.

Reactie deel 16:

In het geldende bestemmingsplan 'Assen Zuid' heeft het perceel van reclamant de bestemming 'Kantoren'. Op grond van de bestemmingsomschrijving is het toegestaan om gronden en bouwwerken met deze bestemming te gebruiken voor: de uitoefening van administratieve, boekhoudkundige c.q. financiële, organisatorische en/of zakelijke functies, niet zijnde detailhandel, alsmede scholingsruimtes, laboratoria en conferentieruimtes met de daarbij behorende voorzieningen zoals groenvoorzieningen, gebouwen, parkeervoorzieningen, etc.

Op grond van het nieuwe bestemmingsplan heeft het perceel van reclamant de bestemming 'Kantoor'. De gronden en bouwwerken met deze bestemming mogen gebruikt worden voor kantoren, scholingsruimtes, laboratoria en conferentieruimtes. Onder kantoren wordt volgens de begripsbepalingen verstaan: een gebouw, dat dient voor de uitoefening van administratieve werkzaamheden en werkzaamheden die verband houden met het doen functioneren van (semi)overheidsinstellingen, het bankwezen, en naar de aard daarmee gelijk te stellen instellingen, niet zijnde detailhandel.

Dit betekent dat er voor wat betreft de regels geen beperking van de planologische gebruiksmogelijkheden zijn. Ons inziens komt de bestemming wel overeen met de huidige gebruiksmogelijkheden. Voor de volledigheid wordt wel verwezen naar de reactie op deel 13 van deze zienswijze.

Advies

Geadviseerd wordt om deze zienswijze deels gegrond te verklaren. De toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan wordt aangevuld met de resultaten van het akoestisch onderzoek ten aanzien van de scholingsfunctie. Tevens zijn de regels en de verbeelding met betrekking tot de scholingsfunctie aangepast.

Zienswijze 9.

Verzonden op 16 december 2014, ingekomen op 17 december 2014.

Deel 1 van zienswijze 9:

Op 6 november 2014 heeft de gemeente Assen het ontwerpbestemmingsplan Stadsboulevard Zuid ter inzage gelegd. Dit plan heeft betrekking op een deel van het terrein van reclamant aan de Dennenweg; om één onderdeel uit het conceptplan te kunnen realiseren, zal de gemeente een deel van dit terrein van ons verwerven. Op de plankaart bij het bestemmingsplan zijn de te verwerven gronden aangeduid als 'wetgevingszone – verwezenlijking in naaste toekomst'. De afgelopen maanden heeft constructief overleg plaatsgevonden tussen de gemeente Assen en GGZ Drenthe. Reclamant kan zich verenigen met het ter inzage gelegde plan.

Reactie deel 1:

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Deel 2 van zienswijze 9:

Reclamant vraagt aandacht voor het volgende. In de planontwikkelingsfase is gesproken over de realisatie – door de gemeente – van een gescheiden fiets- en voetpad aan de oostzijde van de Dennenweg. Dit pad is geprojecteerd op het terrein van reclamant, binnen de grenzen van het ontwerpbestemmingsplan. In het ontwerpbestemmingsplan wordt het voornemen om het fiets- en voetpad te realiseren, gemeld. GGZ Drenthe gaat ervan uit dat de daarvoor benodigde grondstrook eveneens door de gemeente Assen zal worden verworven. Op de plankaart ontbreekt echter de aanduiding waaruit deze verwerving blijkt.

Reactie deel 2:

Het toekomstige voet- en fietspad langs de Dennenweg is opgenomen binnen de planbegrenzing van het bestemmingsplan Stadsboulevard Zuid. Het tracé heeft de bestemming 'Groen' gekregen. Binnen deze bestemming is de realisatie van voet- en (brom)fietspaden mogelijk. Met reclamant is de afspraak gemaakt dat de benodigde gronden voor het fietspad van hen worden aangekocht. Omdat wordt uitgegaan van een minnelijke verwerving is het niet nodig om hiervan een aanduiding op de verbeelding op te nemen.

Conclusie

Geadviseerd wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren. Deze zienswijze geeft tevens geen aanleiding om wijzigingen in het vast te stellen bestemmingsplan aan te brengen.

Zienswijze 10

Verzonden op 17 december 2014, ingekomen op 17 december 2014.

Algemeen:

Reclamant dient een zienswijze in mede namens diverse bewoners van de Cederlaan, Cypresselaan, Sparrenlaan en Taxusplantsoen te Assen. Voor een compleet overzicht van de medeondertekenaars wordt verwezen naar de zienswijze, welke als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd.

Deel 1 van zienswijze 10:

Een belangrijk doel van het ontwikkelprogramma FlorijnAs is het verbeteren van de doorstroming van het verkeer. Door echter op het zuidelijk deel van de Stadsboulevard, op een relatief kleine afstand van 400 meter, drie op- en afritten te creëren wordt de doorstroming geenszins verbeterd.

Reactie deel 1:

Met de aansluitingen zoals in het ontwerp zijn opgenomen wordt de doorstroming voldoende geacht. De aansluitingen garanderen leefbaarheid en bereikbaarheid. Het is onmogelijk om in de huidige situatie een optimale verkeerssituatie te realiseren. Terecht geeft reclamant aan dat toevoeging van aansluitingen de doorstroming kan verminderen.

De verkeerslichten van de aansluiting Mandemaat worden in de toekomst gekoppeld aan ons verkeersmanagementsysteem. Wij streven naar de toepassing van een netwerkregeling, die op basis van het verkeersaanbod de doorstroming optimaliseert.

In overleg met de eigenaren van aanliggende kantoorpanden is een halve aansluiting op het wegvak Graswijk – Mandemaat in het plan opgenomen. Hier zijn alleen rechtsaf-bewegingen mogelijk. Omdat conflictrichtingen hierdoor ontbreken, heeft dit vrijwel geen invloed op de doorstroming. Bovendien is de rechter rijstrook bedoeld voor uitwisseling naar omliggende gebieden.

Net ten noorden van de aansluiting Mandemaat krijgt het kantoorpand Mandemaat 1 een eigen aansluiting op de Stadsboulevard. Gebleken is dat verkeerstechnisch een veilige aansluiting op het tracé van de

Mandemaattunnel niet te realiseren is. In verband met de bereikbaarheid van de kantoren is een aparte aansluiting dan ook noodzakelijk. Er is geen andere acceptabele mogelijkheid. Door de beperkte verkeersbewegingen van- en naar dit pand zal dit niet leiden tot een ernstige verslechtering van de doorstroming.

Deel 2 van zienswijze 10:

De oprit ter hoogte van de Cederlaan 14 is volgens reclamant overbodig. Het verkeer van de Mandemaat kan prima via de bestaande Schepersmaat, zoals dat ook nu het geval is. Een deel zal dit sowieso moeten aangezien de op- en afrit ingaand en uitgaand alleen rechtsafslaand verkeer toestaat, gezien vanaf het kruispunt Beilerstraat.

Reactie deel 2:

Verwezen wordt naar de beantwoording van de reactie 1 van deze zienswijze. Er is een afweging gemaakt tussen bereikbaarheid van het kantorengedebiet, ruimtelijke kwaliteit en afwikkeling van het verkeer. Zo wordt nog enigszins de bereikbaarheid van Mandemaat 2/ 4 en 3 gegarandeerd, daar waar ze nu via een volwaardige aansluiting bereikbaar zijn.

Verder is deze aansluiting in overleg met de eigenaren van de kantoren is deze aansluiting in het plan opgenomen.

Deel 3: van zienswijze 10:

Er zijn geen fijnstof metingen gedaan. Gezien de afstand van de woningen ten opzichte van de weg, en de verwachte toename van het verkeer van 40% is dit wel noodzakelijk. De gevaren van fijnstof voor de gezondheid zijn inmiddels bekend en berucht.

Reactie deel 3:

In het kader van de structuurvisie FlorijnAs is onderzoek gedaan naar de gevolgen van de projecten gezamenlijk voor de luchtkwaliteit. Hierbij is gebruik gemaakt van het verkeersmodel 2030. Hieruit is gebleken dat, als gevolg van de in de structuurvisie opgenomen ontwikkelingen, geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀. De geringe afname van luchtkwaliteit leidt in het planMer tot een neutrale beoordeling (0) voor beide criteria.

Bovenstaand onderzoek is uitgevoerd op het niveau van een structuurvisie. Inmiddels is het ontwerp voor de Stadsboulevard gereed. Op basis van het nieuwe ontwerp en de situatie 2014 is een nadere beschouwing opgesteld van het planMer 2011. Hieruit blijkt het volgende:

“De cijfers uit het milieumodel 2011 en de CARII-berekeningen uit 2014 zijn niet 1-op-1 vergelijkbaar, doordat de rekenmethodes verschillen. Wel is duidelijk dat langs de Dennenweg en Burgemeester Bothenius Lohmanweg de concentraties NO₂ en PM₁₀ in de berekeningen van 2014 hoger zijn dan in 2011. Waar in 2011 nog een duidelijke afname is berekend (door de autonome ontwikkeling dat de lucht schoner wordt), is deze afname in 2014 minder sterk. Dit effect wordt veroorzaakt door de toename van het wegverkeer op deze wegvakken. De berekende concentraties blijven wel ruim onder de wettelijke norm.

Langs de Europaweg-Zuid tussen de Mandemaat en de Pelikaanstraat (waar ook woningen en een ziekenhuis staan) is het omgekeerde beeld zichtbaar. De concentraties nemen in 2014 sterker af dan in 2011 het geval was. Deze wegvakken worden ontlast door de aanleg van de Mandemaattunnel.”

De nadere beschouwing van het planMer en de CARII- berekeningen maken onderdeel uit van de bijlagen bij het bestemmingsplan. Metingen ter plaatse zijn niet noodzakelijk en geven geen inzicht in de situatie na reconstructie of in 2030. Het luchtkwaliteitsonderzoek is opgesteld conform de wettelijke vereisten. Wij zien dan ook geen aanleiding om nader onderzoek uit te voeren, danwel metingen te verrichten, naar de huidige luchtkwaliteit ter plaatse.

Deel 4 van zienswijze 10:

De metingen benoemd in het akoestisch rapport zijn waarden vanuit een theoretisch rekenmodel. Er zijn geen metingen ter plaatse uitgevoerd. Eigen provisorische metingen ter plekke tonen aan dat de wettelijke geluidsbelasting waarschijnlijk fors hoger is dan de theoretische belasting zoals deze wordt genoemd in het rapport. Bovendien zal zonder metingen nooit kunnen blijken of de toegezegde verlaging van de geluidbelasting ooit zal worden bereikt. Bij een miljoenen kostend project is dit naar het oordeel van reclamant ontoelaatbaar.

Reactie deel 4:

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform het bepaalde in de 'Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 12 juni 2012, nr. IENM/BSK-2012/37333, houdende vaststelling van regels voor het berekenen en meten van de geluidsbelasting en de geluidproductie ingevolge de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer (Reken- en meetvoorschrift geluid 2012)'.

Deze regeling is leidend voor het uitvoeren van akoestische onderzoeken op basis van de Wet geluidhinder. In deze regeling is opgenomen dat bij een akoestisch reconstructieonderzoek een rekenmodel gehanteerd moet worden. In dit akoestisch rekenmodel zijn diverse omgevingsaspecten meegenomen (asfalttype, rijsnelheid, omgevingstype, etc.).

Het uitvoeren van metingen is niet representatief en sterk afhankelijk van allerlei factoren (afstand, tijdstip, weer, calamiteiten, omgevingsgeluiden). Om een zorgvuldige afweging te kunnen maken is het noodzakelijk om een berekening uit te voeren. Aan de hand van deze gegevens is voor dit bestemmingsplan een zorgvuldige belangenafweging gemaakt.

Deel 5 van zienswijze 10:

In het akoestisch onderzoek wordt uitgegaan van een maximaal haalbare geluidsreductie, echter er staat geen minimale reductie benoemd die behaald dient te worden na realisatie.

Reactie deel 5:

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd om te kunnen beoordelen of door het aanpassen van de Europaweg Zuid en de Overcingellaan sprake is van een reconstructie op grond van de Wet geluidhinder, danwel een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde bij nieuwe situaties (zoals de Mandemaattunnel). Voor de Europaweg Zuid (het dichtstbij gelegen wegvak voor reclamant) is geen sprake van een wegreconstructie op grond van de Wet geluidhinder. Ook als gevolg van de aanleg van de Mandemaattunnel is geen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde op de gevels van de woningen van reclamanten.

Gelet op de onderzoeksresultaten is er geen aanleiding om maatregelen te treffen aan de bron. Aangezien er geen maatregelen getroffen moeten worden is het ook niet noodzakelijk om een minimale of maximale geluidreductie in het onderzoek op te nemen.

Wel is in de uitgangspunten rekening gehouden met de toepassing van bepaalde asfalttypen die voortvloeien uit het gekozen ontwerp. Op de rechtstanden wordt bijvoorbeeld het asfalttype Steenmastiek Asphaltbeton (SMA-NL5) toegepast. Dit asfalttype heeft als eigenschap dat het bandengeluid met circa 1 dB af doet nemen.

Deel 6 van zienswijze 10:

Reclamant vreest dat de geplande geluidsreducerende maatregelen, toepassing van stiller asfalt SMA-NL5 en SMA-NL8 en de snelheidsverlaging van 70 naar 50 km/uur, niet de aangegeven geluidsreductie van maximaal 4 dBA zullen opleveren. Zo wordt een groot deel van de Stadsboulevard grenzend aan het Zuiderpark geasfalteerd met SMA-NL8, terwijl dit asfalt geen geluidsreducerende eigenschappen heeft. Dit asfalt zal onder andere gebruikt worden voor de op- en afritten ter hoogte van het Zuiderpark en ook daar zal dus geen sprake zijn van een geluidsreductie als gevolg van dit asfalt.

Reactie deel 6:

Reclamant stelt dat het toepassen van SMA-NL5 en het verlagen van de snelheid geluidsreducerende maatregelen zijn. Dit is echter niet het geval. Zoals aangegeven onder de beantwoording van opmerking 5 is, rekening houdend met de verlaging van de snelheid en de gunstige akoestische eigenschappen van SMA-NL5, geen sprake van een wegreconstructie of het overschrijden van de voorkeursgrenswaarde als gevolg van de Mandemaattunnel. Er is daarmee geen noodzaak tot het treffen van geluidsreducerende maatregelen. Daarmee vervalt ook de noodzaak om een maximale (en eventueel minimaal) geluidreductie vast te stellen.

Deel 7 van zienswijze 10:

Zonder handhaving is het niet aannemelijk dat het merendeel van de weggebruikers niet harder zal rijden dan de straks toegestane 50 km/uur. De ervaring met de huidige toegestane 70 km/uur is dat deze ruimschoots overschreden wordt. In het akoestisch rapport zou rekening gehouden moeten worden met het feit dat een deel van de weggebruikers zich niet aan de maximaal toegestane snelheid zal houden.

Reactie deel 7:

In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de wettelijk toegestane maximum snelheid van 70 km/uur in de huidige situatie en 50 km/uur in de nieuwe situatie. In de basis is het ieders eigen verantwoordelijkheid om zich aan de geldende maximum snelheid te houden. Het maximale snelheidsregime van 50 km/uur komt daarnaast ook tot uitdrukking in het ontwerp. Zo zijn de breedte van de rijbanen afgestemd op dit snelheidsregime. Ook worden de rijbanen opgesloten door zogenaamde trottoirbanden en komt er ter hoogte van de afrit naar de Mandemaattunnel. Gelet op de uitwerking van het ontwerp zijn wij van mening dat de vrees van reclamant niet terecht is.

Mocht echter blijken dat in de nieuwe situatie sprake is van regelmatige en ernstige overschrijding van de maximum snelheid dan zal in overleg met de politie worden gekeken of aanvullende(handhaving) maatregelen noodzakelijk zijn.

Deel 8 van zienswijze 10:

In het akoestisch onderzoek wordt opgemerkt dat verwacht wordt dat de geluidsproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen door technische ontwikkelingen en aanscherping van typekeuringen. Daarom mag een maximale aftrek van 5 dBA worden gehanteerd op de berekende geluidbelastingen alvorens deze aan de wettelijke grenswaarden worden getoetst (artikel 110g Wgh). Het is echter de vraag wanneer deze geluidsproductie zal gaan afnemen. Het is niet aannemelijk dat dit direct in de komende jaren het geval zal zijn. Bovendien is er veel overlast van vrachtverkeer wat in de toekomst zeker niet stiller zal worden. Hiernaast bestaat een groot deel van de overlast, bij een snelheid van 50 km/uur, uit bandengeluid. Het stiller worden van het verkeer zit met name in het motorgeluid. De komende jaren zal het niet stiller worden.

Reactie deel 8:

Wij hebben ons bij het akoestisch onderzoek gebaseerd op het eerder genoemde Reken- en meetvoorschrift geluid 2012' en de Wet geluidhinder. Hierin is opgenomen dat een dergelijke aftrek gehanteerd dient te worden. Dit is daarmee een nationale richtlijn. Op basis van de ons beschikbare gegevens hebben wij geen redenen om aan te nemen dat dat onterecht zou zijn. Gelet hierop zien wij geen aanleiding tot wijziging van de uitgangspunten van het akoestisch onderzoek.

Deel 9 van zienswijze 10:

Een deel van de ondertekenaars woont vlakbij de nieuw aan te leggen Mandemaattunnel en vreest van deze tunnel en de Stadsboulevard een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat. Deze overlast zal vooral uit geluidhinder bestaan. In het kader van een goede ruimtelijke ordening had de gemeente hier nader onderzoek naar moeten doen.

Reactie deel 9:

Er is – in het kader van een goede ruimtelijke ordening – onderzoek gedaan naar de gevolgen van de realisatie van de Mandemaattunnel op onder andere de woningen van reclamanten. Voor zowel het thema geluid is gebleken dat weliswaar sprake is van een toename van de geluidbelasting als gevolg van de realisatie van de Mandemaattunnel en reconstructie van de Stadsboulevard, maar dat geen sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voor geluid ter plaatse.

Uit het akoestisch onderzoek is zelfs gebleken dat op de betreffende woningen aan de Cypreslaan en Sparrenlaan juist sprake is van een aanzienlijke reductie van de geluidbelasting. Voor de Cypreslaan 15 is sprake van een reductie van 4,6 dB, voor de Sparrenlaan 1 zelfs 5,1 dB en voor Sparrenlaan 2 minimaal 4,8 dB. Hieruit blijkt nadrukkelijk dat geen sprake is van een toename van de geluidbelasting.

Daarnaast is gebleken dat door de realisatie van de Mandemaattunnel de luchtkwaliteit ter plaatse van de woningen in het zuiderpark (aan Cypreslaan en de Sparrenlaan) beter wordt dan voorzien in de structuurvisie FlorijnAs en bijbehorend planMer.

Wij delen de mening van reclamant dat sprake zou zijn van een aantasting van de woon- en leefomgeving en dat daar geen onderzoek na zou zijn gedaan dan ook niet.

Deel 10 van zienswijze 10:

Er worden geen maatregelen getroffen om het vrachtverkeer te verminderen op de Europaweg langs het Zuiderpark. Doordat het (vracht)verkeer bij de Asserstraat in Rolde wel ontmoedigd wordt is het aannemelijk dat het vrachtverkeer op de Europaweg langs het Zuiderpark alleen maar zal toenemen. Is dit opgenomen in het akoestisch onderzoek? Voor reclamant is het onduidelijk of de geluidsproductie van optrekkend en afremmend verkeer bij de op- en afritten in het akoestisch onderzoek is beschouwd. Daarnaast is er nog een aantal factoren die bij zullen dragen aan een toename van geluidsoverlast. De nieuwe bushalte ter hoogte van de Mandemaattunnel zal extra geluidsoverlast veroorzaken. Dit geldt ook voor de toename van het verkeer op de Dennenweg. Na sloop van gebouwen om de Mandemaattunnel te kunnen realiseren zal er extra overlast van het treinverkeer en de Dennenweg ontstaan. Gevreesd wordt dat de Mandemaattunnel het geluid zal versterken. Uit het akoestisch onderzoek is niet op te maken of rekening is gehouden met deze factoren.

Reactie deel 10:

Zoals reeds eerder aangegeven is het akoestisch onderzoek uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012'. Hierin worden de kaders benoemd waarbinnen het akoestisch onderzoek uitgevoerd moet worden.

In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met het vrachtverkeer op de Europaweg Zuid (zie ook paragraaf 3.3 en bijlage 2 van het onderzoek). Het middelzware- en zware vrachtverkeer heeft hiermee een volwaardige plek gekregen in het akoestisch onderzoek en het bijbehorende rekenmodel. Voor de situatie 2013 en 2030 zijn dezelfde uitgangspunten gehanteerd qua voertuigverdeling. Het is volgens ons niet aannemelijk dat door de reconstructie van de Europaweg Zuid/Overcingellaan het aantal vervoersbewegingen van middelzware en zware voertuigen onevenredig toe zal nemen. Voor 2030 is uitgegaan van een worstcase scenario, waarbij ervan is uitgegaan dat de gehele FlorijnAs is gerealiseerd, inclusief volledig bebouwd Havenkwartier, Assen-Zuid en Kloosterveen. Dit geldt ook voor het % vrachtverkeer.

Voor de met een verkeersregelinstallatie gereguleerde kruispunten is – in lijn met het 'Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012' – een kruispuntcorrectie verwerkt in het akoestisch onderzoek. Hiermee is het effect van deze kruispunten verwerkt in de totale geluidbelasting zoals blijkt uit het akoestisch onderzoek.

De te plaatsen bushaltes dienen niet meegenomen te worden in het akoestisch onderzoek. Daarnaast merken wij op dat reeds in de huidige situatie ook een aantal bushaltes aanwezig zijn. Een toename van het verkeer op

de Dennenweg heeft geen nadelige (eerder gunstige) effecten op de geluidbelasting van de percelen in het Zuiderpark.

Er is gekeken naar de effecten van de sloop van de gebouwen op de woningen in het Zuiderpark. Door de sloop van een aantal gebouwen ter plaatse van de toekomstige Mandemaattunnel zal de geluidbelasting als gevolg van de spoorlijn niet boven de vastgestelde geluidproductieplafonds uitkomen.

Ten aanzien van geluid van het spoor is de term “geluidsproductieplafonds” van toepassing. Geluidsproductieplafonds (GPP) gaan uit van een maximale geluidbelasting op vastgelegde punten langs het spoor. Dit verschilt van huidige gemeentelijke wegen waar wordt gekeken naar geluidbelasting op de gevel. ProRail heeft meermalen aangegeven dat de GPP in Assen niet worden overschreden en dat maatregelen vanuit het railverkeer dus ook niet noodzakelijk zijn. Dit is zowel in de huidige situatie het geval als in de toekomstige situatie na aanpassing van de sporen.

Deel 11 van zienswijze 10:

Het doel van de Mandemaattunnel is een betere ontsluiting van Assen Oost. Een belangrijk argument hierbij was dat een rotonde bij de Port Natalweg niet mogelijk was. Deze is inmiddels echter wel in het plan opgenomen, zodat doorstroming ook via deze rotonde bereikt kan worden. De noodzaak om de Mandemaattunnel te realiseren is daarmee komen te vervallen en zal in ieder geval beter gemotiveerd moeten worden.

Reactie deel 11:

Het verkeersplein bij de kruising Overcingellaan – Port Natalweg – Pelikaanstraat kan niet aangemerkt worden als een rotonde. In de nieuwe situatie blijft de Overcingellaan een voorrangsweg ten opzichte van de Pelikaanstraat en de Port Natalweg. Met deze kruispuntoplossing is het echter wel mogelijk om vanuit deze beide zijwegen zowel in noordelijke als in zuidelijke richting te rijden, gebruik makend van het verkeersplein.

Doordat het geen volwaardige rotonde is zal het verkeersplein niet functioneren als zijnde een rotonde. Hoewel de doorstroming op de doorgaande route is gewaarborgd en de oversteekbaarheid van de Overcingellaan wordt verbeterd, zal aanleg van het verkeersplein niet tot gevolg hebben dat de Mandemaattunnel niet noodzakelijk zal zijn ter verbetering van de aansluiting van Assen Oost op de ringweg.

Deel 12 van zienswijze 10:

Reclamanten doen een aantal voorstellen voor maatregelen ter verbetering van het woon- en leefklimaat. Hieronder worden de voorstellen kort toegelicht en voorzien van een gemeentelijke reactie (cursieve tekst).

- Het uitvoeren van geluidmetingen ter plaatse.
Zoals reeds aangegeven bij de beantwoording van deze zienswijze is het uitvoeren van geluidmetingen ter plaatse niet representatief. Het uitvoeren van metingen is namelijk sterk afhankelijk van allerlei factoren en kan daardoor een vertekend beeld geven ten opzichte van de gemiddelde geluidbelasting.
- Benoemen en toetsen minimale geluidreductie.
Zoals reeds aangegeven is dit niet aan de orde, nu geen sprake is van een wegreconstructie op grond van de Wet geluidhinder. Er is geen sprake van geluidsreducerende maatregelen. Het is benoemen van minimale of maximale geluidreductie is dan ook niet aan de orde. In vergelijking met de huidige situatie en rekening houdend met de maatregelen die worden getroffen met de aanpassing van de Europaweg zal een geluidreductie in 2030 optreden van circa 5 dB.
- Fijnstof metingen ter plaatse
Zoals aangegeven is door ons onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit als gevolg van de in de structuurvisie FlorijnAs en dit bestemmingsplan voorgestane ontwikkelingen. Als gevolg

hiervan is geen sprake van een overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit (onder andere fijnstof). Op de stadsboulevard (vanaf de Mandemaattunnel in noordelijke richting) is sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door realisatie van de Mandemaattunnel.

- Een geluidwal is noodzakelijk voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
Als gevolg van de aanpassing van de Overcingellaan/Europaweg Zuid is geen sprake van een wegreconstructie op grond van de Wet geluidhinder. Het treffen van bijvoorbeeld overdrachtsmaatregelen (in de vorm van bijvoorbeeld een geluidwal) niet nodig. In 2013 was de gemiddelde geluidbelasting op de gevels van de woningen in het Zuiderpark hoger dan de situatie na reconstructie zal zijn. In dat opzicht is sprake van een aanzienlijke verbetering van het woon- en leefklimaat ten opzichte van de huidige situatie.
- Gedeeltelijke verlaging van het wegvak
Bij de aanpassing van de Overcingellaan / Europaweg Zuid is veel aandacht besteed aan de ruimtelijke inpassing van de nieuwe stadsboulevard en de gevolgen daarvan voor de directe omgeving. Dit heeft onder meer gezorgd voor een snelheidsbeperking van 70 km/uur naar 50 km/uur, een aanpassing van het wegprofiel (versmalling) en toepassing van andere asfalttypen (SMA-NL5 en SMA-NL8). Het verlagen van het wegdek is geen reële optie. Dit is te kostbaar en zal voor andere problemen zorgen. Denk hierbij aan de afwatering, aanwezige infrastructuur (fietstunnels, duikers).
- Toepassing geluidsreducerend asfalt
*Zoals reeds aangegeven is het toepassen van stil asfalt niet aan de orde. Het treffen van geluidsreducerende maatregelen is niet aan de orde nu geen sprake is van een wegreconstructie. Wel wordt in het kader van de aanpassing asfalttypen toegepast die een enigszins geluidsreducerende werking hebben.
Het toepassen van stille asfalttypen (dunne deklaag A of dunne deklaag B) is voor wegen met deze intensiteiten niet geschikt. Het zal leiden tot een hoge onderhoudsfrequentie, beperkt rendement (in verband met dichtrijden) en hoge onderhoudskosten.*
- Handhaving snelheid 50 km/uur door flitspalen op meerdere plaatsen aan te brengen
*In de basis is het ieders eigen verantwoordelijkheid om zich aan de geldende maximum snelheid te houden. Het maximale snelheidsregime van 50 km/uur komt daarnaast ook tot uitdrukking in het ontwerp. Zo zijn de breedte van de rijbanen afgestemd op dit snelheidsregime. Ook worden de rijbanen opgesloten door zogenaamde trottoirbanden en komt er ter hoogte van de afrit naar de Mandemaattunnel. Gelet op de uitwerking van het ontwerp zijn wij van mening dat de vrees van reclamant niet terecht is.
Mocht echter blijken dat in de nieuwe situatie sprake is van regelmatige en ernstige overschrijding van de maximum snelheid dan zal in overleg met de politie worden gekeken of aanvullende(handhaving) maatregelen noodzakelijk zijn.*
- Nemen van concrete maatregelen voor ontmoediging vrachtverkeer
De Europaweg – Zuid maakt onderdeel uit van het hoofdwegennet van de gemeente Assen. Het is niet te voorkomen dat van deze route gebruik gemaakt wordt van vrachtverkeer (met name bestemmingsverkeer). Het ontwerp is hierop ook afgestemd. Doorgaand verkeer wordt zoveel mogelijk via de ANWB borden gestuurd naar de plaats van bestemming.
- Aanbrengen van beplanting van Laurier en Rhododendron
Conform afspraak met reclamant wordt er groenblijvende beplanting aangebracht ter afscherming van het kruisingsvlak met de Mandemaattunnel.

Conclusie

Geadviseerd wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren. Deze zienswijze geeft tevens geen aanleiding om wijzigingen in het vast te stellen bestemmingsplan aan te brengen.

Zienswijze 11

Verzonden op 17 december 2014, ingekomen op 18 december 2014.

Deel 1 van zienswijze 11:

Op dit moment ligt aan de ingang van de wijk Assen Oud Zuid de kruising tussen Overcingellaan , Port Natalweg en de Plataanweg een groene strook afscherming tussen bebouwing en de Overcingellaan, het is een natuur historisch 'Stadsgezicht'. Bijna de helft van het grasveld wordt opgeofferd voor een reusachtig verkeersplein, asfalt en nog eens asfalt. Reclamant vraagt om een dusdanig aanpassing van het kruisingsvlak zodat het ook voor de bewoners aanvaardbaar is.

Reactie deel 1:

De afgelopen jaren heeft veel overleg plaatsgevonden tussen de bewoners van de Plataanweg en de Port Natalweg over de aansluiting van de wijk Oud Zuid op de toekomstige Stadsboulevard. Veel verschillende varianten hebben de revue gepasseerd. Geen van de varianten heeft een oplossing geboden waarin de wensen van de omwonenden en de gemeente op een goede wijze een plaats gekregen heeft. In de meest gunstige variant was alsnog sprake van een beperking van het aantal rijmogelijkheden (bijvoorbeeld niet meer van de Port Natalweg naar de Pelikaanstraat). Eind vorig jaar is het ontwerp geoptimaliseerd. Hieruit is voorliggend ontwerp (het verkeersplein met twee doorgaande routes en een volwaardige aansluiting van de Port Natalweg en de Pelikaanstraat op de Stadsboulevard) naar voren gekomen. In dit proces zijn de belangen van de bewoners van Oud Zuid volwaardig meegewogen.

De grote zilverspar past inderdaad niet in de plannen voor de reconstructie van de Stadsboulevard. Wij snappen dat een dergelijke boom voor reclamant – en voor meerdere buurtbewoners - een bepaalde emotionele waarde heeft. Daarom is een onderzoek gestart naar de mogelijkheid om deze boom te verplaatsen. De boom heeft echter de weersomstandigheden op 31 maart 2015 niet overleefd en is diezelfde dag omgevallen. Op dit moment wordt onderzocht hoe met deze nieuwe, ontstane situatie wordt omgegaan en welke mogelijkheden dit biedt voor de groene inrichting van het gebied.

Het huidige grasveld zal inderdaad deels verdwijnen. Het huidige kruisingsvlak (midden van het toekomstige verkeersplein) zal aangeplant worden met groen of ingezaaid worden met gras.

Het is ons bekend dat een aantal panden direct grenzend aan de kruising Port Natalweg – Overcingellaan een monumentale status heeft. Het gebied als zodanig heeft echter niet de status van beschermd stadsgezicht. Ook is het gebied in de onlangs door de raad vastgestelde beheersverordening 'Assen Oud Zuid' (vastgesteld op 3 oktober 2013) niet voorzien van een dubbelbestemming ter bescherming van de (eventueel) aanwezige cultuurhistorische waarden. Behalve de monumentale panden is hierdoor aan het gebied geen bijzondere status toegekend.

Dit betekent overigens niet dat in de afweging om te komen tot dit ontwerp de aanwezige kwaliteiten van de omgeving geen volwaardige rol in het afwegingsproces gespeeld hebben. Wij zijn van mening namelijk dat deze oplossing minder invloed heeft op de uitstraling van de wijk Oud Zuid dan het plaatsen van een volwaardige verkeersregelinstantie.

Deel 2 van zienswijze 11:

Een vraag vanuit de buurt om geluidswerend asfalt wordt afgedaan als te duur. Een andere vraag om een

geluidswal kan ook niet, omdat er niet genoeg ruimte was. De volgende optie om een geluidscherm of groene wal wordt om onduidelijke reden verworpen.

Reactie deel 2:

Een eerste stap om te kijken of sprake is van geluidsoverlast op aangrenzende geluidgevoelige objecten is het uitvoeren van een akoestisch onderzoek. In dit onderzoek wordt op basis van berekeningen gekeken naar de huidige en toekomstige geluidbelasting op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen. Indien uit dit onderzoek blijkt dat, ten gevolge van geluidzoneringsplichtige wegen (50 km/uur of meer), sprake is van een toename van de geluidbelasting met meer dan 2 dB en de geluidbelasting vervolgens boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB komt, dan is sprake van een wegreconstructie zoals aangegeven in de Wet geluidhinder. Indien dat het geval is, komt de afweging aan de orde of het treffen van maatregelen (aan de bron, in de overdracht of bij de ontvanger) noodzakelijk is.

Uit het akoestisch onderzoek (bijlage 1 bij het bestemmingsplan) is gebleken dat bij de woningen aan de Port Natalweg en de Plataanweg, als gevolg van de aanpassing van de Overcingellaan, een maximale toename van de geluidbelasting heeft van 1,3 dB (op de gevels van de woning Plataanweg 22). Er is daardoor op geen enkele woning aan de Plataanweg of de Port Natalweg sprake van een wegreconstructie op grond van de Wet geluidhinder.

Deel 3 van zienswijze 11:

Wat de gevolgen zijn voor de bewoners mede door het toenemen van de verkeersdruk is veel geluidsoverlast, uitstoot van fijn stof en niet te vergeten roet deeltjes.

Reactie deel 3:

Uit een vergelijking van het verkeersmodel uit 2013 en 2030 blijkt dat de verkeersintensiteiten tussen 2013 en 2030 op het tracé Pelikaanstraat – Spoorstraat toe zal nemen met ruim 7.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze toename is niet het gevolg van de reconstructie van de stadsboulevard, maar is het gevolg van de groei van de stad tot 2030. Hierbij dient overigens opgemerkt te worden dat uitgegaan is van een worst-case benadering (volledige ontwikkeling van Havenkwartier en Assen Zuid). In de praktijk zullen de intensiteiten mogelijk lager uitvallen, maar niet hoger.

Om dit verkeer goed door de stad te geleiden is aanpassing van de huidige infrastructuur noodzakelijk. Als wegbeheerder zijn wij verplicht onderzoek te doen naar de akoestische effecten van een dergelijke aanpassing van de infrastructuur. Dit onderzoek heeft vorm gekregen in de rapportage welke als bijlage onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan. Hieruit is gebleken dat als gevolg van de wegaanpassing geen sprake is van een wegreconstructie op grond van de Wet geluidhinder. Er is geen sprake van een toename van de geluidbelasting op de te beschouwen woningen aan de Plataanweg en de Port Natalweg met meer dan 1,3 dB. Hierdoor is geen sprake van een wegreconstructie. Het treffen van maatregelen of het vaststellen van een hogere grenswaarde is niet aan de orde.

Door de gemeente Assen is in het kader van de structuurvisie FlorijnAs onderzoek gedaan naar de gevolgen van de FlorijnAs op de luchtkwaliteit. Hoewel de realisatie van alle ontwikkelingen binnen de FlorijnAs op gebiedsniveau leidt tot een toename van de verkeersintensiteiten. Dit werkt door in een beperkte toename van de concentraties, de grenswaarden worden echter nergens overschreden. Specifiek voor het bestemmingsplan is nog een toets gedaan in het kader van de in de Wet Milieubeheer opgenomen Niet in betekenende mate (NIBM). Ook hieruit is gebleken dat geen sprake is van overschrijding van de normen.

Deel 4 van zienswijze 11:

De FlorijnAs komt ook veel dichterbij de bebouwing toe, Plataanweg 35 gaat zelfs meters van de tuin kwijt. Er blijft misschien maar 1 meter naast het huis behouden, met het uitzicht direct op de Overcingellaan en de kantoren met royale auto parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen moeten blijven bestaan wordt gezegd. Blik is

schijnbaar belangrijker dan het woongenot. De parkeerplaatsen worden ook veel gebruikt voor carpooling, dat is waarschijnlijk niet bekend bij de planologen.

Reactie deel 4:

Het klopt dat het totale profiel van de stadsboulevard dichterbij de woning toe komt te liggen. De begrenzing van de rijbaan komt echter verder van de woning af te liggen. Tussen de grens van het voetpad en de gevel van de woning Plataanweg 36 blijft een strook grond over van circa 5,50 meter. De parkeerplaatsen op het terrein aan de Overcingellaan zijn gelegen op particulier terrein. Een deel van dit terrein zal voor het tracé van de stadsboulevard in eigendom verworven moeten worden.

Het is van belang dat voor de kantoorpanden voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is. Hiervoor worden normen gehanteerd. Na herschikking van het terrein wordt voldaan aan de van toepassing zijnde normen voor parkeren bij kantoorpanden. Indien niet wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen, dan zal dit gevolgen hebben voor de parkeervoorzieningen in de nabijgelegen woonwijken. Extra druk op de parkeervoorzieningen gaat immers ook ten koste van het woongenot. Het is tot slot aan de eigenaren van de percelen om te beslissen hoe ze omgaan met de beschikbare parkeerplaatsen (afsluitbaar of niet).

Deel 5 van zienswijze 11:

Reclamant heeft ook bezwaar gemaakt tegen de WOZ heffing.

Reactie deel 5:

De WOZ beschikking staat los van onderhavig bestemmingsplan. Tegen deze beschikking staan afzonderlijke rechtsbeschermingsmiddelen open.

Deel 6 van zienswijze 11:

Reclamant geeft aan dat het op de tekening net een 100 km/uur weg lijkt, terwijl de maximumsnelheid echter 50 km/uur is. Als hier niet regelmatig handhavend wordt opgetreden vreest reclamant het ergste. Een vraag of er ook flitspalen geplaatst kunnen worden, wordt niet op gereageerd.

Reactie deel 6:

In de basis is het ieders eigen verantwoordelijkheid om zich aan de geldende maximum snelheid te houden. Het maximale snelheidsregime van 50 km/uur komt daarnaast ook tot uitdrukking in het ontwerp. Zo zijn de breedte van de rijbanen afgestemd op dit snelheidsregime. Ook worden de rijbanen opgesloten door zogenaamde trottoirbanden en komt er ter hoogte van de afrit naar de Mandemaattunnel. Gelet op de uitwerking van het ontwerp zijn wij van mening dat de vrees van reclamant niet terecht is.

Mocht echter blijken dat in de nieuwe situatie sprake is van regelmatige en ernstige overschrijding van de maximum snelheid dan zal in overleg met de politie worden gekeken of aanvullende (handhavings)maatregelen noodzakelijk zijn.

Conclusie

Geadviseerd wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren. Deze zienswijze geeft tevens geen aanleiding om wijzigingen in het vast te stellen bestemmingsplan aan te brengen.

Zienswijze 12

Verzonden op 17 december 2014, ingekomen op 19 december 2014.

Deel 1 van opmerking 12:

Reclamant maakt zich zorgen over het verkeer dat dichterbij haar woning toe komt door de aanpassing van de Stadsboulevard. Reeds in 2012 is een deel van de groenvoorzieningen verwijderd. Die actie heeft reeds geleid tot een vermindering van het woongenot inzake privacy, rust en veiligheid. Het verkeer is duidelijker zicht- en hoorbaarder geworden. Reclamant heeft veel investeringen gedaan om te voldoen aan de richtlijnen

voor monumentale panden. Extra investeringen zijn nodig om het huis aan te passen aan de moderne standaard en comfort. Het is voor reclamant niet te verkroppen dat de gemeente dergelijke eisen stelt aan bewoners van monumentale panden, maar zelf als gemeente zo roekeloos omgaat met het (groene en historische) aanzicht van de buurt.

Reactie deel 1:

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt in eerste instantie verwezen naar onze reactie op zienswijze 3 deel 1 en deel 3.

Aangezien geen sprake is van een wegreconstructie op grond van de Wet geluidhinder hoeven geen aanvullende maatregelen getroffen te worden om een goed woonklimaat – als gevolg van de aanpassing van de Overcingellaan – te borgen.

Deel 2 van zienswijze 12:

Reclamant zal advies inwinnen bij een gespecialiseerd bureau inzake de toename van overlast welke door deze plannen zal ontstaan. Reclamant geeft verder aan dat haar woning en de woning van haar burens reeds te koop staat. Deels door de voorgenomen plannen van de gemeente worden potentiële kopers afgeschrikt en is het huis momenteel praktisch onverkoopbaar. Ironisch genoeg is de WOZ waarde wel met 100.000 euro verhoogd.

Reactie deel 2:

Het staat reclamant vrij om advies in te winnen bij een gespecialiseerd bureau. De WOZ beschikking staat los van de besluitvorming over dit bestemmingsplan.

Indien sprake is van een waardedaling van onroerend goed als gevolg van een planologische maatregel dan kan reclamant een verzoek om planschade bij het college van burgemeester en wethouders indienen. Een onafhankelijke beoordelingscommissie zal vervolgens beoordelen of en in welke mate sprake is van een planologisch nadeel welke voor vergoeding in aanmerking komt.

Deel 3 van zienswijze 12:

Reclamant is zich bewust van het feit dat er verschillende voorlichtingsbijeenkomsten zijn geweest, waarbij aangekaarte bezwaren van tafel zijn geveegd dan wel genegeerd. De gemeente weigert een tunnel te bouwen welke een aanzienlijke stijging van het woongenot zou creëren. U weigert ook de weg te verplaatsen en langs de bedrijfshuisvesting te leggen waar nu parkeerplaatsen zijn die amper gebruikt worden.

Reactie deel 3:

De afgelopen jaren heeft veel overleg plaatsgevonden tussen de bewoners van de Plataanweg en de Port Natalweg over de aansluiting van de wijk Oud Zuid op de toekomstige Stadsboulevard. Veel verschillende varianten hebben de revue gepasseerd. Geen van de varianten heeft een oplossing geboden waarin de wensen van de omwonenden en de gemeente op een goede wijze een plaats gekregen heeft. In de meest gunstige variant was alsnog sprake van een beperking van het aantal rijmogelijkheden (bijvoorbeeld niet meer van de Port Natalweg naar de Pelikaanstraat). Eind vorig jaar is het ontwerp geoptimaliseerd. Hieruit is voorliggend ontwerp (het verkeersplein met twee doorgaande routes en een volwaardige aansluiting van de Port Natalweg en de Pelikaanstraat op de Stadsboulevard) naar voren gekomen. In dit proces zijn de belangen van de bewoners van Oud Zuid volwaardig meegewogen.

Het bouwen van een tunnel over deze lengte is te kostbaar en zal tevens tot gevolg hebben dat aansluitende wegen niet meer aan kunnen sluiten op deze hoofdinfrastructuur. Het totale profiel van de weg wijzigt aan beide zijden. Ook aan de zijde van de kantoorgebouwen komt de infrastructuur dichterbij de bebouwing toe te liggen. Als gevolg hiervan zien wij geen aanleiding om deze huidige ontwerp-variant te heroverwegen.

Deel 4 van zienswijze 12:

Het recht van reclamant op een veilige en vredige buurt wordt door deze plannen op grove wijze geschonden. Hierdoor valt te voorzien dat de waarde van de woningen in deze buurt zal dalen, gezinnen weg zullen trekken

wat zeker economische gevolgen zal hebben voor de voorzieningen in de buurt zoals kinderopvang en scholen om maar te zwijgen over leefbaarheid.

Reactie deel 4:

Voor de gemeente is onduidelijk op welke manier de grootschalige herinrichting van een weg het recht op een veilige en vredige buurt zou schenden. De gemeente ziet geen relatie tussen de herinrichting en genoemde, vermeende gevolgen door reclamant.

Conclusie:

Geadviseerd wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren. Deze zienswijze geeft tevens geen aanleiding om wijzigingen in het vast te stellen bestemmingsplan aan te brengen.

Zienswijze 13.

Verzonden op 17 december 2014, ingekomen op 18 december 2014.

Deel 1 van zienswijze 13:

De ovonde neemt een dusdanige oppervlakte in beslag dat het een overweldigende invloed heeft op het aanzicht van het fraaie stadsdeel Oud Zuid, één van de parels van Assen. Het mooie van Assen is dat het van vele kanten voor bezoekers aan de zuidkant een schitterende entree heeft: het Asserbos langs de Nassaulaan en de Beilerstraat, de wijk Oud-Zuid met het Landgoed Overcingel, aan het oosten de entree via het Amelterbos en in het westen via de Vaart met de JWF-kazerne. Reclamant vindt dit uniek en karakteristiek en geeft aan dat dit behouden dient te blijven.

Reactie deel 1:

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de reacties 1 en 2 van zienswijze 2.

Deel 2 van zienswijze 13:

De noodzaak van een ovonde met een dergelijke omvang is voor reclamant onduidelijk. Tijdens de inloopavond van 20 november werd door een verkeersdeskundige verteld dat het nodig was om het verkeer wat over het spoor komt uitloopstroken te verschaffen om zodoende de spoorbaan vrij te houden. Het werd als een wens van de NS ingebracht. Reclamant is juist van mening dat door de aanleg van de Mandemaattunnel er voor zal zorgen dat automobilisten juist de spoorwegovergang zullen mijden. Daarnaast is het de vraag of deze lengte van de uitvoegstroken ook echt noodzakelijk is. Het doet wat overdadig aan. Door de lengte van de stroken te beperken kan de totale lengte van de ovonde beperkt worden.

Reactie deel 2:

De opstellengte voor wachtende voertuigen in het ontwerp is getoetst door middel van een microsimulatie met Vissim. Daaruit blijkt dat er in het ontwerp een kleine marge is in de opstelruimte (2 auto's in de simulatie), daarna loopt het opstelvak vol en wordt de doorgaande rijstrook geblokkeerd. Deze situatie ontstaat als twee treinen na elkaar passeren en de overgang lang gesloten is. De genoemde marge is nodig om doorstroming op de Stadsboulevard te garanderen.

Deel 3 van zienswijze 13:

Op de ovonde moet rekening worden gehouden met het draaien van vrachtwagens. Waarom juist hier aan de rand van een woonwijk? Het is juist beter om te zorgen dat vrachtwagen hier niet kunnen draaien dat voorkomt dat zwaar verkeer de mogelijkheid zou hebben om de Pelikaanstraat en Port Natalweg als sluiproute te gebruiken. In de huidige situatie is dit ook haast niet mogelijk en mocht er een dergelijk punt noodzakelijk zijn, plan zoiets dan dicht bij een industrie-/kantorengedebied voorbij de Mandemaat. Door deze mogelijkheid weg te nemen kan de ovonde veel smaller uitgevoerd worden.

Reactie deel 3:

Ook de wijk dient bereikbaar te zijn voor grotere voertuigen. Ingeval van een verhuizing of bij calamiteiten (bij brand bijvoorbeeld) dient de wijk toegankelijk te zijn voor grotere voertuigen dan alleen een personenauto. Hierop is het ontwerp afgestemd. Het is natuurlijk niet de bedoeling dat er veel vrachtverkeer door de wijk gaat rijden. Wij zijn van mening dat met de voorgestelde oplossing dit wel voorkomen wordt, aangezien de Overcingellaan gewoon een voorrangsweg blijft. Daarvoor is geen aanleiding.

Deel 4 van zienswijze 13:

De ovonde is zo dicht op de huizen gepland dat ze haast door de tuinen van aanwonenden gerealiseerd worden. Er is genoeg ruimte naar het zuiden en als er op een iets bescheidener schaal gedacht wordt dan is dit heel goed uitvoerbaar.

Reactie deel 4:

De afgelopen jaren heeft veel overleg plaatsgevonden met de bewoners van de Plataanweg en de Port Natalweg over de aansluiting van de wijk Oud Zuid op de toekomstige Stadsboulevard. Op basis van het uitgangspunt dat er geen rotonde en geen verkeersregeling gewenst is op dit kruispunt, zijn er veel verschillende varianten onderzocht en besproken. Lange tijd heeft geen van de varianten een oplossing geboden waarin de wensen van de omwonenden in zowel Oost als Oud – Zuid en het algemeen belang op een goede wijze een plaats hebben gekregen.

Eind vorig jaar is de voorliggende verkeersoplossing ontworpen. Hieruit is voorliggend ontwerp (het kleinschalige verkeersplein) naar voren gekomen. Deze kruispuntvorm maakt alle rijrichtingen mogelijk. In dit proces zijn de belangen van de bewoners van Oud Zuid en Oost ten aanzien van de rijrichtingen volwaardig meegewogen. Dat de gekozen oplossing niet naar de wens van reclamant is, doet niet af aan de (serieuze) wijze waarop de gemeente de bewoners heeft betrokken bij het ontwerp.

De grote zilverspar past inderdaad niet in de plannen voor de reconstructie van de Stadsboulevard. Wij snappen dat een dergelijke boom voor reclamant – en voor meerdere buurtbewoners - een bepaalde emotionele waarde heeft. Daarom is een onderzoek gestart naar de mogelijkheid om deze boom te verplaatsen. De boom heeft echter de weersomstandigheden op 31 maart 2015 niet overleefd en is omgevallen. Op dit moment wordt onderzocht hoe met deze nieuwe, ontstane situatie wordt omgegaan en welke mogelijkheden dit biedt voor de groene inrichting van het gebied. Naast de eerdere gesprekken die de gemeente heeft gehad met omwonenden is ook op 9 maart 2015 nog een overleg geweest over het verkeersplein. Dit heeft geleid tot aanpassing van het ontwerp. Het verkeersplein is hierbij niet naar het zuiden verschoven, maar zal smaller worden uitgevoerd. Dit heeft positieve effecten voor de aanwonenden. Tevens is nabij de woningen aan de Plataanweg / Port Natalweg een strook groen van circa 2 a 3 meter bestemd als Groen en niet meer als Verkeer.

Deel 5 van zienswijze 13:

Reclamant betwijfelt of de veiligheid wel goed is overdacht. Waarom moet een fietser die vanaf de Port Natalweg/WZA komt en aan de oostkant van de Stadsboulevard zijn weg moet vervolgen 5 kruisingen met autoverkeer oversteken? Waarom is er een bushalte vlakbij de kruising gepland? Dit kan juist verkeersoponhoud veroorzaken terwijl een vlotte doorstroming gewenst is. Een halte dicht bij het WZA lijkt reclamant veel urgenter.

Reactie deel 5:

Vanuit de Port Natalweg is het oversteken van de Stadsboulevard mogelijk, waarbij telkens slechts één rijstrook overgestoken dient te worden. Ten opzichte van de huidige situatie is dat een enorme verbetering als het om de veiligheid betreft. De fietspaden langs de stadsboulevard zijn voorrangsgerechtigd dus men zou gewoon door moeten kunnen fietsen. Aan de oostzijde van het spoor blijft de verkeerssituatie ongewijzigd. Uitzondering hierop is dat langs de Dennenweg een van het autoverkeer gescheiden fietspad wordt gerealiseerd.

Mensen lopen van en naar bushaltes. Daarom is het wenselijk dat nabij bushaltes goede oversteekvoorzieningen aanwezig zijn. Deze liggen bij kruispunten.

Deel 6 van zienswijze 13:

Waarom zijn er geen twee gescheiden aanrijstroken vanaf de Port Natalweg: één voor het verkeer in de richting van de Pelikaanstraat en één in de richting van het WZA. Zodoende worden verkeersstromen al vroeg gescheiden en bevordert dit de doorstroming. Een dergelijke afweging dient dan ook gemaakt te worden voor de opgang vanaf de Pelikaanstraat.

Reactie deel 6:

Gestreefd is naar een compact ontwerp zonder onnodige verharding. Gescheiden opstelstroken zijn niet nodig.

Het huidige ontwerp is getoetst op doorstroming. De voorgestelde oplossing heeft als nadeel dat langzaam verkeer twee rijstroken ineens zal moeten kruisen om over te steken. Ten opzichte van het ontwerp is dat een verslechtering van de verkeersveiligheid. Daarnaast is er gestreefd naar een oplossing die ook nog in ruimte relatief beperkt is en kwaliteit in zich heeft. Wij streven eerder naar een compacter kruispuntvorm, dan in de toevoeging van meer rijstroken.

De voorgestelde oplossing heeft in zich dat een aantal conflictrichtingen op een andere wijze over het kruispunt geleid worden. Komende vanaf de Port Natalweg of de Pelikaanstraat hoeft alleen verkeer vanuit één richting in de gaten gehouden te worden bij het oprijden van de rijbaan. Bij het oprijden van de rijbaan is ook slechts alleen de rechtsafbeweging mogelijk.

Deel 7 van zienswijze 13:

In 2012 is er een wijziging geweest van het oorspronkelijke bestemmingsplan Oud-Zuid om de ontwikkeling van de stadsboulevard mogelijk te maken. Op de nieuwe plankaart is echter te zien dat er wederom een aanpassing is geweest of nog aangevraagd moet worden: de zwarte grens van de FlorijnAs loopt over het (nieuwe) gebied van Oud Zuid. Het lijkt daardoor alsof de uitgangspunten van een bestemmingsplan alleen op de burger van toepassing zijn en dat de overheid naar goeddunken eenzijdig de plannen kan aanpassen. Reclamant vindt dat een zorgelijke ontwikkeling. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan Oud Zuid in 2003 was het argument van de gemeente juist om de wijk Oud Zuid als waardevol gebied met een nieuw bestemmingsplan te beschermen.

Reactie deel 7:

De wijk Oud Zuid heeft niet de status van beschermd stadsgezicht. Ook is het gebied in de onlangs door de raad vastgestelde beheersverordening 'Assen Oud Zuid' (vastgesteld op 3 oktober 2013) niet voorzien van een dubbelbestemming ter bescherming van de (eventueel) aanwezige cultuurhistorische waarden. Behalve de monumentale panden is hierdoor aan het gebied geen bijzondere status toegekend.

Dit betekent overigens niet dat in de afweging om te komen tot dit ontwerp de aanwezige kwaliteiten van de omgeving geen volwaardige rol in het afwegingsproces gespeeld hebben. Wij zijn van mening namelijk dat deze oplossing minder invloed heeft op de uitstraling van de wijk Oud Zuid dan het plaatsen van een volwaardige verkeersregelininstallatie.

Het staat de gemeenteraad vrij om het bestemmingsplan aan te passen. Wel dient daarbij voldaan te worden aan een goede ruimtelijke ordening. Uit de aan dit bestemmingsplan ten grondslag liggende onderzoeken is gebleken dat er geen ruimtelijke bezwaren bestaan tegen wijziging van het bestemmingsplan.

Deel 8 van zienswijze 13:

Reclamant geeft aan dat het niet mogelijk is om in zijn zienswijze in detail op zaken in te gaan, maar alleen vragen kan stellen. Bij de stukken die ter inzage lagen, lagen alleen globale plankaarten. De detailkaart van de ovonde lag niet ter inzage. De ovonde, rijstroken en schaal stonden niet op de tekeningen weergegeven.

Reclamant geeft aan dat hij het gevoel heeft dat hij niet van alle informatie wordt voorzien. Qua transparantie en informatieverstrekking kan er daarom nog wel iets aan de procedure verbeterd worden .

Reactie deel 8:

Het klopt dat de tekening van het ontwerp niet bij het ontwerp van het bestemmingsplan ter inzage lag. Wel is het voorlopig ontwerp opgenomen als bijlage bij het akoestisch onderzoek. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de planologisch / juridische regeling voor realisatie van de Stadsboulevard. Hierin is met name de ligging van de rijbanen van belang. De exacte inrichting, zoals dat tot uitdrukking komt in het definitief ontwerp, kan nog wijzigen. Dit past binnen de kaders van dit nieuwe bestemmingsplan.

Wij kunnen ons echter voorstellen dat dit bij reclamant vragen oproept. Inmiddels ligt een tekening van het exacte ontwerp ter inzage bij de informatiebalie. Desgewenst kunt u de tekening inzien en vragen stellen aan de baliemedewerker. Het is echter niet mogelijk om hiertegen in bezwaar of beroep te gaan.

Overigens heeft de gemeenteraad onlangs een besluit genomen over het uitvoeringskrediet. De hoogte van het gevraagde uitvoeringskrediet is afhankelijk van het ontwerp. De onderliggende stukken waren in het kader van die besluitvorming wel in te zien en zijn ook gewoon openbaar.

Conclusie:

Geadviseerd wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren. Deze zienswijze geeft tevens geen aanleiding om wijzigingen in het vast te stellen bestemmingsplan aan te brengen.

Zienswijze 14.

Verzonden op 18 december 2014, ingekomen op 19 december 2014.

Deel 1 van zienswijze 14:

De Drentsche Aa is aangewezen als KRW-oppervlaktewaterlichaam, hieronder valt naast het Stadsbroekloopje ook het Nijlandsloopje. De KRW richt zich op verbetering van de waterkwaliteit en eist een stand still van de feitelijke toestand van het water als minimumvoorwaarde. Daarnaast wordt uit de Drentsche Aa water gewonnen ter bereiding van het drinkwater. Reclamant heeft dan ook haar taak ten aanzien van de waterkwaliteit van de Drentsche Aa.

Aan de andere kant geeft ‘Het Besluit lozen buiten inrichtingen’ in artikel 2 de zogenaamde zorgplicht aan. De gemeente heeft dan ook de zorgplicht om ervoor te zorgen dat het oppervlaktewater niet negatief beïnvloed wordt door de voorgenomen activiteiten die dit bestemmingsplan mogelijk maakt.

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is de wijze van afvoer van het hemelwater van de Mandemaattunnel opgenomen. Wij hebben geconstateerd dat de voorgestelde bodempassage voor de afvoer van de first flush niet voldoet aan artikel 3.4 van het Besluit lozen buiten inrichtingen. Hierin is aangegeven dat bij het lozen vanuit een pompkelder van een tunnel of een verdiept weggedeelte, indien dat redelijkerwijs mogelijk is, een voorziening aanwezig is om het meest vervuilde hemelwater in een vuilwaterriool te lozen. Daarnaast vraagt het waterschap zich af of met de voorgestelde afvoer van het hemelwater van Europaweg Zuid wordt voldaan aan de zorgplicht. Reclamant stelt voor om met het waterschap hier nadere afspraken over te maken en het bestemmingsplan eventueel hierop aan te passen.

Reactie deel 1:

Reclamant heeft qua artikel 3.4 van het Besluit lozen buiten inrichtingen gelijk. De gemeente Assen ging ervan uit dat het zuiveren van de first flush (eerste 4 mm neerslag die vanaf het verhard oppervlak naar de pompkelder stroomt) door een bodempassage voldoende zou zijn. De voordelen zouden zijn: zuivering van de first flush, geen extra belasting van de RWZI door regenwater, afkoppeling en duurzaam omgaan met regenwater.

Gemeente Assen zal thans de first flush (19 m³) uit de pompkelder daadwerkelijk aansluiten op een vuilwaterriool. Om eerder genoemde redenen wordt de “second flush” via een eenvoudige voorzuivering op het oppervlaktewater gezet (maximaal circa 154 m³) Deze voorzuivering zal bestaan uit een (zak)sloot aan de noord(west)zijde van de tunnel. De second flush wordt geloosd op een extra aan te leggen sloot dan wel spoor-sloot. Het water uit deze (spoor)sloot wordt door een stuwconstructie geknepen afgevoerd naar het Stadsbroekloopje. Eventueel nog in de second flush aanwezige zwevende delen met aangehechte verontreinigingen kunnen in deze sloot bezinken.

De nieuwe Europaweg Zuid wordt in de banden gezet. Het regenwater van de weg zal via openingen in de banden in de berm stromen en daar vervolgens gezuiverd worden alvorens het zich bij het grondwater voegt en, eventueel, naar de bermsloot stroomt. De nieuwe situatie komt overeen met de huidige situatie met het enige verschil dat in de nieuwe situatie het water in eerste instantie “geconcentreerder” de berm bereikt. Achter de openingen in de banden worden dan ook voorzieningen getroffen om uitspoeling en/of het direct “doorlopen” naar de bermsloten te voorkomen.

Deel 2 van zienswijze 14:

In de toelichting staat aangegeven dat er voor de tunnelbak van de Mandemaattunnel permanent 15 tot 65 m³ per dag grondwater (lekverlies) afgepompt zal worden. Reclamant vindt dit lekverlies erg groot en heeft begrepen dat er ondertussen berekeningen zijn waaruit blijkt dat de lekverliezen kleiner zullen zijn. De tekst kan dan ook hierop aangepast worden.

Reactie deel 2:

Uit nader onderzoek is inmiddels gebleken dat het lekverlies beperkt blijft tot maximaal 15 m³ per dag. De tekst in de toelichting van het bestemmingsplan zal hierop aangepast worden.

Conclusie:

Deze zienswijze is deels gegrond.

De tekst in de toelichting van het bestemmingsplan is naar aanleiding van deze zienswijze aangepast.

Zienswijze 15:

Verzonden op 1 december 2014, ingekomen op 8 december 2014

Deel 1 van zienswijze 15:

Reclamant vreest dat de Dennenweg door de aanleg van de Mandemaattunnel meer (sluip)verkeer te verwerken krijgt. Hierdoor wordt de situatie voor fietsers en wandelaars onveiliger. Volgens reclamant houden automobilisten zich doorgaans niet aan de voorgeschreven snelheid. Hierbij maakt het verschil dat op de Dennenweg de fietser s op dezelfde weg als de automobilisten rijden. Reclamant vraagt zich af of de voorgeschreven snelheid ter hoogte van de woonhuizen 30 km/uur wordt en daarbuiten 50 km/uur.

Reactie deel 1:

Doel van de Mandemaattunnel is een deel van het verkeer via de Dennenweg te leiden. De Dennenweg wordt hiervoor opgewaardeerd tot een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur. De verkeersintensiteit op de Dennenweg zal naar verwachting toenemen.

Deze nieuwe ontsluiting dient op een logische manier ingepast te worden. Wegenstructuur, verkeersveiligheid, ruimtelijke kwaliteit en mogelijke omgevingshinder zijn meegewogen in de afweging van wegfunctie en ruimtelijke inrichting. Aan de locatie van overgang van 50km/h(gebiedsontsluitingsweg) naar 30km/h(erftoegangsweg) ligt dan ook een integrale afweging van de diverse elementen ten grondslag.

De nieuwe inrichting is in overeenstemming met de huidige richtlijnen. Zo ligt langs de rijbaan waar 50 km/uur is toegestaan, een separaat fiets- en voetpad. Waar 30 km/uur wordt gehandhaafd rijden fietsers op de rijbaan.

Aanleg van een middensteunpunt en het laten vervallen van het plateau ter plaatse van de fietsoversteek ter hoogte van GGZ past hierbinnen. Om het verblijfsgebied te accentueren komt er bij de snelheidsovergang een plateau en bij de Berkenlaan een punaise in het wegdek.

Deel 2 van zienswijze 15:

Reclamant stelt voor om:

- een maximale snelheid van 30 km/uur over de hele weg tussen de Pelikaanstraat en de toekomstige Mandemaattunnel.
- Het aanleggen van verkeersdrempels – met name ter hoogte van het fietstunneltje naar de Sparrenlaan en zijstraten zoals bijvoorbeeld de Berkenstraat - om te zorgen dat automobilisten zich aan de snelheid houden.
- De ANWB heeft met kunstenaar Daan Roosegaarde een proef gedaan om lichtgevende verflijnen op de weg aan te brengen. Ook lijkt het reclamant voor een veilige verkeerssituatie een goed idee om een fietspad aan te geven op de weg.
- Op deze manier kunnen de bomen langs de toekomstige Burg. Bothenius Lohmanweg blijven staan zodat het een groene straat in een groene wijk blijft.

Reactie deel 2:

Gekozen is voor een nieuwe ontsluiting voor GGZ, Diepstroeten en Assen Oost. Doel hiervan is het waarborgen van bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Deze nieuwe ontsluiting dient op een logische manier ingepast te worden. Wegenstructuur, verkeersveiligheid, ruimtelijke kwaliteit en mogelijke omgevingshinder zijn meegewogen in de afweging van wegfunctie en ruimtelijke inrichting. Aan de locatie van overgang van 50km/h(gebiedsontsluitingsweg) naar 30 km/uur(erftoegangsweg) ligt dan ook een integrale afweging van de diverse elementen ten grondslag.

Vanaf het moment dat bestuurders de bebouwde omgeving naderen wordt , vanuit verkeersveiligheids-overwegingen en geluidoverlast, de rijsnelheid van het verkeer teruggebracht van 50 km/uur naar 30 km/uur. Het beoogde wegprofiel is in overeenstemming met de huidige richtlijnen voor wegen met een snelheid van 50 km/uur. Dit komt onder meer tot uitdrukking in een relatief smalle rijbaan en een vrijliggend fietspad.

De suggestie om op het gehele traject een maximumsnelheid van 30 km/ uur te handhaven, wordt niet geloofwaardig geacht richting weggebruiker. Bovendien is het onvoldoende in overeenstemming met het doel van de nieuwe ontsluiting.

Conclusie:

Geadviseerd wordt om deze zienswijze ongegrond te verklaren. Deze zienswijze geeft tevens geen aanleiding om wijzigingen in het vast te stellen bestemmingsplan aan te brengen.

Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen

Naar aanleiding van zienswijzen die zijn ingediend op het ontwerp van het bestemmingsplan 'Stadsboulevard Zuid' en om ambtshalve redenen zijn de onderstaande wijzigingen doorgevoerd.

1. Vanwege de aanleg van de Mandemaattunnel moet de gasleiding ter plaatse deels worden verlegd. Op de verbeelding is nu ook het toekomstige leidingentracé opgenomen. Tevens is het mogelijk gemaakt dat middels een wijzigingsplan het oude leidingentracé (incl. belemmeringen) van de verbeelding kan worden verwijderd. De QRA voor de nieuwe leiding is eveneens als bijlage opgenomen bij de toelichting.
2. Een deel van de locatie van het voormalige tankstation aan de Spoorstraat is opgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan. Doordat het ontwerp van de fietsstraat langs deze kantorenzone inmiddels verder is ontworpen ontstaat hier ruimte om het bestemmings- en bouwvlak te verplaatsen. Ter plaatse wordt ook een aanduiding opgenomen voor ondergrondse brandstoftanks en een verkooppunt voor motorbrandstoffen (exclusief LPG).
3. Vanwege de aanleg van de Mandemaattunnel is de akoestische situatie van delen van de panden Mandemaat 1, 3 en 4 zodanig gewijzigd dat de geluidsgevoelige functie "scholing" niet meer kan worden uitgeoefend. De regels en de verbeelding zijn hierop aangepast.
4. Vanwege het aanpassen van het ontwerp van het verkeersplein nabij de Plataanweg / Port Natalweg is het mogelijk gebleken om ten oosten van het perceel Plataanweg 35 een strook met de bestemming Groen, in plaats van de bestemming Verkeer op te nemen. Hiermee wordt deels gehoor gegeven aan de zienswijze van de bewoners / eigenaren van het perceel.

Daarnaast zijn er enkele ondergeschikte, tekstuele wijzigingen aangebracht.

Bijlage 1. Ingediende zienswijzen