

**Reactienota vooroverleg
bestemmingsplan
'Stationsgebied', Assen**

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
2. Beantwoording vooroverlegreacties	4
2.1 Nederlandse Aardolie Maatschappij.....	4
2.2 Ministerie van I&M.....	4
2.3 NS-Stations Vastgoed & Ontwikkeling	4
2.4 Fietsersbond, afdeling Assen.....	8
2.5 ProRail	8
2.6 VAC Assen.....	13
2.7 Provincie Drenthe.....	14
2.8 Veiligheidsregio Drenthe	15
2.9 Waterschap Hunze & Aa's.....	17
3. Staat van wijzigingen.....	18
 Bijlage 1. Ingekomen overlegreacties.....	21

1. Inleiding

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

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Stationsgebied' is op 18 december 2013 in het kader van het vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voorgelegd aan diverse instanties. Van de 23 genodigde instanties hebben er negen gereageerd. De ingekomen reacties zijn als bijlage bij deze nota gevoegd.

Nr.	Bedrijf	Gereageerd?
1	Ministerie van IenM/Energie ¹	Ja
2	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed	Nee
3	Bond Heemschut	Nee
4	Provincie Drenthe ¹	Ja
5	Waterschap Hunze en Aa's ¹	Ja
6	Asser Historische vereniging	Nee
7	Hulpverleningsdienst Drenthe	Ja ²
8	Brandweer Assen	Ja ²
9	Politie Drenthe	Nee
10	N.V. Nederlandse Gasunie	Nee
11	Waterleidingmaatschappij Drenthe	Nee
12	KPN UTN Leidingbeheer	Nee
13	Nederlandse Aardolie Maatschappij	Ja
14	Enexis	Nee
15	Fietsersbond Afdeling Assen	Ja
16	VAC Assen	Ja
17	ProRail	Ja
18	Railinfrabeheer BV, Regio Noordoost	Nee
19	NS Reizigers t.a.v. secretariaat Bedrijfs- en	Nee
20	NS Stations	Ja
21	Openbaar Vervoerbureau Groningen Drenthe	Nee
22	Bewonersoverleg Assen Oost	Nee
23	Arriva	Nee

Tabel 1. overzicht overlegpartners

¹ Lid van Projectcommissie FlorijnAs.

² Gezamenlijke reactie van Brandweer en de Veiligheidsregio Drenthe.

2. Beantwoording vooroverlegreacties

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

2.1 Nederlandse Aardolie Maatschappij

NAM (mede namens Shell), per e-mail, d.d. 19 december 2013 (registratienummer 2013/8371)

Opmerking:

Het voorontwerp van het bestemmingsplan 'Stationsgebied' geeft de NAM geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Reactie:

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie:

Deze reactie vormt geen aanleiding om het ontwerpbestemmingsplan aan te passen.

2.2 Ministerie van I&M

Ministerie I&M, per e-mail, d.d. 14 januari 2014 (registratienummer 2014/533)

Opmerking:

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft geen inhoudelijke opmerkingen ten aanzien van het bestemmingsplan. Het Ministerie geeft aan belang te hechten aan een goede betrokkenheid van ProRail bij het planproces.

Reactie:

Naast de Projectcommissie FlorijnAs is ook een aantal reguliere overlegpartners gevraagd om te reageren op het voorontwerp van het bestemmingsplan Stationsgebied. ProRail is in dit geval één van de overlegpartners (voor een compleet overzicht van de genodigden wordt verwezen naar hoofdstuk 1 van deze reactienota).

Naast dit formele spoor voeren wij in het kader van de spoorse aanpassingen ook regulier overleg met vertegenwoordigers van ProRail. Tijdens dit overleg komen, naast dit bestemmingsplan, ook de uitvoering van alle benodigde onderzoeken en het aanvragen van de benodigde vergunningen aan de orde.

Conclusie:

Deze reactie vormt geen aanleiding om het ontwerpbestemmingsplan aan te passen.

2.3 NS-Stations Vastgoed & Ontwikkeling

NS-Stations, per e-mail, d.d. 27 januari 2014 (registratienummer 2014/510)

Opmerking 1:

Graag ziet NS-Stations aan de bestemming voor het stationsgebouw de volgende functies toegevoegd: kantoor (zowel zelfstandig als onzelfstandig) en dienstverlening (denk bijvoorbeeld aan Tickets en Services of een infobalie).

Reactie:

De gemeente Assen heeft tot doel om de kantorenleegstand in de stad actief te bestrijden. In dat kader wordt geen ruimte geboden voor functiewijziging naar kantoren, danwel nieuwbouw van kantoren buiten de belangrijkste kantorenzone. De kantorenzone ten zuiden van het stationsgebied is een van de belangrijkste kantorenzones van Assen. Versterking en duurzame exploitatie van deze zone is voor Assen een van de gemeentelijke beleidsuitgangspunten.

Het stationsgebouw maakt weliswaar onderdeel uit van deze kantorenzone, maar vervult daarbinnen een geheel andere functie. Het is de entree van Assen. Op basis van dit bestemmingsplan wordt in het stationsgebouw ruimte geboden voor publieksaantrekkende functies (zoals detailhandel en horeca). Zelfstandige kantoren (niet zijnde dienstverlening met baliefunctie) hebben geen publieksaantrekkende werking. Daarom zien wij geen redenen om zelfstandige kantoren bij voorbaat te faciliteren. Mocht blijken dat panden op termijn onverhuurbaar zijn dan blijven wij graag met elkaar in gesprek om te kijken of de verhuurbaarheid kan worden bevorderd door bijvoorbeeld een functiewijziging.

Ondergeschikte kantoorvoorzieningen ten behoeve van de op basis van dit bestemmingsplan toegestane hoofdfuncties zien wij wel als een mogelijkheid. In het ontwerp van het bestemmingsplan wordt hiervoor een extra bepaling opgenomen. Per bedrijf mag 15% van het brutovloeroppervlak gebruikt worden voor onzelfstandige kantooruimte.

Op grond van het voorontwerp van het bestemmingsplan was het mogelijk om bedrijfsactiviteiten uit te oefenen in de milieucategorie 1 en 2 zoals genoemd is de bij de regels behorende bijlage 'Staat van bedrijfsactiviteiten'. Hieronder vallen bijvoorbeeld reisbureaus, AH to go, etc. Een infobalie of Tickets en Services wordt hier niet expliciet genoemd. In het ontwerp van het bestemmingsplan wordt daarom de functie dienstverlening aan de bestemmingsomschrijving toegevoegd.

Opmerking 2:

De oppervlakte van de kantorenkavel is te klein. Voor een goede invulling is minimaal 1.000 m² nodig. Daarnaast vraagt NS-Stations zich af waar de begrenzing van het bouwvlak ligt.

Reactie:

In het bestemmingsplan worden geen uitspraken gedaan over oppervlaktes van percelen, maar worden uitsluiten functies en bouwmogelijkheden toegekend aan de betreffende percelen.

Als basis voor dit bestemmingsplan is uitgegaan van het vigerende bestemmingsplan 'Assen Oud Zuid' (vastgesteld op 18 mei 2000). In dat bestemmingsplan is het betreffende perceel bestemd voor kantoren. Het op de plankaart aangegeven bouwvlak mag voor maximaal 50% bebouwd worden³. Met dit nieuwe bestemmingsplan wordt uitsluitend een verbreding van de toegestane functies beoogd (met onder andere hotelruimte, dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen). Een toevoeging van meer bouwvolume maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan om een tweetal redenen.

Ten eerste is reeds in de huidige situatie onvoldoende parkeergelegenheid bij de betreffende percelen. Het toevoegen van bouwvolume zou dit probleem doen toenemen. Ten tweede kan een toevoeging van het maximaal toegestane bouwvolume leiden tot de

³ Zie ook de reactie bij opmerking 5 van deze vooroverlegreactie.

noodzaak om een exploitatieplan vast te stellen dan wel het sluiten van een anterieure overeenkomst met de betrokken actoren in het plangebied. Vooral nog maakt dit geen onderdeel uit van het project Stationsgebied.

Opmerking 3:

Het is niet duidelijk hoe de kantorenkavel wordt ontsloten.

Reactie:

De kantorenkavel wordt ontsloten via de aan te leggen "fietsstraat" aan de zijde van de Overcingellaan. De fietsstraat komt te liggen tussen de panden in de kantorenzone en de toekomstige Stadsboulevard. Alle percelen tussen de Spoorstraat en het busstation worden via deze nieuw aan te leggen voorziening ontsloten.

Opmerking 4:

Artikel 3.4 van de regels is niet haalbaar op deze locatie. Dan kan er bijna niet meer gebouwd worden. Is er een andere oplossing mogelijk?

Reactie:

Het gemeentelijk beleid is erop gericht dat initiatiefnemers hun parkeerbehoefte geheel op eigen terrein oplossen. Dit kan in de vorm van een parkeergarage (al dan niet onder de bebouwing) of op het maaiveld. Om onder andere hiervoor ruimte te reserveren is binnen het bouwvlak een maximaal bebouwingspercentage toegestaan.

Mocht het uiteindelijk niet realistisch zijn om van initiatiefnemers te eisen hun parkeerbehoefte op eigen terrein op te lossen dan is in de algemene afwijkingsregels van het bestemmingsplan een bepaling opgenomen om af te wijken van deze bepaling. Wij kunnen in dit verband afspraken met initiatiefnemers maken over de compensatie van parkeerplaatsen in de directe nabijheid van het bouwplan en de daarbij behorende realisatiekosten.

Opmerking 5:

Het bebouwingsvlak moet geheel bebouwd kunnen worden.

Reactie:

Zoals reeds bij opmerking 2 aangegeven mag het bouwvlak voor maximaal 50% bebouwd worden op basis van het vigerende bestemmingsplan. In dit bestemmingsplan wordt het bouwvlak weliswaar kleiner, maar nemen de bouw mogelijkheden niet af. Het bebouwingspercentage is daartoe gewijzigd in maximaal 55%. De overige ruimte kan gebruikt worden voor parkeervoorzieningen en is ook wenselijk voor ruimte tussen de afzonderlijke gebouwen.

Opmerking 6:

Welk gedeelte van het bestemmingsplan is nu bestemd voor een verkooppunt van motorbrandstoffen? Ook hierbij is onduidelijk wat het exacte bebouwingsvlak is. Het verkooppunt moet voorzien worden van een eigen ontsluiting, maar in ieder geval niet samen met de P+R in verband met de drukte.

Reactie:

In het voorontwerp van het bestemmingsplan is een regeling opgenomen voor het verkooppunt van motorbrandstoffen. Binnen de bestemming 'Gemengd' is een specifiek gebied aangeduid dat voor deze functie kan worden aangewend. Deze aanduiding ligt geheel binnen het bouwvlak en biedt meer ruimte dan op basis van het bestemmingsplan 'Assen Oud Zuid' was toegestaan.

Het bestemmingsplan biedt de ruimte om het perceel rechtstreeks te ontsluiten op de beoogde fietsstraat en/of via de Spoorstraat.

Opmerking 7:

In de bestemmingsregels voor het verkooppunt wordt de bebouwing en de wasstraat gemist. Voorgesteld wordt een voorgestelde regeling te hanteren.

Reactie:

In artikel 3.1 lid e (bestemming Gemengd) wordt de functie voor het tankstation specifiek genoemd. Mocht de exploitatie van het tankstation op een gegeven moment niet meer aan de orde zijn dan kan de eigenaar van het perceel terugvallen op de binnen de bestemming 'Gemengd' toegestane functies.

In artikel 3.2 zijn de bouwregels opgenomen die betrekking hebben op de bestemming 'Gemengd'. Deze regels zijn van toepassing voor alle genoemde functies binnen deze bestemming. Zo geldt bijvoorbeeld voor het tankstation ook een bebouwingspercentage van 55% voor gebouwen.

Om onduidelijkheden over een eventuele wasstraat te voorkomen wordt deze functie in het ontwerp van het bestemmingsplan toegevoegd aan artikel 3.1 lid e.

Opmerking 8:

De lay-out van het P+R terrein is nog niet definitief vastgesteld. Het is dan ook wenselijk dat eventuele aanpassingen nog mogelijk zijn zonder dat daarvoor afzonderlijke procedures doorlopen moeten worden.

Reactie:

Wij zijn ons daarvan bewust. Daarom is ervoor gekozen om de aanduiding 'parkeerterrein' direct langs de achterzijde van de panden aan de zijde van de Overcingellaan te leggen. Hierbinnen is alle ruimte om het terrein exact in te richten. Naast de bestemming 'Gemengd' is dit terrein tevens aangewezen voor langparkeren ten behoeve van het stationsgebied (artikel 3.1 sub r).

Opmerking 9:

De bestemming voor P&R is gemengd (artikel 3), terwijl hierin niet beschreven wordt dat de aangewezen gronden die hieronder vallen bestemd zijn voor parkeervoorziening (spoorwegvoorzieningen, vroeger ook wel genoemd spoorse doeleinden). In dit artikel is parkeren ondergeschikt. Wij willen de P&R onder artikel 5 verkeer en railverkeer plaatsen. Want in dit artikel zijn de gronden bestemd voor verkeers- en verblijfsvoorziening, waaronder parkeervoorzieningen vallen.

Reactie:

Binnen de bestemming 'Gemengd' wordt expliciet geregeld dat dit terrein tevens bestemd is voor parkeervoorzieningen ten behoeve van het stationsgebied. Het bestemmen van dit terrein onder de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' maakt de planologische regeling voor dit gebied volgens ons te rigide. Gelet op de ruimte die het bestemmingsplan biedt zien wij geen redenen om het P&R terrein in het ontwerp van het bestemmingsplan anders te bestemmen.

Opmerking 10:

Het deel waar de K&R stroken en taxiplaatsen komen heeft de bestemming verkeer en verblijfsgebied. Echter in dit artikel staat niet beschreven dat de gronden bestemd zijn voor verkeer en verblijfsvoorzieningen, hetgeen wel het geval is in artikel 4. Hier worden specifiek Kiss & Ride zones benoemd. Plaats de Kiss & Ride dus onder artikel 5.

Reactie:

Binnen de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' zijn in het voorontwerp van het bestemmingsplan abusievelijk de Kiss & Ride zones niet benoemd. In het ontwerp van het bestemmingsplan wordt dit aangepast.

Conclusie:

Deze reactie vormt aanleiding om het ontwerp van het bestemmingsplan op de hierboven genoemde onderdelen aan te passen.

2.4 Fietsersbond, afdeling Assen

Fietsersbond, per e-mail, d.d. 28 januari 2014 (registratienummer: 2014/513)

Opmerking:

De Fietsersbond heeft bij diverse gelegenheden aangegeven vanwege de veiligheid op deze primaire fietsroute aan beide zijden van de Overcingellaan fietspaden te wensen, dus ook aan de spoorzijde. Het bestemmingsplan geeft wel de mogelijkheid voor een fietspad op deze plaats. Het aangegeven dwarsprofiel geeft echter geen fietspad aan. Daarom herhalen wij onze wens. Om de mogelijkheid voor dit fietspad open te houden moet wellicht het bouwvlak voor dit gebouw worden aangepast.

Reactie:

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

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

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

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

Conclusie:

Deze reactie vormt geen aanleiding om het ontwerpbestemmingsplan aan te passen.

2.5 ProRail

ProRail, per e-mail, d.d. 28 januari 2014 (registratienummer: 2014/511)

ProRail heeft het bestemmingsplan beoordeeld op basis van zowel de huidige gebruiksfunctie als de door ProRail beoogde aanpassingen aan het station en de sporen.

Opmerking 1:

Artikel 5.1a van de regels: Hierin staat: 'maximaal het bestaande aantal sporen'. Graag ziet ProRail dat het huidige aantal sporen letterlijk wordt genoemd. Anders kan het zo zijn dat sporen die tijdelijk worden verwijderd t.b.v. de bouwwerkzaamheden later niet

meer teruggebouwd kunnen worden, terwijl dat wel noodzakelijk is. Liever ziet ProRail de volgende formulering: 'maximaal 5 sporen'.

Reactie:

Met de genoemde regeling wordt beoogd om in ieder geval het huidige aantal sporen nabij het station te kunnen realiseren. Wij kunnen ons echter vinden in de redenering van ProRail om het aantal sporen te maximaliseren op vijf. Toetsing van de akoestisch consequenties vindt immers plaats aan de vastgestelde geluidproductieplafonds en het huidige profiel (tussen de demarcatielijnen) staat de aanleg van meer sporen nagenoeg niet toe. Het ontwerp van het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.

Opmerking 2:

Artikel 5.1 sub c van de regels: Graag ziet ProRail hieraan toegevoegd: overkappingen, luifels, stijgpunten (voor trappen en liften). Ook een eventueel toegangsgebouw (indien deze aan bijvoorbeeld de Oosterparallelweg komt) graag expliciet noemen.

Reactie:

In het voorontwerp van het bestemmingsplan zijn deze voorzieningen inderdaad niet specifiek genoemd. Het ontwerp van het bestemmingsplan wordt aangevuld met bovenstaande onderdelen.

Opmerking 3:

Op de papieren versie van het bestemmingsplan is niet goed te zien of het stationsgebouw binnen de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' valt of binnen de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied'.

Reactie:

Het stationsgebouw is geheel gelegen binnen de bestemming 'Verkeer – Railverkeer'.

Opmerking 4:

In artikel 5.2.1 sub e van de regels staat aangegeven dat gebouwen alleen binnen het bouwvlak gebouwd mogen worden. Met deze regeling zijn wachtruimtes op het perron niet toegestaan. Dit lijkt geen wenselijke situatie. Ook een eventueel entreegebouw (als daar al sprake van is) aan de oostzijde van het station is op dit moment daardoor niet mogelijk. Graag ziet ProRail een wijziging van de bouwregels of het opnemen van een bouwvlak op de verbeelding.

Reactie:

Dit betreft een omissie in het voorontwerp van het bestemmingsplan. In het ontwerp van het bestemmingsplan is voor het gebied met daarbinnen de perrons de aanduiding 'openbaar vervoerstation' opgenomen.

Binnen deze aanduiding wordt het bouwen van gebouwen (uitsluitend ten behoeve van de bestemming) buiten het bouwvlak toegestaan. In de planregels wordt de volgende regeling opgenomen:

"Bouwen buiten het bouwvlak:

Voor het bouwen van gebouwen buiten het bouwvlak gelden de volgende regels:

- a) een gebouw dient binnen de aanduiding 'openbaar vervoerstation' te worden gebouwd;*
- b) het maximum bebouwingspercentage mag ten hoogste 40% bedragen;*
- c) de maximum bouwhoogte mag ten hoogste 8 meter bedragen;"*

Opmerking 5:

Waarom is bijvoorbeeld in artikel 5.2.1 sub e gekozen voor het hanteren van de meetwijze 'boven NAP'? Toetsing van een bouwplan wordt nu nogal omslachtig, omdat

eerst NAP bekend moet zijn. Dit leidt bovendien tot verwarring omdat dit gedeelte van Assen ongeveer 10 meter boven NAP ligt. Graag zouden we zien dat dit gemeten wordt vanaf peil of maaiveld.

Reactie:

Het is gebruikelijk om bij de wijze van meten gebruik te maken van het 'peil' zoals dat gedefinieerd is in artikel 1 van het bestemmingsplan. Voor de tunnels binnen het plangebied geldt dan de definitie 'het gemiddelde van het aansluitende afwerkte maaiveld'.

Op zich hoeft dat niet tot problemen te leiden, maar het maaiveld fluctueert sterk in de nabijheid van bijvoorbeeld de perrontunnel. Dit maakt het eveneens lastig om het 'gemiddelde van het afgewerkte maaiveld' te bepalen. Het belangrijkste vinden wij dat richting de directe omgeving duidelijkheid bestaat over de maximale afmetingen van de tunnelbakken. Om de eenduidigheid in de wijze van meten te bevorderen wordt in de planregels aangesloten op het begrip 'peil'. Het ontwerp van het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.

Opmerking 6:

In het verlengde van voorgaande opmerking: 5 meter voor de onderzijde tunnel, gemeten vanaf maaiveld, lijkt niet voldoende te zijn voor de tunnel. Hoewel er nog een ateliersessie plaats moet vinden en het uiteindelijke ontwerp nog uit moet harden, lijkt 5 meter te weinig te zijn, mede gezien de liftinstallaties en pompinstallaties die ook onderdeel uitmaken van deze tunnel. Overigens kan de onderzijde van de tunnel op meerdere manieren geïnterpreteerd worden (vloer tunnel of onderzijde constructie) in het laatste geval zal 5 meter ook zeker niet voldoende zijn. Deze opmerking is tevens van toepassing op artikel 6.2.1 sub g van de regels.

Reactie:

Dat klopt. Op basis van het onderzoek 'Sporen in Assen, perrontunnel schetsontwerp' komen wij tot de conclusie dat de tunnel tot maximaal 8 meter beneden het afgewerkte maaiveld komt te liggen. In de 'Wijze van meten' (artikel 2) wordt een extra bepaling opgenomen ten aanzien van de interpretatie van de 'bouwdiepte' opgenomen. Het ontwerp van het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.

Opmerking 7:

Artikel 5.2.2 sub c: waarom is ervoor gekozen om de bouwhoogte voor geluidwerende voorzieningen te beperken tot 1,5 meter, terwijl deze beperking niet voor de bestemming verkeer geldt? Een overig bouwwerk is in die bestemming 10 meter. Een bouwhoogte van 5 meter voor geluidwerende voorzieningen is wat ons betreft voldoende.

Reactie:

Eén van de doelstellingen van het project Stationsgebied is het wegnemen van de barrièrewerking van de spoorse voorzieningen en de Overcingellaan. Deze doelstelling vloeit voort uit de op 27 oktober 2011 vastgestelde structuurvisie FlorijnAs. Het aanleggen van schermen met een dergelijke hoogte draagt niet bij aan deze doelstelling. In dat kader zien wij geen aanleiding om tegemoet te komen aan de wens van ProRail om binnen de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' geluidschermen met een maximale bouwhoogte van 5 meter toe te staan.

Abusievelijk is binnen de bestemming 'Verkeer' de bouwhoogte van 10 meter voor geluidwerende voorzieningen blijven staan. In het ontwerp van het bestemmingsplan wordt dit aangepast naar 1,50 meter.

Opmerking 8:

In het verlengde van voorgaande opmerking: ProRail ziet graag dat voor wat betreft de hoogte van geluidschermen gemeten wordt vanaf bovenkant spoorstaaf, in overeenstemming met het geluidregister. Anders zijn de hoogtes lastig met elkaar te vergelijken.

Reactie:

Om de doelstelling zoals weergegeven bij de beantwoording van opmerking 7 te bereiken vinden wij het van belang dat men in de toekomst over eventuele schermen kan kijken. Het ligt niet voor de hand om in dit kader een uitzondering te maken ten aanzien van de wijze van meten. Dit mede in verband met het feit dat de spoorstaaf door de regel (aanzienlijk) hoger ligt dan het gemiddeld afgewerkte maaiveld. Om eenduidigheid in de wijze van meten te bevorderen en de doelstelling vanuit de structuurvisie FlorijnAs te borgen zien wij geen aanleiding dit onderdeel aan te passen in het ontwerp van het bestemmingsplan.

Opmerking 9:

In artikel 10.3 sub a wordt geregeld dat ook in- en uitritten t.b.v. ondergronds bouwen zijn toegestaan. Graag ziet ProRail dit aangevuld met trappartijen (t.b.v. de ondergrondse fietsenstalling en de tunnel).

Reactie:

De door ProRail voorgestelde aanvulling wordt in het ontwerp van het bestemmingsplan meegenomen.

Opmerking 10:

In de bijlagen bij de regels is een staat van wijzigingen toegevoegd, terwijl daar in geen enkele bestemming naar verwezen wordt. Is het de bedoeling dit alsnog te doen? En zo ja, aan welke bestemmingen worden die dan gekoppeld?

Reactie:

Een verwijzing naar de bijlage bij de regels (Staat van bedrijfsactiviteiten) is in het bestemmingsplan opgenomen in artikel 5 'Verkeer – Railverkeer' (artikel 5.1 sub f).

Opmerking 11:

ProRail wijst op de mogelijkheden van artikel 2 lid 18b van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht. Enkele regelingen in het plan zijn mogelijk strijdig met dit besluit.

Reactie:

Het kan zijn dat een aantal zaken in het bestemmingsplan wellicht vergunningvrij gerealiseerd kan worden. In dat geval blijft toetsing aan het bestemmingsplan achterwege en kan tot realisatie worden overgegaan. Op dit moment zien wij geen aanleiding om eventueel strijdige bepalingen van het bestemmingsplan aan te passen.

Opmerking 12:

Op de verbeelding is ter hoogte van de Spoorstraat een smal strookje bestemd voor 'Verkeer – Railverkeer'. De sporen die hier liggen zijn nu wel erg krap bestemd. In de toekomstige situatie zal de overgang slechts twee sporen overgaan (in plaats van drie) en zal deze overgang in het geheel meer naar het westen opschuiven.

Reactie:

Uitgangspunt was dat de door ProRail aangeleverd tekening met de demarcatiegrens als basis zou dienen voor de begrenzing van de bestemming 'Verkeer – Railverkeer'. Echter deze tekening hebben wij niet tijdig ontvangen. De bestemmingsgrens is op basis van de luchtfoto en de bij ons bekende gegevens aangepast. Zoals aangegeven in de reactie bij

opmerking 1 van deze overlegreactie is het maximum aantal toegestane spoorbanen vijf. Het ontwerp van het bestemmingsplan is naar aanleiding van deze reactie aangepast.

Opmerking 13:

ProRail geeft aan dat het ontwerp van perron 1 nog niet helemaal gereed is, maar dat die mogelijk nog verder naar het zuiden komt te liggen (tot ongeveer de Stationsstraat). Als dit ontwerp gereed is moet de verbeelding daar t.z.t. nog op worden aangepast. Dit betreft dan met name de begrenzing van de bestemming 'Gemengd' en 'Verkeer – Railverkeer'.

Reactie:

In de reactie wordt verwezen naar de Stationsstraat, maar wij gaan ervan uit dat hier de Spoorstraat wordt geduid (mede gelet op de inrichting van het stationsgebied). Wij snappen de wens om alvast op deze aanpassing te anticiperen. In het ontwerp van het bestemmingsplan is hier al aan tegemoet gekomen. De bestemmingsgrens tussen 'Gemengd' en 'Verkeer – Railverkeer' is recht getrokken langs het P+R terrein.

Opmerking 14:

Voor de overige gebouwen in het plangebied is de bouwhoogte op de verbeelding weergegeven, maar voor het stationsgebouw niet.

Reactie:

Dat klopt. Dit betreft een omissie. In het ontwerp van het bestemmingsplan wordt de maximale bouwhoogte (10 meter) van het stationsgebouw op de verbeelding opgenomen.

Opmerking 15:

Op dit moment ontbreken de onderzoeken met betrekking tot luchtkwaliteit, externe veiligheid, wegverkeerslawaaï en spoorverkeerslawaaï nog. Om het plan goed te kunnen beoordelen en om te kijken of de uitgangspunten met betrekking tot het spoordeel kloppen, ontvangen we deze daarom graag alsnog als ze gereed zijn. Het liefst voordat het ontwerp van het bestemmingsplan ter inzage gaat.

Reactie:

Uiteraard delen wij de resultaten van de bovengenoemde onderzoeken met de betrokken partijen binnen het project Stationsgebied. Het is even de vraag of het gaat lukken om (gelet op de strakke planning) voorafgaand aan de tervisielegging van het ontwerp van het bestemmingsplan af te stemmen over de onderzoeksresultaten.

Opmerking 16:

ProRail ziet graag in paragraaf 1.2 nog een toevoeging van de verbetering van de perrons en de ligging van de sporen. Deze zijn onlosmakelijk verbonden aan de aanleg van de perrontunnel en de aanpassingen aan het station, zoals de entree aan de Oosterparallelweg.

Reactie:

Dat klopt. In het ontwerp van het bestemmingsplan wordt deze aanvulling opgenomen.

Opmerking 17:

In paragraaf 3.3.3 staat dat er voor de kantoren LMW2 mag worden toegepast en voor de overige locaties LMW1 schone grond. Dit lijkt niet te kloppen met de bijgevoegde toepassingskaart en het is volgens ProRail ook niet gebruikelijk om enkel schone grond toe te passen rondom het spoor/station.

Reactie:

Het gestelde in het bestemmingsplan berust op een omissie. Volgens de toepassingskaart moet grond die van elders wordt aangevoerd voldoen aan LMW1 schone grond. Grond die vrijkomt binnen het plangebied mag worden hergebruikt binnen het plangebied. Het ontwerp van het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.

Opmerking 18:

In paragraaf 4.1.3 wordt onder het kopje openbaar vervoer gesproken over het opheffen van de barrièrewerking van het spoor. In de huidige situatie is de Vredeveldsetunnel echter ook al aanwezig. Voor de perrontunnel is het opheffen ook slechts deels van toepassing, omdat het de bedoeling is dat de tunnel 's nachts afgesloten gaat worden met hekwerken. De perrontunnel is daarmee ook geen interwijkverbinding of openbare ruimte, maar een tunnel die hoort bij de stationsvoorziening. De bereikbaarheid van het station voor het oosten van Assen wordt hiermee wel beter.

Reactie:

De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt naar aanleiding van deze opmerking aangepast.

Opmerking 19:

In paragraaf 4.2 (verantwoording bestemmingskeuze) en 5.2 (toelichting regels) staat dat de gronden met de bestemming Verkeer – Railverkeer van ProRail zijn. Dit moet zijn ProRail en NS.

Reactie:

Dat klopt. Het ontwerp van het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van deze opmerking aangepast.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze vooroverlegreactie is het ontwerp van het bestemmingsplan op onderdelen aangepast (zie ook hoofdstuk 3).

2.6 VAC Assen

VAC Assen, per e-mail, d.d. 28 januari 2014 (registratienummer: 2014/512)

Opmerking 1:

De figuur op pagina 37 van de toelichting, ook voorkomend op de verbeelding van het bestemmingsplan, laat ten noorden van het station een fietspad zien aan één zijde van de weg van 3,3 meter breed. De fietspaden aan weerszijden van de weg ten zuiden van het station zijn elk 3 en 3,1 meter breed. We adviseren om het fietspad ten noorden van het station te verbreden tot minimaal 3,5 en liever nog 4 meter. Het zal een druk gebruikt fietspad zijn waar fietsers, en mensen met elektrische fietsen en snorscooters, verschillende snelheden hebben en ook willen kunnen inhalen. De ruimte voor een breder fietspad lijkt aanwezig, gezien de breedte van de berm aan de zijde van de rijbaan.

Reactie:

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

Opmerking 2:

Worden de wegen die vlak langs het stationsplein lopen 30 km-wegen?

Reactie:

De wegen rondom het stationsplein (op het niveau van het maaiveld) vallen binnen het 30 km/uur regime. Voor de Stadsboulevard geldt, evenals in de huidige situatie, een 50 km/uur regime.

Opmerking 3:

Het wegdeel waarlangs de kiss & ride stroken liggen, wordt intensief gebruikt door onder meer bussen. De kiss & ride stroken dienen voldoende breedte te hebben om passagiers aan beide zijden veilig uit de auto te kunnen laten stappen. Het mag niet leiden tot onverwachte manoeuvres van het langsrijdende verkeer, waaronder ook fietsers.

Reactie:

Dat klopt. Bij de ontwerpogave voor het stationsplein (zowel oost- als westzijde) zal aandacht geschonken worden aan de exacte vormgeving van de kiss & ride stroken. Dit bestemmingsplan biedt de ruimte om dit naar behoren in te vullen.

Conclusie:

Deze reactie vormt geen aanleiding om het ontwerpbestemmingsplan aan te passen.

2.7 Provincie Drenthe

Provincie Drenthe, per brief, d.d. 19 februari 2014 (registratienummer: 2014/972)

Opmerking 1:

De aanleg van de Overcingeltunnel en de perrontunnel beïnvloeden de grondwaterstanden rondom het plangebied. Omdat de westzijde van het landgoed Overcingel grenst aan het plangebied zal in overleg maatregelen worden getroffen om de grondwaterstand zo min mogelijk te beïnvloeden.

Een onderzoek naar de hydrologische effecten wordt nog uitgevoerd. Op dit moment is nog niet duidelijk of de uitvoering van de plannen gevolgen heeft voor de waterhuishouding of de grondwaterstand op het landgoed. Op dit moment is er voor wat betreft dit onderdeel nog onvoldoende informatie beschikbaar om een goede beoordeling te maken.

Reactie:

De voorgenomen plannen van het Stationsgebied kunnen invloed hebben op de waterhuishouding. De gemeente Assen heeft Fugro GeoServices BV daarom opdracht gegeven om de bodemopbouw van het gebied in kaart te brengen en tevens inzichtelijk te maken wat de mogelijke effecten zijn van de ingrepen op de omgeving (b.v. bestaande panden, veranderende grondwaterstromen, verdroging of vernatting e.d.). Een zogenaamd geohydrologisch en geotechnisch onderzoek. Specifiek wordt daarbij gekeken naar de mogelijke effecten op het Landgoed Overcingel als natuurmonument.

Mocht uit de metingen, berekeningen of modelleringen blijken dat er effecten optreden dan zullen maatregelen worden genomen zodat deze effecten worden weggenomen (beheersmaatregelen). Specifiek voor het landgoed zal dit worden uitgewerkt in samenwerking met de eigenaar en de provincie Drenthe als bevoegd gezag in kader van de Natuurbeschermingswet.

Opmerking 2:

Wij geven als suggestie mee om een weergave van de relevante artikelen van de Provinciale omgevingsverordening (POV) mee te nemen in de toelichting van het bestemmingsplan.

Wat betreft de verbodszone diepe boringen van Assen geldt een verbod op het doorboren van de aanwezige kleilagen. In dit gebied zijn boringen en graafwerkzaamheden dieper dan 15 meter minus maaiveld verboden. In dat geval kan een ontheffing van de POV worden aangevraagd.

Reactie:

In de regels en op de verbeelding is de verbodszone voor diepe boringen al opgenomen. Hiermee is het verbod om dieper dan 15 meter te boren binnen deze zone geregeld. In de toelichting van het ontwerp van het bestemmingsplan zal een aanvulling worden opgenomen ten aanzien van de relevante artikelen uit de POV.

Opmerking 3:

In het plangebied zijn diverse verontreinigingen aanwezig. Wij adviseren om deze in de toelichting te benoemen.

Reactie:

In het ontwerp van het bestemmingsplan wordt de paragraaf "bodem" aangevuld met een overzicht van de aanwezige verontreinigingen.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze reactie is het ontwerp van het bestemmingsplan aangepast.

2.8 Veiligheidsregio Drenthe

VRD, per brief, d.d. 25 februari 2014 (registratienummer 2014/1068)

Opmerking 1:

Neem het plasbrandaandachtsgebied op in de verbeelding.

Reactie:

Op de verbeelding en in de planregels van het ontwerp van het bestemmingsplan is het plasbrandaandachtsgebied (PAG) opgenomen.

Opmerking 2:

Sta de vestiging van kwetsbare objecten die bedoeld zijn voor het verblijf – gedurende de hele of een gedeelte van de dag - van verminderd zelfredzame personen niet toe in het invloedsgebied van het spoor waarbinnen ruimtelijke maatregelen genomen mogen worden (200 meter). Daartoe behoren in ieder geval (psychiatrische) ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen, basisscholen, sociale werkplaatsen of gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor de dagopvang van minderjarigen.

Reactie:

In de regels behorende bij de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – plasbrandaandachtsgebied' is reeds een bepaling opgenomen die de vestiging van kwetsbare objecten niet mogelijk maakt (of uitsluitend onder voorwaarden). Aangezien het bestemmingsplan de vestiging van de bovengenoemde (kwetsbare) objecten niet mogelijk maakt zien wij geen aanleiding om binnen het gebied tussen de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – plasbrandaandachtsgebied' en de 200 meter begrenzing van het spoor aanvullende bepalingen op te nemen om kwetsbare objecten uit te sluiten.

Opmerking 3:

Sta nieuwe kwetsbare objecten binnen het plasbrandaandachtsgebied niet toe, tenzij:

- Er een zware motivatie aan ten grondslag ligt.

- De objecten niet bestemd zijn voor het verblijf van verminderd zelfredzame personen (zie maatregel 1)
- De objecten voorzien zijn van een in 1 handeling uitschakelbaar ventilatiesysteem
- Er geen nooduitgangen zijn die uitkomen op de gevel(s) die in het plasbrandaandachtgebied liggen.
- Er wordt voldaan aan de maatregelen zoals genoemd in het bouwbesluit 2012 voor plasbrandaandachtsgebieden.

Reactie:

Binnen het plasbrandaandachtsgebied zijn nieuwe kwetsbare objecten alleen toegestaan onder voorwaarden. Deze voorwaarden moeten ruimtelijk relevant zijn om een plaats te krijgen in het bestemmingsplan. In het ontwerp van het bestemmingsplan is het plasbrandaandachtsgebied middels een aanduiding op de verbeelding opgenomen. De bijbehorende regeling is te vinden in artikel 9.2 van de planregels.

Opmerking 4:

Realiseer extra bluswater in het plangebied. Combineer dit met de geadviseerde bluswatervoorziening/-capaciteit voor de tunnel. Een groot gedeelte van het plangebied (incl. de tunnel) ligt in de verbodszone voor diepe boringen. Het realiseren van extra bluswater door het aanbrengen van geboorde putten is daardoor niet zonder meer uitvoerbaar. De brandweer wil samen met de gemeente graag onderzoeken hoe extra bluswater gerealiseerd kan worden.

Reactie:

In overleg met de Veiligheidsregio wordt binnen het projectgebied gezocht naar twee geboorde putten. Eén ten noorden van de beoogde autotunnel en één ten zuiden van de tunnel. Onderzocht wordt in hoeverre deze tevens gebruikt kunnen worden voor repressieve handelingen in de kantorenzone. Het bestemmingsplan biedt echter de mogelijkheid om, met inachtneming van de verbodszone voor diepe boringen, geboorde putten te realiseren. Indien binnen de verbodszone een geboorde put gerealiseerd moet worden is een vergunning van de provincie benodigd op grond van de Provinciale omgevingsverordening.

Opmerking 5:

De veiligheidsregio geeft aan dat voor eventuele nieuwbouw in dit gebied diverse technische voorzieningen getroffen moeten en/of kunnen worden om de veiligheid van de aanwezigen in de gebouwen te bevorderen. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan het beperken van de maximum oppervlakte aan beglazing tot 3 m² per raam, het afsluitbaar maken van alle ventilatieopeningen, etc.

Reactie:

Dit zijn geen aspecten die een nadrukkelijke plaats kunnen krijgen in dit bestemmingsplan (met uitzondering van de aanvullende eisen in verband met het PAG). Echter wij erkennen het belang van een goede informatieverstrekking over deze onderwerpen richting ondernemers en nieuwe initiatiefnemers binnen dit gebied. Wij zullen dan ook – waar mogelijk – bij nieuwe ontwikkelingen in het plangebied actief informeren over deze technische aspecten.

Opmerking 6:

Informeel kantoren en bedrijven die zich vestigen in het invloedsgebied van het spoor over de bijzondere gevaren van het spoor en het handelingsperspectief bij incidenten.

Reactie:

De gemeente Assen hecht ook belang aan het op een juiste wijze informeren van inwoners en bedrijven over de veiligheidsrisico's in het invloedsgebied van het spoor. Dit is echter geen aspect dat een positie kan krijgen in dit bestemmingsplan. Deze

opmerking wordt in het kader van de ruimtelijke procedure ter kennisgeving aangenomen.

Opmerking 7:

Adviseer kantoren en bedrijven om in hun interne organisatie (BHV) rekening te houden met de mogelijke incidenten op het spoor en dit mee te nemen in hun oefeningen.

Reactie:

De gemeente Assen hecht belang aan een goede informatievoorziening richting bedrijven. Wij zijn echter van mening dat het – in het kader van deze ruimtelijke procedure - te ver gaat om op dit moment actief bedrijven te informeren over hun interne BHV organisatie in verband met eventuele incidenten op het spoor. Deze opmerking wordt in het kader van de ruimtelijke procedure ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze reactie is het ontwerp van het bestemmingsplan aangepast.

2.9 Waterschap Hunze & Aa's

Waterschap Hunze en Aa's, per e-mail, d.d. 14 februari 2014

Opmerking:

In de toelichting wordt het principe van voorzuivering benoemd. Hierbij is aangegeven dat als voorzuivering niet mogelijk blijkt te zijn, rechtstreekse geloosd zal worden. Voor het af te koppelen hemelwater richting het Nijlandsloopje kan het waterschap niet instemmen met dit uitgangspunt.

Reactie:

In de toelichting was abusievelijk een bepaling opgenomen over rechtstreekse lozing op het Nijlandsloopje. In overleg met het waterschap is deze zin geschrapt.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze reactie is het ontwerp van het bestemmingsplan aangepast.

3. Staat van wijzigingen

Regels

Wijzigingen naar aanleiding van het overleg:

- In de wijze van meten (artikel 2) wordt een extra bepaling opgenomen voor de interpretatie van de 'bouwdiepte';
- In de bestemmingsomschrijving van de bestemming 'Gemengd' wordt onder 3.1 lid e de functie 'wasstraat' toegevoegd;
- Binnen de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' mag per bedrijf 15% van het brutovloeroppervlak gebruikt worden voor onzelfstandige kantoorruimte;
- In de bestemmingsomschrijving van de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' wordt ten behoeve van het stationsgebouw de functie 'dienstverlening' toegevoegd;
- In de bestemmingsomschrijving van de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' wordt opgenomen dat er maximaal 5 sporen aanwezig mogen zijn;
- De in de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' genoemde stationsvoorzieningen worden aangevuld met overkappingen, luifels, stijpunten (voor trappen en liften) en een toegangsgebouw;
- In de bestemmingen 'Verkeer – Railverkeer' en 'Verkeer – Verblijfsgebied' wordt een bouwregeling opgenomen voor het bouwen van gebouwen en overkappingen buiten het bouwvlak en binnen de aanduiding 'openbaar vervoerstation';
- In de bestemmingsomschrijving van de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' worden de Kiss & Ride zones expliciet benoemd;
- Binnen de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' wordt de bouwhoogte voor geluidwerende voorzieningen gewijzigd van 10 naar 1,50 meter;
- De diepte van de perrontunnel wordt gewijzigd in maximaal 8 meter beneden peil;
- Voor de maatvoeringen binnen het bestemmingsplan wordt zoveel als mogelijk aangesloten op de definitie voor 'peil';
- De bouwregels van de bestemmingen 'Verkeer', 'Verkeer – Railverkeer' en 'Verkeer – Verblijfsgebied' zijn aangepast op de diverse aanduidingen;
- In de algemene bouwregels wordt bij ondergronds bouwen een aanvulling opgenomen ten aanzien van trappartijen;
- In de planregels is de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – plasbrandaandachtsgebied' opgenomen;

Ambtshalve:

- In de algemene aanduidingsregels is de aanduiding 'wetgevingszone – verwezenlijking in naaste toekomst' opgenomen;
- Er is een aantal tekstuele aanpassingen doorgevoerd;

Toelichting

- In paragraaf 1.2 van de toelichting wordt een aanvulling opgenomen ten aanzien van de verbetering van de perrons en de ligging van de sporen;
- In paragraaf 2.3.1 wordt een aanvulling opgenomen met betrekking tot de relevante bepalingen uit de POV ten aanzien van de verbodzone voor diepe boringen;
- De bodemparagraaf wordt aangepast ten aanzien van de toe te passen grond en een overzicht van de in het plangebied aanwezige verontreinigingen;
- Paragraaf 4.1.3 wordt aangepast met de aanvulling dat de perrontunnel s 'nachts afgesloten is.
- In paragraaf 4.2 wordt de beschrijving van de eigendomsituatie aangepast;
- Paragraaf 4.4 is aangepast naar aanleiding van de reactie van het waterschap;

Ambtshalve wijzigingen:

- De toelichting is qua opbouw aangepast en de planbeschrijving is op onderdelen aangevuld;

Verbeelding

Wijzigingen naar aanleiding van het overleg:

- Voor het treinstation (excl. het stationsgebouw) en de beoogde voorzieningen aan de oostzijde wordt de aanduiding 'openbaar vervoerstation' opgenomen;
- Aan de oostzijde van het stationsgebied is de begrenzing tussen de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' en 'Verkeer – Verblijfsgebied' aangepast;
- De bestemmingsgrens tussen de bestemming 'Gemengd' en 'Verkeer – Railverkeer' is langs het P+R terrein rechtgetrokken in verband met de verlenging van perron 1;
- De maximale bouwhoogte voor het stationsgebouw wordt opgenomen op de verbeelding (maximaal 10 meter);
- Op de verbeelding is de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – plasbrandaandachtsgebied' opgenomen;

Amtshalve wijzigingen:

- Het bouwvlak van het stationsgebouw is vergroot. Tevens is ter plaatse van het stationsgebouw de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – stationsgebouw' toegevoegd;
- De maximale bouwhoogte van het stationsgebouw is gewijzigd van 8 naar 10 meter;
- Er zijn diverse aanduidingen toegevoegd op de verbeelding, zoals bijvoorbeeld 'specifieke vorm van verkeer – stationsgebouw' en 'openbaar vervoerstation';
- Nog niet met alle eigenaren is overeenstemming bereikt over de overdracht van gronden. Om de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan te borgen is voor deze percelen de aanduiding 'wetgevingzone

Bijlagen

- De meest actuele versies van de onderzoeken zijn als bijlage bij de toelichting gevoegd;
- Als bijlage bij de regels is een kaartje met de 'wetgevingszone – verwezenlijking in naaste toekomst' opgenomen.

Bijlage 1. Ingekomen overlegreacties

C Bakelen - RE: Voorontwerp van het bestemmingsplan Stationsgebied

Van: <M.Vonk@shell.com>
Aan: <F.Smit@assen.nl>
Datum: 19-12-2013 13:41
Onderwerp: RE: Voorontwerp van het bestemmingsplan Stationsgebied
CC: <marten.lambers@shell.com>, <evert.alberts@shell.com>

Geachte heer Smit,

Het voorontwerp van het bestemmingsplan 'Stationsgebied' geeft ons geen aanleiding om opmerkingen te maken.

Met vriendelijke groet / Kind regards,

Martijn Vonk

From: Alberts, Evert WR NAM-LSUI/ONL
Sent: Wednesday, December 18, 2013 10:53 AM
To: Vonk, Martijn NAM-LSUI/ONL
Cc: Lambers, Marten NAM-LSUI/ONL
Subject: FW: Voorontwerp van het bestemmingsplan Stationsgebied

Martijn,

Kijk jij hier even naar of er een raakvlak is met onze infrastructuur e.e.a. in overleg met Marten.

Met vriendelijke groet,

Evert Alberts

Sectie Vergunningen en Grondzaken Team leader asset Land
 Juridische Afdeling

Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V.

Correspondentieadres: Postbus 28000, 9400 HH Assen
 Kantoor: Schepersmaat 2, 9405 TA Assen
 Tel: 0592-3 63418 Mobiel: 0653351254
 Email: Evert.Alberts@SHELL.com
 Statutaire vestiging Den Haag - Handelsregister no. 04008869
 Internet: <http://www.nam.nl>

From: F Smit [<mailto:F.Smit@assen.nl>]
Sent: Wednesday, December 18, 2013 10:42 AM
To: secretariaat@ahvassen.nl; ruimtelijkeplannen@cultureelerfgoed.nl; t.veldhuis@cultureelerfgoed.nl; harry.fieten@drenthe.politie.nl; ronald.schlingemann@enexis.nl; g.nikkel.wevers@gasunie.nl; s.tolner@gasunie.nl; hm.blouw@gmail.com; ada@gnomy.com; info@heemschut.nl; vac.assen@hetnet.nl; h.blouw@home.nl; risicobeheersing@hvd-drenthe.nl; vincent.jager@hvd-drenthe.nl; infra.affairs.zl@kpn.com; energie-ruimtelijkeplannen@mineleni.nl; planologie@ns.nl; remco.ates@nsstations.nl; info@ovbqd.nl; gerard.vanderveer@prorail.nl; jessica.ross@prorail.nl; Alberts, Evert WR NAM-LSUI/ONL; info@wmd.nl
Cc: M Tijssen; W Berkers
Subject: Voorontwerp van het bestemmingsplan Stationsgebied

Geachte heer/mevrouw,

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening wil ik u middels deze e-mail uitnodigen in het kader van het overleg met betrekking tot het voorontwerp van het bestemmingsplan 'Stationsgebied'. Het bestemmingsplan voorziet in een nieuwe juridisch - planologische regeling voor de herstructurering van het stationsgebied, realisatie van een autotunnel en de aanleg van een gedeelte van de Stadsboulevard (tussen Rolderstraat en Spoorstraat).

Het plangebied heeft betrekking op het gebied globaal gelegen tussen de Rolderstraat en de Spoorstraat. Daarnaast maakt de spoorzone en een deel van de Stationsstraat onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding, behorende bij het bestemmingsplan.

Graag verneem ik van u, binnen een termijn van **6 weken** na verzending van deze e-mail, of het voorontwerp van het bestemmingsplan 'Stationsgebied' u aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. In de bijlage treft u de planregels en de daarbij behorende verbeelding aan. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen van het bestemmingsplan zijn gelet op de omvang van het bestand te benaderen via de volgende link:
<https://www.wetransfer.com/downloads/84924a64c461417ab58970d4a20f4d4f20131218090151/05a877fe55c2fa42390d192b2c1e8f6f20131218090151/725943>.
 Denkt u eraan dat deze link beperkt houdbaar is?

Bij voorkeur ontvang ik uw reactie per e-mail.

Voor meer informatie of vragen kunt u contact opnemen met mij. Ik ben te bereiken via onderstaand telefoonnummer. Reacties kunnen verzonden worden naar f.smit@assen.nl of naar onderstaand postadres.

Met vriendelijke groet,

Frans Smit

C Bakelen - RE: Voorontwerp van het bestemmingsplan Stationsgebied

Van: "Kemper, J. (Yolanda) - DGRW" <Yolanda.Kemper@minienm.nl>
Aan: 'F Smit' <F.Smit@assen.nl>
Datum: 14-1-2014 13:19
Onderwerp: RE: Voorontwerp van het bestemmingsplan Stationsgebied

Hallo Frans,

Wij hebben geen opmerkingen. Belangrijk voor ons is dat ProRail betrokken is.

Met vriendelijke groet, Yolanda Kemper

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

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

.....
 T 070 456 1442 | M 06 527 139 62 | E yolanda.kemper@minienm.nl

Van: F Smit [mailto:F.Smit@assen.nl]
Verzonden: woensdag 18 december 2013 10:22
Aan: h.meer@drenthe.nl; ruimtelijkeplannen@drenthe.nl; h.bosman@hunzeenaas.nl; Kemper, J. (Yolanda) - DGRW
CC: M Tijssen; W Berkers
Onderwerp: Voorontwerp van het bestemmingsplan Stationsgebied

Geachte heer/mevrouw,

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

Voorontwerpbestemmingsplan

Op 10 december 2013 heeft het college besloten om het voorontwerp van het bestemmingsplan voor het Stationsgebied vrij te geven voor het overleg met de projectcommissie FlorijnAs en de overlegpartners. Het bestemmingsplan heeft globaal betrekking op het tracé tussen de Rolderstraat en de kruising met de Spoorstraat.

Overleg projectcommissie

Conform de gemaakte afspraken omtrent de FlorijnAs stelt het college u in de gelegenheid om binnen een termijn van **6 weken vanaf 18 december 2013** (in verband met het kerstecres twee weken langer dan de afspraak) conform artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening een reactie te geven ten aanzien van het voornemen om voor dit (deel)project een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. Indien u geen aanleiding ziet tot het geven van een reactie verneem ik dat ook graag van u. Een eventuele reactie kunt u schriftelijk naar onderstaand adres sturen of per e-mail naar mij. De ingekomen reacties worden vervolgens betrokken bij de besluitvorming omtrent het ontwerp van het bestemmingsplan.

In de bijlage treft u de regels en de verbeelding van het voorontwerp van het bestemmingsplan voor het Stationsgebied aan. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen van het bestemmingsplan zijn gelet op de omvang van het bestand te benaderen via de volgende link:
<https://www.wetransfer.com/downloads/84924a64c461417ab58970d4a20f4d4f20131218090151/05a877fe55c2fa42390d192b2c1e8f6f20131218090151/725943>.
 Denkt u eraan dat deze link beperkt houdbaar is?

Akoestiek en externe veiligheid

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

Vragen

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

Met vriendelijke groet,

Frans Smit

Juridisch adviseur ruimtelijke ordening
 tel. nr. 0592-366642 of 06-46922123
 E-mail: f.smit@assen.nl
 aanwezig op: ma, di, do en vrij

Gemeente Assen
 Eenheid Leefomgeving
 Postbus 30018

C Bakelen - Reactie op Voorontwerp van het bestemmingsplan Stationsgebied Assen

Van: "Ates, Remco" <remco.ates@nsstations.nl>
Aan: "f.smit@assen.nl" <f.smit@assen.nl>
Datum: 27-1-2014 16:16
Onderwerp: Reactie op Voorontwerp van het bestemmingsplan Stationsgebied Assen

Geachte heer Smit,

In onderstaande mail heeft u mij verzocht te reageren op het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Assen. Als NS Stations zijn wij intensief betrokken bij de planvorming. We zijn dus in de gelegenheid geweest onze ideeën, wensen en eisen in te brengen in het stedenbouwkundig plan.

Ik heb mijn collega's die betrokken zijn geweest bij het planvormingsproces nu het bestemmingsplan ter beoordeling voorgelegd. In deze mail geef ik onze gezamenlijk opmerkingen door. Over een groot deel van deze opmerkingen en vragen zijn wij in gesprek met het de verantwoordelijke ambtenaren, maar gelet op de geldende termijnen vermelden wij ze hier toch.

Stationsgebouw

Voorschriften

Wij zouden graag de volgende bestemmingen toegevoegd zien:

1.28 Kantoor (om dit mogelijk te maken, kan kantoor voor winkel zijn maar ook kantoor solitair, stel dat er een unit winkels later een kantoorbestemming moet krijgen).

1.20 Dienstverlening (denk bijvoorbeeld aan Tickets en Services, of een infobalie vervoerders/VVV/OV-loket)

Kantorenkavel

Kaart

- Het oppervlakte is te klein. Voor een goede invulling moet dit 1.000 m² zijn;
- Bouwvlak is niet helder;
- Het is niet duidelijk hoe de kantorenkavel wordt ontsloten;

Reg.nr.
2014/510

GEMEENTE ASSEN		
Dienst/Afd.: ER RT-		
Behandelaar:	Datum:	Paraaf:
F Smit -		
Ingekomen d.d.		
29 JAN. 2014		
Zaak:	Proces:	Dep. Archief:
CC:		
Afdelingsdatum:		

Voorschriften

- Artikel 3.4 is niet haalbaar omdat we een te kleine kavel hebben! Je kan er bijna niets meer bouwen.... Andere oplossing?
- Bebouwingsvlak, moet geheel bebouwd kunnen worden

Brandstofverkooppunt

Kaart

- Welk deelgebied heeft nu de bestemming VM
- Bebouwingsvlak is onduidelijk
- Het BVP moet een eigen ontsluiting krijgen of in ieder geval niet samen met de P&R, i.v.m. drukte.

Voorschriften

In de bestemmingsvoorschriften missen we nu het gebouw en de wasstraat. Wij stellen de onderstaande omschrijving voor:

De voor 'Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- detailhandel in motorbrandstoffen exclusief LPG;
- gebouwen ten behoeve van een wasstraat;
- detailhandel - weggebonden artikelen tot een vloeroppervlakte van 50m² ;

met daaraan ondergeschikt:

- groenvoorzieningen;
- nutsvoorzieningen;
- water;

- verhardingen;
- parkeervoorzieningen;

met de daarbij additionele voorzieningen.

Ketenvoorzieningen

Kaart

- De lay-out van de P&R is nog niet definitief vastgesteld en wij vinden het dan ook wenselijk dat eventuele aanpassingen nog mogelijk zijn zonder daar weer allerlei procedures door te moeten. Daarbij moet de gehele huidige ruimte van P&R in het bestemmingsplan als parkeren bestempeld worden. Nu is een deel er uit.

Voorschriften

- De bestemming voor P&R is gemengd (artikel 3), terwijl hierin niet beschreven wordt dat de aangewezen gronden die hieronder vallen bestemd zijn voor parkeervoorziening (spoorwegvoorzieningen, vroeger ook wel genoemd spoorse doeleinden). In dit artikel is parkeren ondergeschikt. Wij willen de P&R onder artikel 5 verkeer en railverkeer plaatsen. Want in dit artikel zijn de gronden bestemd voor verkeers- en verblijfsvoorziening, waaronder parkeervoorzieningen vallen.
- Het deel waar de K&R stroken en taxiplaatsen komen heeft de bestemming verkeer en verblijfsgebied. Echter in dit artikel staat niet beschreven dat de gronden bestemd zijn voor verkeer en verblijfsvoorzieningen, hetgeen wel het geval is in artikel 5. Hier worden specifiek Kiss & Ride zones benoemd. Plaats de Kiss & Ride dus onder artikel 5.

Met vriendelijke groet,

Remco Ates
Stationsontwikkelaar

NS Stations

Vastgoed & Ontwikkeling
Katreinetoren
Stationshal 17
Postbus 2534
3500 GM Utrecht

T 06 - 52 48 10 67
F 088 - 671 19 73
www.nsstations.nl



Ik werk van maandag t/m donderdag

Disclaimer

E-mail wordt door NS Stations B.V. en NS Vastgoed B.V. nimmer gebruikt voor het aangaan van verplichtingen. Elke vorm van informatie, waaronder begrepen dit e-mail bericht en eventuele bijlagen, is geheel vrijblijvend en geen aanbod of een uitnodiging tot het doen van een bod en/of uitnodiging om in onderhandeling te treden. De informatie is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is zonder uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van NS Stations B.V. of NS Vastgoed B.V. niet toegestaan. Voor de juistheid en volledigheid zijn noch NS Stations B.V. of NS Vastgoed B.V. noch de aan hen gelieerde vennootschappen op enigerlei wijze aansprakelijk, noch kan daaraan enig recht worden ontleend

Van: F Smit [<mailto:F.Smit@assen.nl>]

Verzonden: woensdag 18 december 2013 10:42

Aan: secretariaat@ahvassen.nl; ruimtelijkeplannen@cultureelerfgoed.nl; t.veldhuis@cultureelerfgoed.nl; harry.fieten@drenthe.politie.nl; ronald.schlingemann@enexis.nl; g.nikkel.wevers@gasunie.nl; s.tolner@gasunie.nl; hm.blouw@gmail.com; ada@gnomy.com; info@heemschut.nl; vac.assen@hetnet.nl; h.blouw@home.nl; risicobeheersing@hvd-drenthe.nl; vincent.jager@hvd-drenthe.nl; infra.affairs.zl@kpn.com; energie-ruimtelijkeplannen@mineleni.nl; planologie@ns.nl; Ates, Remco; info@ovbgd.nl; Veer, GHM van der (Gerard); Ross, JAE (Jessica); evert.alberts@shell.com; info@wmd.nl

CC: M Tijssen; W Berkers

Onderwerp: Voorontwerp van het bestemmingsplan Stationsgebied

Geachte heer/mevrouw,

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening wil ik u middels deze e-mail uitnodigen in het kader van het overleg met betrekking tot het voorontwerp van het bestemmingsplan 'Stationsgebied'. Het bestemmingsplan voorziet in een nieuwe juridisch - planologische regeling voor de herstructurering van het stationsgebied, realisatie van een autotunnel en de aanleg van een gedeelte van de Stadsboulevard (tussen Rolderstraat en Spoorstraat).

Het plangebied heeft betrekking op het gebied globaal gelegen tussen de Rolderstraat en de Spoorstraat. Daarnaast maakt de spoorzone en een deel van de Stationsstraat onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding, behorende bij het bestemmingsplan.

Graag verneem ik van u, binnen een termijn van **6 weken** na verzending van deze e-mail, of het voorontwerp van het bestemmingsplan 'Stationsgebied' u aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. In de bijlage treft u de planregels en de daarbij behorende verbeelding aan. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen van het bestemmingsplan zijn gelet op de omvang van het bestand te benaderen via de volgende link: <https://www.wetransfer.com/downloads/84924a64c461417ab58970d4a20f4d4f20131218090151/05a877fe55c2fa42390d192b2c1e8f6f20131218090151/725943>. Denkt u eraan dat deze link beperkt houdbaar is?

Bij voorkeur ontvang ik uw reactie per e-mail.

Voor meer informatie of vragen kunt u contact opnemen met mij. Ik ben te bereiken via onderstaand telefoonnummer. Reacties kunnen verzonden worden naar f.smit@assen.nl of naar onderstaand postadres.

Met vriendelijke groet,

Frans Smit

Juridisch adviseur ruimtelijke ordening
tel. nr. 0592-366642

C Bakelen - RE: Voorontwerp van het bestemmingsplan Stationsgebied

Van: "Van Lotringen Milieu Advies" <vanlotringenmilieuadvies@telfort.nl>
Aan: <F.Smit@assen.nl>
Datum: 28-1-2014 10:39
Onderwerp: RE: Voorontwerp van het bestemmingsplan Stationsgebied
CC: <assen@fietsersbond.nl>

Geachte heer Smit,

Bedankt voor uw uitnodiging m.b.t. voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied. Graag sturen we als Fietsersbond nog onze reactie. Zoals u bekend heeft de Fietsersbond bij diverse gelegenheden aangegeven vanwege de veiligheid op deze primaire fietsroute aan beide zijden van de Overcingellaan fietspaden te wensen, dus ook aan de spoorzijde. Het bestemmingsplan geeft wel de mogelijkheid voor een fietspad op deze plaats (bestemming verkeer en de regels). Het dwarsprofiel 1 geeft op deze plaats geen fietspad aan. Daarom herhalen we onze wens. Om de mogelijkheid voor een dergelijk fietspad ter plaatse van het Stationsgebouw open te houden moet wellicht het bouwvlak voor dit gebouw worden aangepast.

Voor het overige gaan wij akkoord met het voorontwerp-bestemmingsplan. Graag reageren wij t.z.t. op de verdere invulling en inrichtingstekening van het gebied.

Met vriendelijke groet, namens de Fietsersbond
 René van Lotringen
 0592-785331

----- Doorgestuurd bericht -----

Van: F Smit <F.Smit@assen.nl>
Datum: 18 december 2013 10:42
Onderwerp: Voorontwerp van het bestemmingsplan Stationsgebied
Aan: secretariaat@ahvassen.nl, ruimtelijkeplannen@cultureelerfgoed.nl, t.veldhuis@cultureelerfgoed.nl, harry.fieten@drenthe.politie.nl, ronald.schlingemann@enexis.nl, g.nikkel.wevers@gasunie.nl, s.tolner@gasunie.nl, hm.blouw@gmail.com, ada@gnomy.com, info@heemschut.nl, vac.assen@hetnet.nl, h.blouw@home.nl, risicobeheersing@hvd-drenthe.nl, vincent.jager@hvd-drenthe.nl, infra.affairs.zl@kpn.com, energie-ruimtelijkeplannen@mineleni.nl, planologie@ns.nl, remco.ates@nsstations.nl, info@ovbgd.nl, gerard.vanderveer@prorail.nl, jessica.ross@prorail.nl, evert.alberts@shell.com, info@wmd.nl
Cc: M Tijssen <M.Tijssen@assen.nl>, W Berkers <W.Berkers@assen.nl>

Geachte heer/mevrouw,

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening wil ik u middels deze e-mail uitnodigen in het kader van het overleg met betrekking tot het voorontwerp van het bestemmingsplan 'Stationsgebied'. Het bestemmingsplan voorziet in een nieuwe juridisch - planologische regeling voor de herstructurering van het stationsgebied, realisatie van een autotunnel en de aanleg van een gedeelte van de Stadsboulevard (tussen Rolderstraat en Spoorstraat).

Het plangebied heeft betrekking op het gebied globaal gelegen tussen de Rolderstraat en de Spoorstraat. Daarnaast maakt de spoorzone en een deel van de Stationsstraat onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding, behorende bij het bestemmingsplan.

Graag verneem ik van u, binnen een termijn van **6 weken** na verzending van deze e-mail, of het voorontwerp van het bestemmingsplan 'Stationsgebied' u aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. In de bijlage treft u de planregels en de daarbij behorende verbeelding aan. De toelichting en de daarbij behorende bijlagen van het bestemmingsplan zijn gelet op de omvang van het bestand te benaderen via de volgende link:
<https://www.wetransfer.com/downloads/84924a64c461417ab58970d4a20f4d4f20131218090151/05a877fe55c2fa42390d192b2c1e8f6f20131218090151/725943>.
 Denkt u eraan dat deze link beperkt houdbaar is?

Bij voorkeur ontvang ik uw reactie per e-mail.

Voor meer informatie of vragen kunt u contact opnemen met mij. Ik ben te bereiken via onderstaand telefoonnummer. Reacties kunnen verzonden worden naar f.smit@assen.nl of naar onderstaand postadres.

Met vriendelijke groet,

Frans Smit

Juridisch adviseur ruimtelijke ordening
 tel. nr. 0592-366642
 e-mail: f.smit@assen.nl
 aanwezig op: ma, di, do en vrij

Gemeente Assen
 Eenheid Leefomgeving
 Postbus 30018
 9400 RA Assen



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

Reg.nr.
 2014/513

GEMEENTE ASSEN		
Dienst/Afd.: <i>EL RT</i>		
Behandelaar:	Datum:	Paraaf:
<i>F Smit</i>		
Ingekomen d.d.		
29 JAN. 2014		
Zaak:	Proces:	
		Dep. Archief:
CC:		
Afdoeningsdatum:		

Reg.nr.

2014/511

Gemeente Assen
Eenheid Leefomgeving
t.a.v. de heer F. Smit
Postbus 30018
9400 RA ASSEN

GEMEENTE ASSEN		
Dienst/Afd.: <i>EL RF</i>		
Behandelaar:	Datum:	Paraaf:
<i>F Smit</i>		
Ingekomen d.d.		
29 JAN. 2014		
Zaak:	Proces:	Dep. Archief:
CC:		
Afdoeingsdatum:		

Datum 27 januari 2014
Bijlagen
Ons kenmerk GJZ/50-30/PLA/3500190
Onderwerp Inspraakreactie voorontwerp-
bestemmingsplan Stationsgebied

Behandeld door Ard Bolhuis
Telefoonnummer 088 231 37 21
Faxnummer 088 231 34 97
E-mail ard.bolhuis@prorail.nl

Geachte heer Smit,

Projecten
Inkoop Conditionering en
Innovatie,
Grondverwerving en
Juridische Zaken

Het voorontwerp-bestemmingsplan "Stationsgebied" dat wij van u ontvingen in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro geeft ons aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Bezoekadres
Tulpenburgh
Moreelsepark 2
3511 EP Utrecht
Nederland

Wij hebben het plan beoordeeld op basis van zowel de huidige gebruiksfunctie als de door ons beoogde aanpassingen aan het station en de sporen.

Postadres
Postbus 2038 (Tb 1.18)
3500 GA Utrecht
Nederland

Regels

- Artikel 5.1a: Hierin staat: 'maximaal het bestaande aantal sporen'. Graag zouden we zien dat het huidige aantal sporen letterlijk wordt genoemd. Anders kan het zo zijn dat sporen die tijdelijk worden verwijderd t.b.v. bouwwerkzaamheden later niet meer teruggebouwd kunnen worden, terwijl dat wel noodzakelijk is. Liever zien wij de volgende formulering: 'maximaal 5 spoorbanen'.
- Artikel 5.1c: Graag zien wij hieraan nog toegevoegd: overkappingen, luifels, stijpunten (voor trappen en liften). Ook een eventueel toegangsbouw (indien deze aan bijv. de oosterparallelweg komt) graag expliciet noemen.
- Artikel 5.1d, e: Op de papieren verbeelding is niet goed te zien of het stationsgebouw binnen de bestemming 'Verkeer -Railverkeer' valt of binnen de bestemming 'Verkeer - Verblifgebied'. Aangezien enkel binnen de bestemming 'V- Rv' 'horeca categorie 3' en 'detailhandel' zijn opgenomen, ga ik er vanuit dat het stationsgebouw ook deze bestemming heeft. Mocht dit niet zo zijn dan vragen wij u dit aan te passen.
- Artikel 5.2.1a: hierin is geregeld dat gebouwen alleen binnen het bouwvlak gebouwd mogen worden. Met deze regeling zijn wachtruimtes op het perron niet toegestaan. Dit lijkt ons geen wenselijke situatie. Ook een eventueel entreegebouw (als daar al sprake van is) aan de oostzijde van het station is op dit moment daardoor niet mogelijk. Graag zien we daarom de bouwregels aangepast worden, of bouwvlakken toegevoegd worden.
- Artikel 5.2.1 e: waarom is gekozen voor het hanteren van de meetwijze 'boven NAP'? Toetsing van een bouwplan wordt nu nogal omslachtig, omdat eerst NAP bekend moet zijn. Dit leidt bovendien tot verwarring omdat dit gedeelte van Assen ongeveer 10 meter boven NAP ligt. (Zo mag een tunnel een diepte hebben van 5 meter boven NAP). Graag zouden we zien dat gemeten wordt vanaf peil of maaiveld.

www.prorail.nl

- Artikel 5.2.1e: In het verlengde van bovenstaande: 5 meter voor de onderzijde tunnel, gemeten vanaf maaiveld, lijkt niet voldoende te zijn voor de tunnel. Hoewel er nog een ateliersessie plaats moet vinden (in februari) en het uiteindelijke ontwerp nog uit moet harden, lijkt 5 meter te weinig te zijn, mede gezien de liftinstallaties en pompinstallaties die ook onderdeel uitmaken van deze tunnel. Overigens kan de onderzijde van de tunnel op meerdere manieren geïnterpreteerd worden (vloer tunnel, of onderzijde constructie) in het laatste geval zal 5 meter ook zeker niet voldoende zijn.
- Deze opmerking is tevens van toepassing op art 6.2.1g.
- Artikel 5.2.2 c: waarom is gekozen om voor railverkeer geluidwerende voorzieningen te beperken tot 1,5 meter, terwijl deze beperking niet voor de bestemming verkeer geldt? Een overig bouwwerk is in die bestemming 10 meter. Een bouwhoogte van 5 meter voor geluidswerende voorzieningen is wat ons betreft voldoende.
- In het verlengde daarvan, zien wij graag dat voor wat betreft de hoogte van geluidschermen, gemeten wordt vanaf bovenkant spoorstaaf (BS), in overeenstemming met het geluidregister. Anders zijn de hoogtes lastig met elkaar te vergelijken, en dat lijkt ons niet wenselijk.
- Artikel 10.3a: hier wordt geregeld dat ook in- en uitritten t.b.v. ondergronds bouwen zijn toegestaan. Graag zien wij dit aangevuld met trappartijen (t.b.v. de ondergrondse fietsenstalling en de tunnel).
- In de bijlagen bij de regels is een staat van bedrijfsactiviteiten toegevoegd, terwijl daar in geen enkele bestemming naar verwezen wordt. Is het de bedoeling dit alsnog te doen? En zo ja aan welke bestemmingen wordt deze dan gekoppeld?
- Tenslotte willen we u (wellicht ten overvloede) nog wijzen op Bor bijlage 2 art 2 lid 18b. Enkele regelingen in het plan zijn mogelijk strijdig met dit besluit.

Verbeelding

- Op de verbeelding is t.h.v. de spoorstraat een smal strookje bestemd voor 'Verkeer- Railverkeer'. De sporen die hier liggen zijn nu wel erg krap bestemd. In de toekomstige situatie zal de overgang slechts twee sporen overgaan (i.p.v. drie) en zal deze overgang in het geheel meer naar het westen opschuiven.
- Ook willen we u er alvast op attenderen dat het ontwerp van perron 1 nog niet helemaal gereed is, maar dat deze mogelijk verder naar het zuiden komt te liggen (tot ongeveer de Stationstraat). Als dit ontwerp gereed is moet de verbeelding daar t.z.t. nog op worden aangepast. Dit betreft dan met name de begrenzing van de bestemming 'Gemengd' en 'Verkeer- Railverkeer'.
- Voor de overige gebouwen in het plangebied is de bouwhoogte op de verbeelding weergegeven, maar voor het stationsgebouw niet.


Toelichting

- Op dit moment ontbreken de onderzoeken m.b.t. luchtkwaliteit, wegverkeerslawaai en spoorverkeerslawaai en externe veiligheid nog. Om het plan goed te kunnen beoordelen en om te kijken of de uitgangspunten met betrekking tot het spoordeel kloppen, ontvangen we deze daarom graag alsnog als ze gereed zijn. Het liefst voordat een ontwerpplan ter inzage gaat.
- Graag zouden we in paragraaf 1.2 ook nog de verbetering van de perrons en de ligging van de sporen genoemd zien. Deze zijn onlosmakelijk verbonden met de aanleg van de nieuwe perrontunnel en de aanpassingen aan het station, zoals de entree aan de oosterparallelweg.

- In paragraaf 3.3.3 staat dat er voor de kantoren LMW2 mag worden toegepast en voor de overige locaties LMW1 schone grond. Dit lijkt niet te kloppen met de bijgevoegde toepassingskaart en het onzes inziens ook niet gebruikelijk om enkel schone grond toe te passen rondom het spoor/station.
- In paragraaf 4.1.3 wordt onder het kopje openbaar vervoer gesproken over het opheffen van de barrièrewerking van het spoor. In de huidige situatie is de Vredeveldsetunnel echter ook al aanwezig. Voor de perrontunnel is het opheffen ook slechts deels van toepassing, omdat het de bedoeling is dat de tunnel 's nachts afgesloten gaat worden met hekwerken. De perrontunnel is daarmee ook geen interwijkverbinding of openbare ruimte, maar een tunnel die hoort bij de stationsvoorziening. De bereikbaarheid van het station voor het oosten van Assen wordt hiermee wel beter.
- In paragraaf 4.2 (verantwoording bestemmingskeuze) en 5.2 (toelichting regels) staat dat de gronden met de bestemming Verkeer – Railverkeer van ProRail zijn. Dit moet zijn ProRail en NS.

Vertrouwende u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,



H.G.M.J. van Helvoort
Manager Grondverwerving en Juridische Zaken

Reg.nr.
2014/512

GEMEENTE ASSEN		
Dienst/Afd.: <i>ER RT</i>		
Behandelaar:	Datum:	Paraaf:
<i>F Smit</i>		
Ingekomen d.d.		
29 JAN. 2014		
Zaak:	Proces:	
	Dep. Archief:	
CC:		
Afdoeningsdatum:		



VAC Assen

Adviescommissie Wonen

Groen van Prinstererlaan 127
9402 KC Assen
0592-331490
vac.assen@hetnet.nl
www.vacpuntwonen.nl/assen

Aan: Gemeente Assen
Eenheid Leefomgeving
t.a.v. de heer F. Smit

Datum: 28 januari 2014

Betreft: Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied

Geachte heer Smit,

Op 18 december 2013 ontvingen wij van u een link naar het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied. We hebben de volgende opmerkingen bij het plan.

1. De figuur op pagina 37 van de toelichting, ook voorkomend op de verbeelding van het bestemmingsplan, laat ten noorden van het station een fietspad zien aan één zijde van de weg van 3,3 meter breed. De fietspaden aan weerszijden van de weg ten zuiden van het station zijn elk 3 en 3,1 meter breed. We adviseren om het fietspad ten noorden van het station te verbreden tot minimaal 3,5 en liever nog 4 meter. Het zal een druk gebruikt fietspad zijn waar fietsers, en mensen met elektrische fietsen en snorscooters, verschillende snelheden hebben en ook willen kunnen inhalen. De ruimte voor een breder fietspad lijkt aanwezig, gezien de breedte van de berm aan de zijde van de rijbaan.
2. Worden de wegen die vlak langs het stationsplein lopen 30 km-wegen?
3. Het wegdeel waarlangs de kiss&ride stroken liggen, wordt intensief gebruikt door onder meer bussen. De kiss&ride stroken dienen voldoende breedte hebben om passagiers aan beide zijden veilig uit de auto te kunnen laten stappen. Het mag niet leiden tot onverwachte manoeuvres van het langsrijdende verkeer, waaronder ook fietsers.

Met vriendelijke groet,
namens VAC Assen

Marian Stegink (secretaris)

Aan:
Gemeente Assen
Postbus 30018
9400 RA ASSEN



Reg.nr.

2014/972

Assen, 18 februari 2014
Ons kenmerk 201301772-00405525
Behandeld door mevrouw B.K. Hendriks (0592) 365460
Onderwerp: Voorontwerpbestemmingsplan Stationsgebied

DIENSTREDE ASSEN	
Dienst/Ald.: PFA	
Behandelaar:	Deuren/Pact:
W. Berkers	
Ingekort	
19 FEB. 2014	
Zaak:	Proces:
	Ops. Archief:
GC:	
Afdieningsdatum:	

Geacht college,

U hebt ons gevraagd advies uit te brengen over het voorontwerp-Bestemmingsplan Stationsgebied.

Provinciaal belang

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

- Natuurbeschermingswet
- Water
- Bodem

Advies

Natuurbeschermingswet

De aanleg van de Overcingeltunnel en de perrontunnel beïnvloeden de grondwaterstanden rondom het plangebied. Omdat de westzijde van het landgoed Overcingel (NB wet gebied) grenst aan het plangebied zullen in overleg maatregelen worden getroffen om de grondwaterstand zo min mogelijk te beïnvloeden.

Een onderzoek naar de hydrologische effecten wordt nog uitgevoerd. Op dit moment is nog niet duidelijk of de uitvoering van de plannen gevolgen heeft voor de waterhuishouding of de grondwaterstand op het landgoed.

Op dit moment is er voor wat betreft dit onderdeel nog onvoldoende informatie beschikbaar om een goede beoordeling te maken.



Water

Wij geven als suggestie mee om een weergave van de relevante artikelen van de POV mee te nemen in de toelichting van het bestemmingsplan.

Wat betreft de verbodszone diepe boringen van Assen geldt een verbod op het doorboren van de aanwezige kleilagen. In dit gebied zijn boringen en graafwerkzaamheden dieper dan 15 meter minus maaiveld verboden. In dat geval kan een ontheffing van de POV worden aangevraagd.

Bodem

In het plangebied zijn diverse verontreinigingen aanwezig. Wij adviseren om deze in de toelichting te benoemen.

Inzet instrumenten

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

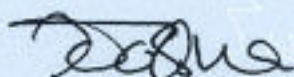
Wij adviseren u het voorontwerp bestemmingsplan aan te passen alvorens verder in procedure te brengen.

Hiermee is, voor wat betreft de provinciale diensten, voldaan aan het vooroverleg als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening.

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

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,
namens dezen,



mevrouw drs. J.R.M. Tolsma,

Teamleider team Ruimtelijke Ontwikkeling





BRANDWEER

Drenthe

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

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

Reg.nr.

2014/1068

ons kenmerk
U140073

uw kenmerk

datum
21 februari 2014

inlichtingen bij
Esther Klap

telefoonnummer
06-25274802

e-mail
esther.klap@vrd.nl

onderwerp
Brandweeradvis extern veiligheid Stationsgebied Assen

Geachte college,

Op 19 december ontving ik uw verzoek om advies. Uw adviesvraag betreft het bestemmingsplan voor het stationsgebied als onderdeel van de Florijnas. In deze brief vindt u een samenvatting van mijn advies. Daarnaast vindt u in de bijlagen het volledige advies en een overzicht van veel gebruikte termen in de externe veiligheid.

Apart advies over de tunnel

De tunnel die zich in het plangebied bevindt is niet uitgebreid in dit advies meegenomen. In de werkgroep die zich met de tunnel bezighoudt zijn de brandweer en de GHOR actief vertegenwoordigd. Voor de tunnel is door de brandweer en GHOR een apart advies opgesteld.

Conclusie

Het stationsgebied is een relatief klein gebied waar veel mensen verblijven. Het wordt gekenmerkt door grote hoeveelheden reizigers voor bus of trein gaan. Daarnaast kenmerkt het gebied zich door de vele kantoren en de voorzieningen die bij een OV-knooppunt horen.

Over het spoor worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Daarmee is er een risico ten aanzien van externe veiligheid. Hoewel de kans op een ernstig incident klein is, zijn de effecten erg groot door de grote hoeveelheid mensen die in het plangebied verblijven en de korte afstand van de bebouwing tot het spoor. Voor het effectief bestrijden van een incident op het spoor is te weinig bluswater aanwezig. Daardoor kunnen de effecten nog groter worden.

Door het nemen van de hieronder geadviseerde maatregelen kunnen de effecten van een ernstig incident zoveel mogelijk beperkt worden.

C. ... ITE ASSEN		
Dienst/Aid.: P.F.A.		
Behandelaar:	Datum:	Paraaf:
W. Merkers		
Ing. van d.		
25 FEB. 2014		
Zaak:	Proces:	
	Dep. Arr:	
CC:		
Afdieningsdatum:		

Geadviseerde maatregelen

Planologische maatregelen (Wro)

De volgende maatregelen worden geadviseerd:

1. Neem het plasbrandaandachtsgebied op in verbeelding.
2. Sta de vestiging van kwetsbare objecten die bedoeld zijn voor het verblijf – gedurende de hele of een gedeelte van de dag - van verminderd zelfredzame personen niet toe in het invloedsgebied van het spoor waarbinnen ruimtelijke maatregelen genomen mogen worden (200 meter).
Daartoe behoren in ieder geval (psychiatrische) ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen, basisscholen, sociale werkplaatsen of gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor de dagopvang van minderjarigen.
3. Sta nieuwe kwetsbare objecten binnen het plasbrandaandachtsgebied niet toe, tenzij:
 - Er een zware motivatie aan ten grondslag ligt.
 - De objecten niet bestemd zijn voor het verblijf van verminderd zelfredzame personen (zie maatregel 1)
 - De objecten voorzien zijn van een in 1 handeling uit schakelbaar ventilatiesysteem
 - Er geen nooduitgangen zijn die uitkomen op de gevel(s) die in het plasbrandaandachtgebied liggen.
 - Er wordt voldaan aan de maatregelen zoals genoemd in het bouwbesluit 2012 voor plasbrandaandachtsgebieden.

Voorbereiding op de hulpverlening en incidentbestrijding

De volgende maatregelen worden geadviseerd:

4. Realiseer extra bluswater in het plangebied. Combineer dit met de geadviseerde bluswatervoorziening/-capaciteit voor de tunnel.

Een groot gedeelte van het plangebied (incl. de tunnel) ligt in de verbodszone voor diepe boringen. Het realiseren van extra bluswater door het aanbrengen van geboorde putten is daardoor niet zonder meer uitvoerbaar. De brandweer wil samen met de gemeente graag onderzoeken hoe extra bluswater gerealiseerd kan worden.

Overige maatregelen (bijv. bouwkundige of installatietechnische)

De volgende maatregelen worden geadviseerd voor nieuwe gebouwen in het plangebied:

5. Maak de mechanische ventilatie in het gebouw in één handeling elektrisch af schakelbaar. Daarbij gelden de volgende voorwaarden:
 - Goede toegankelijkheid in geval van calamiteit
 - Goede herkenbaarheid in geval van calamiteit
 - Instructies dat schakeling alleen bij calamiteiten gebruikt mag worden.
6. Zorg voor afsluitbare aan- en afvoerkanalen van de mechanische ventilatie die sluiten bij het afschakelen van de mechanische ventilatie
Als de mechanische ventilatie wordt afgesloten vanwege een toxische wolk, moeten ook aan- en afvoerkanalen afgesloten worden om te voorkomen dat de toxische stof via deze open verbinding alsnog het gebouw binnenkomt.
7. Situeer de luchtinnamepunten voor de mechanische ventilatie van het spoor af. Dit geeft extra tijd om de mechanische ventilatie af te schakelen.
8. Voorkom luchtlekken in het gebouw.
Uitgaande van een luchtdichtheidsklasse 1, liggen de aandachtspunten bij:
 - Kierdichting ramen en deuren
 - Aansluiting kozijnen/gevels
 - Aansluitingen van daken op gevels en bouwmuren
 - Aansluitingen met de begane grondvloer
 - Daknokken
 - Dak doorvoeren
 - Brievenbussen

- Hoekaansluitingen, onderlinge aansluitingen
9. Zorg dat alle overige ventilatieopeningen afsluitbaar zijn.
Denk bijvoorbeeld aan ventilatieroosters in ramen.
 10. Beperk glasoppervlakken tot max 3m² per raam.
Grote glasoppervlakken zijn slecht bestand tegen drukgolven en warmtestraling. Door de glasoppervlakken te beperken wordt de geschiktheid van het gebouw als schuilplaats aanzienlijk vergroot.
 11. Veranker het binnenblad van de spouwmuur aan de (verdiepings)vloer(en) en veranker de kozijnen aan het binnenblad.
Dit is bedoeld om de drukbelasting vanuit de ramen door te kunnen geven aan de hoofdconstructie.
 12. Zorg voor minimaal dubbel glas met een minimale dikte van
 - 6 mm voor het binnenblad
 - 6 mm voor het buitenbladDeze dikte is minimaal benodigd om tegen de drukgolf en de hittestraling te kunnen.

Informatieverstrekking aan burger en ondernemer

De volgende maatregelen worden geadviseerd:

13. Informeer kantoren en bedrijven die zich vestigen in het invloedsgebied van het spoor over de bijzondere gevaren van het spoor en het handelingsperspectief bij incidenten.
14. Adviseer kantoren en bedrijven om in hun interne organisatie (BHV) rekening te houden met de mogelijke incidenten op het spoor en dit mee te nemen in hun oefeningen.

Hoogachtend,

Het algemeen bestuur Veiligheidsregio Drenthe namens deze,
Hoofd Risicobeheersing

B.A. 

Gerrit-Jan Ruesink

F Smit - RE: Betr.: RE: Bestemmingsplan Stationsgebied

Van: "Bosman, Harriet" <h.bosman@hunzeenaas.nl>
Aan: 'F Smit' <F.Smit@assen.nl>
Datum: 2/14/2014 15:11
Onderwerp: RE: Betr.: RE: Bestemmingsplan Stationsgebied

Hallo Frans,

In de toelichting zijn op pagina 25 en 26 de onderstaande teksten opgenomen. Hier wordt het principe van voorzuiveren benoemd maar ook dat als dit niet mogelijk is er rechtstreeks geloosd zal worden. Voor het af te koppelen regenwater richting het Nijlandsloopje zijn we het hier niet mee eens. In mijn mail)6/11/2013 aan Remco Visser en Auke Boekema tijdens het vooroverleg heb ik dit ook aangegeven. De toelichting zal hier nog op aangepast moeten worden.

Uitgangspunt is dat het afgekoppelde water van de wegen via een voorzuivering voorgezuiverd wordt en daarna pas op open water afwatert. Als dat niet mogelijk is wordt rechtstreeks op het oppervlaktewater geloosd.

Riolering

De kruisingsvlakken, de Overcingellaan, de Overcingeltunnel, het busstation en de taxistandplaatsen worden in de nieuwe situatie aangekoppeld op het gemengd rioolstelsel. De overige rijbanen en verhardingen worden afgekoppeld en aangesloten op een nieuw aan te leggen regenwaterriool. Dit regenwaterriool voert het water in zuidelijke richting af naar het Nijlandsloopje. Het streven is om dit regenwater aan de oostkant van de Europaweg Zuid in een nieuw aan te leggen bovenloop van het Nijlandsloopje te laten uitkomen. Indien dit niet haalbaar is, wordt zonder voorzuivering op het Nijlandsloopje geloosd.

Verder heb ik geen opmerkingen.

Met vriendelijke groet,

Harriët Bosman

Van: F Smit [mailto:F.Smit@assen.nl]
Verzonden: donderdag 13 februari 2014 17:15
Aan: Bosman, Harriet
Onderwerp: Betr.: RE: Bestemmingsplan Stationsgebied

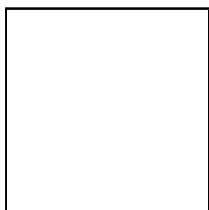
Van: F Smit [mailto:F.Smit@assen.nl]
Verzonden: donderdag 13 februari 2014 11:49
Aan: b.hendriks@drenthe.nl; Bosman, Harriet
Onderwerp: Bestemmingsplan Stationsgebied
Urgentie: Hoog

Goedemiddag,

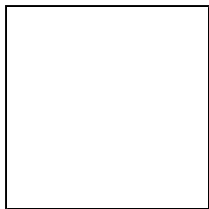
Op woensdag 18 december 2013 heb ik jullie het concept van het bestemmingsplan voor het stationsgebied toegezonden conform de in het kader van de projectcommissie FlorijnAs gemaakte afspraken. De reactietermijn liep tot uiterlijk 30 januari 2014.

Tot op heden heb ik geen reactie van jullie mogen ontvangen. Gelet op de voortgang van het project willen wij aankomende maandag de stukken richting stuurgroep en college afronden. Indien jullie aanleiding zien om te reageren hoor ik dat graag **uiterlijk morgenmiddag**. Reacties die daarna binnenkomen kunnen wij helaas niet meer betrekken bij de besluitvorming over het ontwerp van het bestemmingsplan.

Met vriendelijke groet,
Frans Smit
Jurist ruimtelijke ordening
tel. nr. 0592-366642 of 06-46922123
E-mail: f.smit@assen.nl
aanwezig op: ma, di, do en vrij
Gemeente Assen
Eenheid Leefomgeving
Postbus 30018
9400 RA Assen



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



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