

Reactienota zienswijzen bestemmingsplan 'Stationsgebied'



Datum: 24 juli 2014

Status: Definitief

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
2. Procedure.....	3
3. Beantwoording zienswijzen	4
3.1 Overzicht ingekomen zienswijzen	4
3.2 Samenvatting en beantwoording zienswijzen	4
Zienswijze 1. Achmea rechtsbijstand, namens R. Willems.....	4
Zienswijze 2. Pento Audiologisch Centrum	9
Zienswijze 3. Amres Stedenfonds B.V.	11
Zienswijze 4. J.P. Dwarshuis	12
4. Staat van wijzigingen.....	14
Bijlage 1. Ingekomen zienswijzen	15

1. Inleiding

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

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

2. Procedure

Conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerp van het bestemmingsplan op grond van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht voor een periode van zes weken (van 28 maart tot en met 8 mei 2014) ter visie gelegen.

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

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

3. Beantwoording zienswijzen

3.1 Overzicht ingekomen zienswijzen

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

Nummer	Namens	Gemachtigde	Datum	Registratienummer
1	R. Willems	Achmea Rechtsbijstand	5 mei 2014	2014/2434
2	Pento Audiologisch Centrum	-	2 mei 2014	2014/2442
3	Amres Stedenfonds B.V.	-	8 mei 2014	2014/2530
4	J.P. Dwarshuis	-	8 mei 2014	2014/2554

Tabel 1. Overzicht ingekomen zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied.

3.2 Samenvatting en beantwoording zienswijzen

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

Zienswijze 1. Achmea rechtsbijstand, namens R. Willems.

Ingekomen 6 mei 2014, registratienummer 2014/2434, ontvankelijk

Algemeen:

Reclamant heeft een aantal jaren geleden zijn woning gekocht aan de Stationsstraat. Het betreft een zeer rustig gedeelte van de Stationsstraat, vanwege het beperkt aantal omwonenden. Dit ook met het oog op het feit dat er dan veilig buiten gespeeld kan worden. Op het moment van aankoop heeft reclamant navraag gedaan bij de gemeente over toekomstige planologische ontwikkelingen. Op dat moment waren er echter nog geen concrete plannen waaruit reclamant kon afleiden wat er nu met dit ontwerpbestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

Door de aanpassing van het stationsgebied wordt de 'oude' Stationsstraat een echte ontsluitingsweg en daartegen richten de bezwaren van reclamant zich.

Algemene reactie:

Voor dit deel van de Stationsstraat geldt momenteel geen bestemmingsplan. Met ingang van 1 juli 2013 zijn de tot dan toe geldende bestemmingsplannen 'Overcingel 1960' en 'Partieel komplan I (1960)' komen te vervallen. Dat betekent dat op dit moment voor dit gebied geen bestemmingsplan geldt en dat daardoor alleen de bouwverordening voor dit gebied van kracht zou zijn. Hierbij merken wij op dat onlangs het ontwerpbestemmingsplan ter visie heeft gelegen en hierdoor de daarbij behorende aanhoudingsbescherming van kracht is.

Opmerking 1 (verkeersdruk):

Reclamant is woonachtig aan het gedeelte van de Stationsstraat, dat alleen toegankelijk is voor bestemmingsverkeer. Met de reconstructie van de Stationsstraat wordt deze een weg voor doorgaand verkeer. Er wordt wel een 30 km/uur zone ingesteld, maar het is helder dat de verkeersdruk als gevolg van dit ontwerpbestemmingsplan op de Stationsstraat zal toenemen. De toenemende verkeersdruk kan volgens cliënt niet goed worden opgevangen in het nu nog rustige gebied en het bestemmingsplan voorziet in onvoldoende mogelijkheden voor een goede ontsluiting.

Reactie:

In de huidige situatie valt dit deel van de Stationsstraat ook onder het 30 kilometer per uur regime. In de toekomstige situatie wordt dat niet gewijzigd. Wij onderkennen dat wel degelijk sprake is van een aanzienlijke toename van het aantal verkeersbewegingen en wijziging van de aard van de voertuigen (minder bestemmingsverkeer en een gewijzigde voertuigverdeling).

Met dit bestemmingsplan wordt – naast de realisatie van de Stadsboulevard met autotunnel en de nieuwbouw van het stationsgebouw - beoogd het gehele openbare gebied rondom het stationsgebouw en de daarbij behorende voorzieningen te herstructureren. De oude Stationsstraat maakt hier ook onderdeel van uit. De inrichting van de weg en het daarbij behorende openbare gebied zal afgestemd worden op het nieuwe verkeersaanbod. Hierdoor zal de verwachte verkeersdruk op een juiste en veilige wijze opgevangen worden.

Na herinrichting is de 'oude' Stationsstraat te typeren als een erftoegangsweg. Gelet op de breedte van de weg (6 meter) en de daarbij behorende oversteekbaarheid kan geconcludeerd worden dat met een intensiteit van 2.500 mv/etmaal in 2030 niet een onaanvaardbare situatie ontstaat.

Opmerking 2 (verkeersveiligheid):

Reclamant vreest dat de verkeersveiligheid waarvan nu nog sprake is vanwege het enkele bestemmingsverkeer in het geding komt. Als er veel meer verkeer door de straat komt dan heeft dit een enorm effect op de verkeersveiligheid.

Reactie:

Wij delen deze stelling niet. De mate van verkeersveiligheid wordt slechts voor een deel bepaald door het aantal verkeersbewegingen. De mate van verkeersveiligheid wordt ook voor een belangrijk deel bepaald door de inrichting van de weg. In de nieuwe situatie hebben wij met de inrichting van de weg rekening gehouden met verkeersveiligheid.

Wij proberen zo min mogelijk verkeersborden en verkeerstekens te plaatsen. Door het creëren van meer onduidelijkheid neemt de subjectieve veiligheid af. Doordat de subjectieve veiligheid afneemt zal de weggebruiker alerter zijn en beter op zijn of haar medeweggebruiker letten. De eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker staat hierbij centraal, in plaats van voorgeschreven regels en richtlijnen.

Bij de inrichting van het openbaar gebied wordt echter wel een onderscheid gemaakt tussen de ruimte voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer. Dit komt mede tot uitdrukking in materiaalgebruik en hoogteverschil.

Dit bestemmingsplan biedt overigens binnen de bestemmingen 'Verkeer – Verblijfsgebied' en Verkeer – Railverkeer' voldoende ruimte om het openbaar gebied verkeersveilig in te richten.

Opmerking 3 (geluidsoverlast):

Door de wezenlijke verandering van de directe woonomgeving van de woning van reclamant ontstaat een aantasting van zijn rust en dus van zijn woongenot. Gezien de geringe afstand van de straat tot de woning, vreest reclamant door de reconstructie van de Stationsstraat en de verbetering van de huidige wijkverbindingstunnel veel geluidsoverlast. Zo leidt de reconstructie tot een toename van verkeer met alle geluidsoverlast van dien.

In het akoestisch onderzoek van 3 maart 2014 zijn ook de akoestische consequenties van de reconstructie van de Overcingellaan en de Stationsstraat meegenomen. Op de Stationsstraat wordt na reconstructie een wettelijke rijsnelheid van 30 km/uur van

kracht. Aan de ene kant wordt dan gezegd dat de Stationsstraat van rechtswege geen zone meer heeft en dat de Wet geluidhinder op deze weg niet van toepassing is. Anderzijds worden in het kader van een goede ruimtelijke ordening de geluidbelastingen voor en na de reconstructie ten gevolge van de Stationsstraat wel inzichtelijk gemaakt.

Als gevolg van de reconstructie van de Stationsstraat neemt de geluidbelasting op de woning van reclamant met meer dan 1,5 dB toe en is er sprake van een informele reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Volgens het akoestisch onderzoek hoeven er geen hogere waarden te worden vastgesteld omdat het een 30 km/uur weg betreft. Reclamant vindt dit wel wat gemakkelijk. Althans er wordt gemakkelijk over de toename van de geluidbelasting heen gestapt.

Op de Stationsstraat is uitgegaan van klinkers in keperverband. De geluidsbelasting neemt op de woning van reclamant met 1,5 dB of meer toe. Dit wordt veroorzaakt door de toename van het wegverkeer op de wegvakken C en D van de Stationsstraat. Hierbij merkt reclamant op dat in het akoestisch onderzoek is uitgegaan van 500 auto's per dag in de huidige situatie. Reclamant stelt zich op het standpunt dat dit wel zeer royaal is. Het aantal auto's is niet meer dan 100 tot 150. De geluidbelasting op de woning van reclamant zal dan ook meer zijn ten opzichte van de bestaande situatie.

Indien de wegvakken C en D van de Stationsstraat worden voorzien van een stille elementenverharding wordt de geluidsbelasting op de woning welke is gelegen langs deze wegvakken met orde grootte van 2,5 dB gereduceerd. In het akoestisch onderzoek wordt in hoofdstuk 5 aangegeven dat de gemeente dient te overwegen of dit als doelmatig is aan te merken en/of dat het aanbrengen van een stille elementenverharding mogelijk is vanuit verkeerskundig en/of stedenbouwkundig oogpunt. Cliënt vraagt zich dan ook af of uw gemeente indien dit plan mocht doorgaan bereid is om maatregelen te treffen zodat de verwachte geluidsoverlast zoveel mogelijk wordt beperkt. In de toelichting bij het bestemmingsplan is daar niet op ingegaan. Overigens is er ook geen rekening gehouden met de constructie van de woning van reclamant. Het betreft een woning welke in 1934 is gebouwd.

Reactie:

De 'oude' Stationsstraat is in de huidige situatie al een 30km/uur zone. In de nieuwe situatie zal dit snelheidsregime niet wijzigen.

Om de huidige geluidbelasting op de gevel(s) van de woning van reclamant te berekenen is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de gemeente Assen. In dit verkeersmodel is voor dit deel van de Stationsstraat een etmaalintensiteit opgenomen van 500 motorvoertuigen in 2013. Dit aantal is het gevolg van het mogelijke verkeer als gevolg van de bebouwingmogelijkheden aan de Stationsstraat en de daaraan grenzende en in de directe nabijheid liggende percelen. Hierin is onder meer ook de nu nog braakliggende locatie meegenomen tussen de Hendrik de Ruitersstraat en de Prins Hendrikstraat. Uitgaande van maximale planologische invulling dan is het genoemde aantal verkeersbewegingen zeker niet onrealistisch. Doordat het perceel momenteel niet in gebruik is zou het kunnen zijn dat de feitelijke intensiteiten afwijken van het gehanteerde verkeersmodel.

Er is geen sprake van een reconstructie op grond van de Wet geluidhinder. Echter in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' hebben wij het effect van de voorgestelde aanpassing van verkeersstromen in beschouwing genomen. In de nieuwe situatie zal de verkeersintensiteit wijzigen van 500 naar 2.500 motorvoertuigen per etmaal in 2030. Als gevolg hiervan zal de geluidbelasting op de gevels van de woning van reclamant op 1,5 meter hoogte toenemen van 46,9 dB in 2013 naar 55,7 dB in 2030. In totaal is daarmee sprake van een toename van 8,8 dB op dit deel van de 'oude' Stationsstraat en wordt de richtwaarde van 48 dB met 7,7 dB overschreden.

Bij een formele reconstructie dient allereerst gekeken te worden naar eventuele maatregelen aan de bron, in de overdracht en tot slot aan de ontvanger. Voor deze informele reconstructie hebben wij ook gekeken naar dergelijke maatregelen. Kijkend naar maatregelen aan de bron dan is de door reclamant aangegeven optie voor het toepassen van stille elementenverharding door ons onderzocht. Het toepassen van stille typen elementverhardingen met vergelijkbare esthetische kenmerken als de door ons beoogde gebakken klinkers is niet haalbaar gebleken. Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit is voor ons van essentieel belang. Een maatregel aan de bron is dan ook vanuit stedenbouwkundige overwegingen niet gewenst.

Vervolgens dient gekeken te worden naar maatregelen in het overdrachtsgebied. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan geluidschermen en andere afscherpende constructies. Gelet op de binnenstedelijke ligging, het smalle wegprofiel en de wens om een hoge beeldkwaliteit na te streven is het realiseren van maatregelen in de overdrachtsfeer niet realistisch en vanuit financiële en stedenbouwkundige overwegingen niet wenselijk.

Tot slot zijn maatregelen aan de ontvanger mogelijk. In overleg met reclamant is onderzoek gedaan naar de huidige isolerende werking van gevels en de dakconstructie.

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat als gevolg van de aanpassing van de weg en de toename van de verkeersintensiteiten de geluidbelasting op de gevel(s) toeneemt met meer dan 5 dB. Vanuit een 'goede ruimtelijke ordening' vinden wij het gerechtvaardigd om in dit specifieke geval en gelet op bovenstaande feiten en omstandigheden aanvullende gevelisolerende maatregelen te treffen. Uit het uitgevoerde onderzoek is gebleken dat maatregelen nodig zijn om na aanpassing van de weg het binnenniveau van 33 dB te halen.

Tot slot zijn wij op de hoogte van het feit dat de woning gebouwd is in de periode 1930 – 1940. Wij hebben echter geen redenen om aan te nemen dat de bouwkundige staat van de woning dusdanig slecht is dat deze als gevolg van de toename van het verkeer onevenredig hard achteruit zou gaan.

Opmerking 4 (stankhinder):

Reclamant vreest door de reconstructie en dus de toename van het verkeer nabij zijn woning stankhinder door uitlaatgassen. Er is sprake van stankhinder als iemand een onplezierige geur als overlast ervaart. Dit is niet voor iedereen hetzelfde. Toch zijn de meeste mensen het erover een dat uitlaatgassen, mest, industriële processen en afval niet lekker ruiken. Stankhinder kan, bij langdurige blootstelling, gevolgen hebben voor de gezondheid. Tegen stankhinder zijn verschillende maatregelen mogelijk. Reclamant verzoekt om maatregelen te nemen om de stankoverlast te beperken of te voorkomen.

Reactie:

Stankhinder en overlast als gevolg van uitlaatgassen is erg subjectief. Om te bepalen of er sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening' hebben wij aangesloten bij de normen uit de Wet milieubeheer ten aanzien van de luchtkwaliteitseisen.

Aan dit bestemmingsplan ligt een luchtkwaliteitsonderzoek ten grondslag (Herontwikkeling stationsomgeving Assen DGMR, 7 maart 2014). Uit dit luchtkwaliteitsonderzoek is gebleken dat de normen ten aanzien van de luchtkwaliteitseisen voortvloeiend uit de Wet milieubeheer niet worden overschreden.

Daarbij merken wij op dat door het verwijderen van de Verkeersregel Installatie op de huidige kruising Stationsstraat/Overcingellaan het aantal stilstaande en optrekkende auto's af zal nemen in de directe nabijheid van de woning van reclamant. Zoals eerder aangegeven zal vlak voor de woning de verkeersbewegingen inderdaad toenemen, maar ook dit leidt niet tot een overschrijding van de daarvoor geldende normen. Zoals uit tabel

6 van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt is op de lange termijn (situatie 2024, inclusief planontwikkeling en autonome ontwikkeling) tegenover de woning van reclamant (referentiepunt 20) zelfs sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit. Gelet op het bovenstaande zien wij geen redenen om maatregelen te treffen.

Opmerking 5 (lichthinder):

De koplampen van de auto's die nu s 'avonds door de Stationsstraat rijden schijnen in de woning van reclamant. Zowel in de woonkamer als in de achterkamer. Nu de Stationsstraat met de realisatie van dit bestemmingsplan een ontsluitingsweg wordt, zal die overlast alleen maar toenemen. Ook dit is een beperking van het woongenot.

Reactie:

De woning van reclamant staat aan het rechte stuk van de 'oude' Stationsstraat aan de rand van de binnenstad van Assen. Het is onoverkomelijk dat er tot op zekere hoogte sprake zal zijn van enige lichthinder als gevolg van de koplampen van auto's.

De 'oude' Stationsstraat wordt in de toekomst intensiever gebruikt dan in de huidige situatie. Door het aanpassen van het wegprofiel streven wij er naar om zo min mogelijk lichtoverlast voor de woningen langs de Stationsstraat te veroorzaken.

Voor het perceel van reclamant krijgt dit onder meer vorm door het verplaatsen van de aansluiting Stationsstraat op de 'oude' Stationsstraat naar het westen (ter hoogte van de percelen Stationsstraat 23/27). Door de verplaatsing van deze aansluiting is het niet aannemelijk dat als gevolg van deze kruising hinder door inschijnende verlichting op zal treden ter hoogte van de woning van reclamant.

Ook van inschijning als gevolg van het auto- en busverkeer vanuit zuidelijke richting (busstation en afit Stadsboulevard NS Station) tussen het toekomstige NS-Station en het SNS complex is met de nieuwe plannen geen sprake.

Opmerking 6 (vandalisme):

Reclamant vreest door de reconstructie (het inkorten) van de wijkverbindingstunnel voor een toename van vandalisme en overlast van het uitgaanspubliek. In de huidige situatie loopt de route naar de tunnel van het huis van reclamant af. In de nieuwe situatie zal de oude route logischerwijs tussen de parkeerhaven en het perceel van reclamant gaan lopen.

Reactie:

Door de wijziging van het profiel zal het uitgaanspubliek inderdaad op maaiveldniveau de woning van reclamant passeren. Door de herinrichting komt de looproute vanuit het centrum van Assen naar Assen oost inderdaad tussen de parkeerhaven en het perceel van reclamant te liggen. De looproute vanuit het centrum naar het NS-station komt in de toekomstige situatie tussen landgoed Overcingel en het kantorencomplex van SNS te liggen.

Uiteraard speelt sociale veiligheid een belangrijke rol als het gaat om de inrichting van het stationsplein en de daaraan grenzende openbare ruimte. Bij de totstandkoming van het ontwerp is daarom aandacht besteed aan het aspect vandalisme en sociale veiligheid. Dit komt mede tot uitdrukking door het aanbrengen van voldoende verlichting en het gebruik van materialen die minder vandalismegevoelig zijn.

Een mogelijk risico op vandalisme en overlast van uitgaanspubliek speelt echter geen ruimtelijk relevante rol in het kader van de vaststelling van dit bestemmingsplan.

Opmerking 7 (waardevermindering):

Reclamant vreest dat zijn woning in waarde daalt na realisering van een stationsplein, een autotunnel en van de wijkverbindingstunnel. Reclamant is dan ook voornemens om een planschadeverzoek in te dienen bij de gemeente. Reclamant stelt dat de bouw zorgt voor een zodanig waardeverminderend effect op omliggende onroerende zaken dat voor de haalbaarheid van het plan gevreesd moet worden. Een reden te meer om te zoeken naar alternatieve oplossingen, waar geen of minder planschade te verwachten valt.

Reactie:

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

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

Overigens wordt opgemerkt dat de gemeente Assen bij de totstandkoming van de structuurvisie FlorijnAs en het bestemmingsplan Stationsgebied een planschaderisicoanalyse uitgevoerd heeft. Hieruit is gebleken dat het risico op planschadeclaims, die boven het normaal maatschappelijk risico van 2% uitkomen, nihil is.

Conclusie:

Deze zienswijze heeft geen gevolgen voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

Zienswijze 2. Pento Audiologisch Centrum

Ingekomen 6 mei 2014, registratienummer 2014/2442, ontvankelijk.

Algemeen:

Reclamant voert audiologische onderzoeken uit met zeer hoog gevoelige meetinstrumenten. Een van de voorbeelden die door reclamant wordt aangehaald is het hersenfunctieonderzoek, waarbij bij pasgeboren baby's in natuurlijke slaap de werking van het gehoorzenuw wordt gecontroleerd. Van cruciaal belang is dat trillingen en stoorgeluiden deze meeting niet beïnvloeden. Om toegelaten te worden dient reclamant te voldoen aan strenge geluidsnormen opgelegd vanuit de branche-organisatie.

Reclamant geeft aan begrip te hebben voor de voorgenomen ontwikkeling en dat enige overlast dan niet te voorkomen is. Reclamant ziet op dit moment in het besluit echter onvoldoende aandacht voor het voorkomen van dusdanige overlast op grond waarvan reclamant genoodzaakt kan worden zijn bedrijfsvoering te staken.

Algemene reactie:

De gemeente Assen heeft tot op heden belang gehecht aan de positie van reclamant. In een vroegtijdig stadium is het overleg tussen gemeente en reclamant opgestart. Momenteel vindt afstemming plaats over de uitvoering van de werkzaamheden en eventuele maatregelen om de te verwachten (tijdelijke) hinder te beperken.

Opmerking 1 (trillingen en stoorgeluiden):

In de huidige situatie is de Stationsstraat nu een verkeersluwe doodlopende weg op grond waarvan reclamant zich op deze locatie heeft gevestigd. In het ontwerp van het bestemmingsplan is de Stationsstraat opgenomen als busbaan voor het aankomende en

vertrekkende busverkeer richting het NS-station. Dit zal gepaard gaan met trillingen en stoorgeluiden waarvoor de bedrijfsvoering van reclamant extreem gevoelig is.

Reactie:

Met de beoogde herstructurering van het stationsgebied zal sprake zijn van een aanzienlijke toename van het aantal verkeersbewegingen over dit deel van de 'oude' Stationsstraat (zie ook de beantwoording van zienswijze 1). De weg wordt niet ingericht als busbaan, maar vormt de verbinding tussen het stationsgebied en de aansluiting op de Stadsboulevard in en vanuit noordelijke richting.

Na herinrichting is de 'oude' Stationsstraat te typeren als een erftoegangsweg. Gelet op de breedte van de weg (6 meter) en de daarbij behorende oversteekbaarheid kan geconcludeerd worden dat met een intensiteit van 2.500 mv/etmaal in 2030 niet een onaanvaardbare situatie ontstaat.

De gemeente heeft onderzoek gedaan naar het effect van de toename van het aantal verkeersbewegingen ten opzichte van de huidige situatie. Hoewel op de dit deel van de Stationsstraat sprake is van een 30 kilometer per uur regime is, vanuit het criterium 'goede ruimtelijke ordening', gekeken naar de akoestische gevolgen van de verkeerstoename.

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidbelasting op de gevel(s) van het perceel van reclamant ten opzichte van de huidige situatie (2013) toeneemt met ten hoogste 4,4 dB in 2030. Gelet op deze toename is door Ingenieursbureau Spreen onderzoek gedaan naar de geluidwering van de gevels en isolatie van de cabines waarin audiologische onderzoeken plaatsvinden. Uit voorlopige berekeningen is gebleken dat de waarden voor het binnenniveau in de toekomstige situatie niet hoger zal liggen dan de waarden van het huidige binnenniveau. Het uitvoeren van aanvullende maatregelen is niet nodig en daarnaast technisch gezien onuitvoerbaar.

Opmerking 2 (overlast tijdens bouwperiode):

Daarnaast is gedurende de bouwperiode aanzienlijke geluids- en trillingsoverlast te verwachten, veroorzaakt door de werkzaamheden die in het stationsgebied gaan plaatsvinden. Niet ondenkbaar is dat de toename in verkeersbewegingen en de overlast door bouwwerkzaamheden van dien aard zijn dat de situatie onwerkbaar wordt en reclamant genoodzaakt is om de onderzoeken te stoppen.

Reactie:

De gemeente Assen heeft Fugro Geoservices BV opdracht gegeven voor het uitvoeren van een trillingsonderzoek. Afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek zullen eventuele maatregelen getroffen worden. Eventuele maatregelen passen binnen de kaders van dit bestemmingsplan en zullen in overleg met de betrokkenen worden aangebracht.

Opmerking 3 (piekbelasting/trillingen en akoestisch onderzoek):

Het akoestisch onderzoek gaat uit van acceptabele normen van geluidbelasting. Reclamant vraagt zich af of trillingen en geluidpiekbelastingen veroorzaakt door aankomende en vertrekkende bussen en de te verwachten geluidsoverlast van bouwwerkzaamheden in dit onderzoek zijn meegenomen. Dit alles gezien in relatie tot de zeer geluidsgevoelige bedrijfsvoering van reclamant.

Reactie:

Het akoestisch onderzoek, welke als bijlage onderdeel uitmaakt van dit bestemmingsplan, en het bijbehorende rekenmodel is opgesteld op basis van de Standaard Rekenmethode II (SRMII) conform het 'Meet- en rekenvoorschrift geluid

2012'. Voor het berekenen van de geluidbelasting is gebruik gemaakt van het rekenprogramma GeoMilieu V2.4 van DGMR.

Voor de kruising Stationsstraat – 'oude' Stationsstraat is geen specifieke correctie toegepast. Aangezien geen verkeersregelinstantie wordt aangebracht kan geen kruispuntcorrectie toegepast worden.

Het akoestisch reconstructieonderzoek voldoet aan de wettelijke vereisten en geeft een reëel beeld van de te verwachten geluidbelasting op de gevels van het gebouw van reclamant.

Daarnaast merken wij op dat de cabines (waarin de onderzoeken plaatsvinden) zich bevinden aan de oostzijde van het gebouw. Door de voorgenomen aanpassing van de weg zal het kruispunt Stationsstraat – 'oude' Stationsstraat verder naar het westen opschuiven. Hierdoor wordt de nieuwe inrichting gunstiger dan de huidige situatie (los van de toename van de verkeersintensiteiten).

Voorafgaand aan de realisatiefase wordt, indien duidelijk is welke bouwmethoden exact toegepast worden, een onderzoek uitgevoerd naar de akoestische effecten van deze bouwmethoden. Met reclamant zal in samenspraak gezocht worden naar (tijdelijke) maatregelen om de overlast te beperken en om de bedrijfsvoering voort te zetten.

Conclusie:

Deze zienswijze heeft geen gevolgen voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

Zienswijze 3. Amres Stedenfonds B.V.

Ingekomen 9 mei 2014, registratienummer 2014/2530, ontvankelijk

Algemeen:

Reclamant is eigenaar van het perceel Stationsstraat 29A te Assen. Een gedeelte wordt gehuurd door Pento Audiologisch Centrum. Voor de beantwoording van de opmerkingen over trillingen en stoorgeluiden en de gevolgen daarvan voor de bedrijfsvoering wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.

Opmerking 1 (waardevermindering):

De aanpassing van het bestemmingsplan leidt tot waardevermindering van het perceel van reclamant omdat onder het vigerende bestemmingsplan de Stationsstraat een verkeersluwe, doodlopende weg is en dit de voornaamste reden was dat Pento Audiologisch Centrum zich hier heeft gevestigd. Ook voor de andere huidige huurders zijn er negatieve gevolgen zoals o.a. geluidsoverlast.

Reactie:

Zoals al aangegeven bij de algemene reactie van zienswijze 1 is momenteel op dit deel van de Stationsstraat geen bestemmingsplan van kracht. Toetsing aan een initiatief zal slechts plaatsvinden aan de bouwverordening. Deze is zeer ruim en biedt onvoldoende houvast om te stellen dat op basis daarvan sprake zal zijn van een verkeersluwe, doodlopende weg.

Wij kunnen ons wel voorstellen dat, gelet op de huidige feitelijke situatie, reclamant gekozen heeft voor deze rustige locatie. Dat door de reconstructie echter sprake zal zijn van een waardedaling van het pand wordt door ons niet gedeeld. Ook is door reclamant niet onderbouwd aangegeven waardoor de waardedaling op zal treden. Het pand komt door de reconstructie juist op een betere zichtlocatie, wat uiteindelijk tot gevolg kan hebben dat de verhuurbaarheid van het pand juist toe zal nemen.

Opmerking 2 (parkeren):

De parkeergelegenheid zal volgens reclamant in de directe omgeving afnemen. Ook dit heeft negatieve invloed op de waarde van het perceel, omdat de parkeerdruk verder wordt verhoogd. Zodoende is het perceel tevens minder aantrekkelijk voor (potentiele) huurders en leidt dit ook tot waardevermindering van het perceel.

Reactie:

Algemeen uitgangspunt is dat eenieder op eigen terrein in voldoende parkeergelegenheid moet voorzien om de ter plaatse gewenste functie uit te kunnen oefenen. Echter zijn wij ons bewust van het feit dat bij functies in de nabijheid van het centrum de parkeeropgave lastiger is.

Uitgangspunt voor de inrichting van de 'oude' Stationsstraat is dat het huidige aantal openbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie terugkeren. Wij bestrijden daarom dat er sprake is een afname van het aantal openbare parkeerplaatsen. Evenals in de huidige situatie zal sprake zijn van betaald parkeren.

Opmerking 3 (planschade):

Indien het ontwerpbestemmingsplan ongewijzigd vastgesteld wordt, ziet reclamant zich genoodzaakt om bij de gemeente Assen een aanvraag om tegemoetkoming in schade in te dienen als gevolg van de voorgenomen wijziging van het bestemmingsplan.

Reactie:

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

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

Overigens wordt opgemerkt dat de gemeente Assen bij de totstandkoming van de structuurvisie FlorijnAs en het bestemmingsplan Stationsgebied een planschaderisicoanalyse uitgevoerd heeft. Hieruit is gebleken dat het risico op planschadeclaims die boven het normaal maatschappelijk risico van 2% uitkomen nihil is.

Conclusie:

Deze zienswijze heeft geen gevolgen voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

Zienswijze 4. J.P. Dwarshuis

Ingekomen 9 mei 2014, registratienummer 2014/2554, ontvankelijk

Opmerking (kort parkeren):

Naar de mening van reclamant krijgt het aspect kort-parkeren ten behoeve van het station nog onvoldoende aandacht. Tijdens verschillende piekmomenten gedurende de week is het nu vóór het station zeer druk met auto's die passagiers komen halen en brengen. Vaak te druk om je auto ook maar 5 of 10 minuten te parkeren en je passagiers daadwerkelijk lopend te halen of te brengen. Aangegeven wordt dat er soms alleen maar plekken zijn in de rijbaan voor het stationsgebouw: en dan maar wachten tot de rij vóór je oplost. In het plan lees ik dit niet echt als een probleem en evenmin wordt duidelijk dat er substantieel meer plaatsen worden ingericht.

Is het mogelijk om duidelijkheid te verkrijgen over de verbetering van de kortparkeermogelijkheden ten opzichte van de huidige situatie, het aantal plaatsen dat wordt gecreëerd en op welke aannamen / uitgangspunten dit aantal is gebaseerd? Zijn de 'kiss en ride' plaatsen inderdaad bedoeld voor kortparkeren of zijn het slechts stopplaatsen voor in- en uitladen? Indien nog geen verbetering wordt bereikt t.o.v. de huidige situatie, is het dan mogelijk om hiervoor nog wat meer ruimte in te richten?

Reactie:

In de nieuwe situatie komen aan de oost- en de westzijde van het station zogenaamde kiss & ride plaatsen. Deze kortparkeerplaatsen zijn uitsluitend bedoeld voor het halen en brengen van personen.

In het Inrichtingsplan Openbare Ruimte (IPOR) is aandacht geschonken aan de inrichting van dit gebied. Op dit moment wordt het ontwerp afgerond. Uitgangspunt en streven van de gemeente is om het aantal plaatsen voor het halen en brengen van personen en het kort parkeren ongewijzigd blijven en, indien mogelijk, wordt uitgebreid. De doorstroming van het verkeer (afwikkeling aankomende en weggrijdende auto's) heeft hierbij onze aandacht.

Uiteraard is het mogelijk om op 'kiss & ride' plaatsen te staan als het gaat om het halen en brengen van personen, mits dit kortdurend van aard is en u bij uw voertuig blijft. Over het algemeen geldt hier een tijdsbestek van 15 minuten voor.

Duurt het langer dan dient u op een alternatieve locatie uw voertuig te parkeren (het Veemarktterrein, de betaalde parkeerplaatsen in de Stationsstraat of het nabijgelegen P+R terrein).

Overigens merken wij op dat het bestemmingsplan voldoende flexibiliteit biedt om voldoende 'kiss & ride' plaatsen te realiseren.

Conclusie:

Deze zienswijze heeft geen gevolgen voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

4. Staat van wijzigingen

Onderstaande ambtshalve wijzigingen zijn doorgevoerd in het vastgestelde bestemmingsplan.

Regels

1. In de planregels is de versie gewijzigd van ontwerp naar vastgesteld. Hierdoor is het identificatienummer gewijzigd in NL.IMRO.0106.00BP2014230-C001.

Toelichting

2. In het vast te stellen bestemmingsplan zijn de resultaten van de procedure verwerkt.

Verbeelding

3. De aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – wijkverbindingstunnel (sv-wvt)' is gewijzigd. Het beloop van de aansluiting op het stationsplein is in het recentste ontwerp gewijzigd.
4. Voor het perceel kadastraal bekend gemeente Assen, sectie V, nummer 02479 (gedeeltelijk) is de aanduiding 'Wetgevingszone – verwezenlijking in naaste toekomst' opgenomen.
5. In het ontwerp van het bestemmingsplan waren ter plaatse van de Spoorstraat 3 assen opgenomen. Dit moeten er echter 2 zijn. Eén as is verwijderd.
6. De bestemming 'Verkeer – Railverkeer' is met bijbehorend bouwvlak en aanduidingen enkele meters naar het noorden uitgebreid om zo beter aan te sluiten op de Vredeveldsetunnel.

Bijlagen bij de toelichting

7. In het akoestisch onderzoek, welke als bijlage onderdeel uit maakte van het ontwerpbestemmingsplan, zaten een aantal onjuistheden. Het onderzoek is aangepast en is als bijlage bij het vast te stellen bestemmingsplan gevoegd.
8. De reactienota en het besluit hogere waarden zijn als bijlagen bij de toelichting gevoegd.

Bijlagen bij de regels

9. Bijlage 3 is aangepast naar aanleiding van wijziging 4. Het perceel is toegevoegd op de kaart

Bijlage 1. Ingekomen zienswijzen

Reg.nr.

2014/2434

AANTEKENEN R208943249
Aan de Raad van de gemeente Assen
Postbus 30018
9400 RA ASSEN

Per telefax: 0592-366 595

Datum

5 mei 2014

Onderwerp

zienswijze ontwerpbestemmingsplan
'Stationsgebied'

GEMEENTE ASSEN	
Dagat/afn	EL
Datum	Periode
T. Smit	
- 6 MEI 2014	
Zaak	Proces
G. J. Galher	
Ar	

Ons zaaknummer

R208943249

Uw kenmerk

Behandeld door

Mw. mr. A.M.L. Josten/mw. mr. G.H. Blom

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 10100
5000 JC Tilburg

Dr. Hub van Doorneweg 195
Tilburg

Telefoon 088 462 3700
Fax 088 462 2799
klantenservice@achmearechtsbijstand.nl
www.achmearechtsbijstand.nl

Geachte Raad,

U heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Stationsgebied' ter inzage gelegd. De heer R. Willems, Stationsstraat 35, 9401 KW in Assen is het hier niet mee eens. Zijn zienswijze licht ik toe in deze brief.

Feitelijke situatie

Cliënt heeft een aantal jaren geleden zijn woning gekocht aan de Stationsstraat. Het betreft een zeer rustige gedeelte van de Stationsstraat, vanwege het beperkt aantal omwonenden. Dit ook met het oog op het feit dat er onder andere veilig buiten gespeeld kan worden. Ten tijde van de aankoop van de woning heeft cliënt navraag gedaan bij uw gemeente naar eventuele planologische ontwikkelingen in de directe nabijheid van deze woning. Op dat moment waren er geen concrete plannen waaruit cliënt kon afleiden wat er nu met dit ontwerpbestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Dat was ook reden voor cliënt om de woning te kopen.

Uw gemeente investeert de komende jaren in bereikbaarheid, wonen, werken en toerisme en recreatie. De ambities van uw stad zijn vertaald in het programma FlorijnAs. De FlorijnAs voorziet in een breed programma en omvat uiteenlopende ruimtelijke interventies: herontwikkeling, transformatie, revitalisering, intensivering van het ruimtegebruik, infrastructurele ingrepen, een nieuw bedrijventerrein en landschapontwikkeling.

Een onderdeel van dit programma is gericht op het Stationsgebied en de realisatie van de Stadsboulevard tussen de Rolderstaat en de Spoorstraat. Meer in het bijzonder betreft het de aanleg van een stationsplein, een autotunnel en de reconstructie van de wijkverbindingstunnel. Dit heeft tot gevolg dat de 'oude' Stationsstraat een echte ontsluitingsweg wordt en daartegen richten zich de bezwaren van cliënt. Dat is dan ook de reden om zienswijze in te dienen.

Rekeningnummer (IBAN) NL11 RABO 0101 0506 74
Kvk 41 038 571 Apeldoorn

Vervolg op de brief van
5 mei 2014

Bestemd voor

Bladnummer

2

Toename verkeersdruk

Zoals al aangegeven is cliënt woonachtig aan het gedeelte van de Stationsstraat, dat alleen toegankelijk is voor bestemmingsverkeer. Met de reconstructie van de Stationsstraat wordt deze een weg voor doorgaand verkeer. Er wordt wel een 30 km zone ingesteld, maar het is helder dat de verkeersdruk als gevolg van dit ontwerpbestemmingsplan op de Stationsstraat zal toenemen. De toenemende verkeersdruk kan volgens cliënt niet goed worden opgevangen in het nu nog rustige gebied en het bestemmingsplan voorziet in onvoldoende mogelijkheden voor een goede ontsluiting.

Beperking verkeersveiligheid

Tevens vreest cliënt dat de verkeersveiligheid waarvan nu nog sprake is vanwege het enkele bestemmingsverkeer in het geding komt. Als er veel meer verkeer door de straat komt dan heeft dit een enorm effect op de verkeersveiligheid.

Aantasting woongenot

Het ontwerpbestemmingsplan leidt tot aantasting van het woongenot van cliënt. Het gaat daarbij om het volgende.

Geluidsoverlast

Door de wezenlijke verandering van de directe omgeving van de woning van cliënt ontstaat een aantasting van zijn rust en dus van zijn woongenot. Gezien de geringe afstand van de straat tot de woning van de cliënt, vreest cliënt door de reconstructie van de Stationsstraat en de verbetering van de huidige wijkverbindingstunnel veel geluidsoverlast. Zo leidt de reconstructie tot een toename van verkeer met alle geluidsoverlast van dien.

In het akoestisch onderzoek van 3 maart 2014 zijn ook de akoestische consequenties van de reconstructie van de Overcingellaan en de Stationsstraat meegenomen. Op de Stationsstraat wordt na de reconstructie een wettelijke rijsnelheid van 30 km per uur van kracht. Aan de ene kant wordt dan gezegd dat de Stationsstraat van rechtswegen geen zone meer heeft en dat de Wet geluidhinder op deze weg niet van toepassing is. Anderzijds worden in het kader van een goede ruimtelijke ordening de geluidsbelastingen voor en na de reconstructie ten gevolge van de Stationsstraat wel inzichtelijk gemaakt.

Als gevolg van de reconstructie van de Stationsstraat neemt de geluidsbelasting op de woning van cliënt met meer dan 1,5 dB toe en is er sprake van een informele reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Volgens het akoestisch onderzoek hoeven er geen hogere waarden te worden vastgesteld omdat het een 30 km per uur weg betreft. Cliënt vindt dit wel wat gemakkelijk. Althans er wordt gemakkelijk over de toename van de geluidsbelasting heen gestapt.

Vervolg op de brief van
5 mei 2014

Bestemd voor

Bladnummer
3

Op de Stationsstraat is uitgegaan van klinkers in keperverband. De geluidsbelasting neemt op de woning van cliënt met 1,5 dB of meer toe. Dit wordt veroorzaakt door de toename van het wegverkeer op de wegvakken C en D van de Stationsstraat. Hierbij merkt cliënt op dat in het akoestisch onderzoek is uitgegaan van 500 auto's per dag in de huidige situatie. Cliënt stelt zich op het standpunt dat dit wel zeer royaal is. Het aantal auto's is niet meer van 100-150. De geluidsbelasting op de woning van cliënt zal dan ook meer zijn ten opzichte van de bestaande situatie.

Indien de wegvakken C en D van de Stationsstraat worden voorzien van een stille elementenverharding wordt de geluidsbelasting op de woning welke is gelegen langs deze wegvakken met orde grootte van 2,5 dB gereduceerd. In het akoestisch onderzoek wordt in hoofdstuk 5 aangegeven dat de gemeente dient te overwegen of dit als doelmatig is aan te merken en/of dat het aanbrengen van een stille elementenverharding mogelijk is vanuit verkeerskundig en/of stedenbouwkundig oogpunt. Cliënt vraagt zich dan ook af of uw gemeente indien dit plan mocht doorgaan bereid is om maatregelen te treffen zodat de verwachte geluidsoverlast zoveel mogelijk wordt beperkt. In de toelichting bij het bestemmingsplan is daar niet op ingegaan. Overigens is er ook geen rekening gehouden met de constructie van de woning van cliënt. Het betreft een woning welke in 1934 is gebouwd.

Stankhinder

Cliënt vreest door de reconstructie en dus de toename van het verkeer nabij zijn woning stankhinder door uitlaatgassen. Er is sprake van stankhinder als iemand een onplezierige geur als overlast ervaart. Dit is niet voor iedereen hetzelfde. Toch zijn de meeste mensen het erover eens dat uitlaatgassen, mest, industriële processen en afval niet lekker ruiken. Stankhinder kan, bij langdurige blootstelling, gevolgen hebben voor de gezondheid. Tegen stankhinder zijn verschillende maatregelen mogelijk. Cliënt verzoekt u om maatregelen te nemen om de stankoverlast te beperken of te voorkomen.

Lichthinder

De koplampen van de auto's die nu 's avonds door de Stationsstraat rijden schijnen in de woning van cliënt. Zowel in de woonkamer als de achterkamer. Nu de Stationsstraat met de realisatie van dit bestemmingplan een ontsluitingsweg wordt, zal die overlast alleen maar toenemen. Ook dit is een beperking van het woongenot.

Vervolg op de brief van
5 mei 2014

Bestemd voor

Bladnummer
4

Vandalisme

Cliënt vreest door de reconstructie, het inkorten, van de wijkverbindingstunnel voor een toename van vandalisme en overlast van het uitgaanspubliek. In de huidige situatie loopt de route naar de tunnel van het huis van cliënt af. In de nieuwe situatie zal de oude route logischerwijs tussen de parkeerhaven en het perceel van cliënt gaan lopen.

Waardevermindering woning

Cliënt vreest dat zijn woning in waarde daalt na realisering van een stationsplein, een autotunnel en van de wijkverbindingstunnel. Cliënt is dan ook van plan een planschadeclaim in te dienen bij de gemeente. Cliënt stelt dat de bouw zorgt voor een zodanig waardeverminderend effect op omringende onroerende zaken dat voor de haalbaarheid van het plan gevreesd moet worden. Een reden te meer om te zoeken naar alternatieve oplossingen, waar geen of minder planschade te verwachten valt.

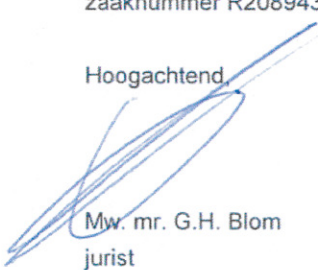
Verzoek

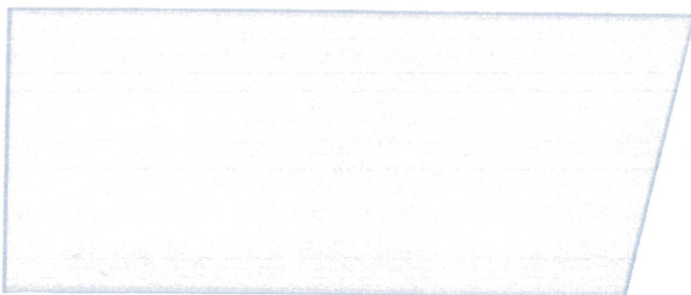
Namens cliënt vraag ik u het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen of het plan aan te passen tegemoetkomend aan deze zienswijze.

Hebt u nog vragen?

Belt u dan gerust. U kunt mij bereiken via onze Klantenservice op telefoonnummer 088 462 3700. Mailen kan natuurlijk ook: klantenservice@achmearechtsbijstand.nl. Ik wil u vragen altijd ons zaaknummer R208943249 te vermelden.

Hoogachtend,


Mw. mr. G.H. Blom
jurist



Post op rekening



R NL

Aangetekend

G-A-1

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



3SRRC05050785

Ingekomen d.d.

- 6 MEI 2014



Gemeente Assen

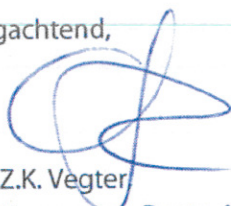
stationsgebied gaan plaatsvinden. Niet ondenkbaar is dat de toename in verkeersbewegingen en de overlast door bouwwerkzaamheden van dien aard zijn dat de situatie onwerkbaar wordt en wij genoodzaakt zijn onze onderzoeken te stoppen. Stopzetten van deze onderzoeken heeft als gevolg het niet meer rendabel zijn van het Audiologisch Centrum en een sluiting is dan aan de orde. De schade zal aanzienlijk zijn.

Het akoestisch onderzoek uitgevoerd in het kader van uw ontwerpbesluit gaat uit van acceptabele normen van geluidsbelasting. Wij vragen ons af of trilling en geluidpiekbelastingen veroorzaakt door aankomende en vertrekkende bussen en de te verwachten geluidsoverlast van bouwwerkzaamheden in dit onderzoek zijn meegenomen. Dit alles gezien in relatie tot onze zeer geluidsgevoelige bedrijfsvoering.

Wij hebben begrip voor het feit dat u het stationsgebied (verder) wenst te ontwikkelen. Wij begrijpen eveneens dat enige overlast gedurende een bepaalde periode nooit helemaal te voorkomen is. Op dit moment zien wij in uw besluit echter onvoldoende aandacht voor het voorkomen van dusdanige overlast op grond waarvan wij genoodzaakt kunnen worden onze bedrijfsvoering te staken. Om die reden kunnen wij ons niet verenigen met uw ontwerpbesluit.

Graag blijven wij met u in overleg om te bezien of en op welke wijze de door u gewenste ontwikkeling verenigd kan worden met een onverstoorde bedrijfsvoering onzerzijds.

Hoogachtend,



Mw. Z.K. Vegter
Locatiemanager Pento Audiologisch Centrum Drenthe
Stationsstraat 29b
9401 KW Assen

Bijlage: kopie besluit

Cc: Voorzitter Raad van Bestuur Pento
Linie 518
7325 DZ Apeldoorn

Cc: Amres (verhuurder)
Dhr. J. Brantjes
Savannahweg17
3542 AW Utrecht

PENTO GAAT VERDER.

Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan, ontwerpbesluit hogere waarden en het beeldkwaliteitsplan 'Stationsgebied'.

Vanaf 28 maart 2014 liggen gedurende zes weken bij de Publieksbalie, balie Bouwen, Wonen en Ondernemen in het stadhuis de volgende stukken ter inzage:

- Het ontwerp van het bestemmingsplan 'Stationsgebied' met identificatienummer NL.IMRO.0106.00BP2014230-B001 met bijbehorende stukken (ex artikel 3.8 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening);
- Het ontwerpbesluit hogere waarden wegverkeerslawaaai Wet geluidhinder met bijbehorende stukken;
- Het concept beeldkwaliteitsplan 'Stationsgebied'.

Op de voorbereiding van deze besluiten is de gemeentelijke coördinatieregeling Wro van toepassing.

Ontwerpbestemmingsplan

Dit bestemmingsplan voorziet in de reconstructie van de Overcingellaan tussen de onderdoorgang over de Rolderstraat tot en met de Spoorstraat. De gehele Stationsstraat en het gebied tussen de Overcingellaan en de Oosterparallelweg (inclusief de kantoren en het stationsgebouw) maken onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

Dit bestemmingsplan voorziet in een planologisch – juridische regeling voor de reconstructie van de huidige Overcingellaan, de aanleg van een nieuwe auto- en perrontunnel, een nieuw stationsgebouw met bijbehorende voorzieningen, een nieuw busstation, de ontwikkeling van een nieuwe ingang aan de oostzijde van het station en een verbetering van de ligging van de perrons en de sporen.

Voor de reconstructie van de Overcingellaan is een aantal percelen voorzien van de aanduiding 'wetgevingzone – verwezenlijking in naaste toekomst'.

Hogere waarde wegverkeerslawaaai

Als gevolg van de wegreconstructie van de Overcingellaan neemt de geluidbelasting op een aantal geluidgevoelige bestemmingen in de toekomst toe. In beginsel mag de geluidbelasting op de gevels van woningen als gevolg van de wegreconstructie niet hoger zijn dan 48 dB. Deze waarde wordt ook wel aangeduid als voorkeursgrenswaarde.

Burgemeester en wethouders kunnen, in bepaalde gevallen en onder bepaalde voorwaarden, hogere waarden toestaan dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Het college is voornemens dit te doen. Om te bepalen welke geluidbelasting als gevolg van de wegreconstructie op zal treden en welke maatregelen nodig zijn is een akoestisch onderzoek uitgevoerd.

Als gevolg van de wegreconstructie van de Overcingellaan zal bij twee woningen sprake zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, waarbij de geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit komt. De berekende waarden blijven onder de maximaal toelaatbare geluidbelasting van 68 dB.

Deze geluidbelasting is alleen toelaatbaar na een afwegingsproces, waarbij ook de mogelijke maatregelen worden afgewogen om de geluidbelasting op de gevels van de woningen terug te brengen. Dit afwegingsproces heeft vorm gekregen in het ontwerpbesluit hogere waarden en het daaraan ten grondslag liggende akoestisch onderzoek. Het ontwerpbesluit hogere waarden en de daarbij behorende stukken liggen ter inzage.

Beeldkwaliteitsplan

Het stedenbouwkundig plan is door de gemeenteraad vastgesteld op 28 maart 2013. Als aanvulling op dit stedenbouwkundig plan is een Beeldkwaliteitsplan opgesteld.

Het beeldkwaliteitsplan geeft de ambitie weer van de ruimtelijke kwaliteit van de gebouwde (stationsgebouw, tunnels) en onbebouwde omgeving (openbare ruimte). Het beeldkwaliteitsplan zal worden vastgesteld als vervanging van de welstandsnota voor dit gebied. Het ontwerpbeeldkwaliteitsplan ligt ter inzage.

Crisis- en herstelwet

Op de hiervoor genoemde ontwerpbesluiten is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet 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. De Crisis- en herstelwet is te raadplegen op www.wetten.overheid.nl.

De Stadsboulevard/Stationsgebied is een deelproject van de FlorijnAs, waarvoor onder de Crisis- en herstelwet een structuurvisie is vastgesteld op 27 oktober 2011. De FlorijnAs is aangemerkt als een lokaal project met nationale betekenis op grond van de Crisis- en herstelwet (Chw). In de Chw is afdeling 7 aan hoofdstuk 2 toegevoegd die voorziet in een versnelde uitvoering van lokale projecten met nationale betekenis.

Ter inzage

Het ontwerpbestemmingsplan, het ontwerpbesluit hogere waarden en het ontwerp beeldkwaliteitsplan Stationsgebied met bijbehorende stukken kunt u met ingang van 28 maart tot en met 8 mei 2014 inzien tijdens de gebruikelijke openingstijden bij de publieksbalie, balie Bouwen, Wonen en Ondernemen in het stadhuis, Noordersingel 33 te Assen. Het ontwerp van het bestemmingsplan is ook te raadplegen via www.ruimtelijkeplannen.nl.

Informatieavond

Op woensdag 16 april 2014 organiseert de gemeente een algemene informatieavond over de plannen voor het stationsgebied. Op deze avond kunt u vragen stellen over het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan. Deze avond wordt gehouden in de raadzaal van het stadhuis en begint om 19.30 uur.

Reageren

Gedurende de bovengenoemde termijn kan eenieder op grond van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht in combinatie met artikel 3.31 lid 3 onder d van de Wet ruimtelijke ordening zienswijzen inbrengen tegen het ontwerp van het bestemmingsplan en het ontwerpbesluit hogere waarden wegverkeerslawaaai.

Zienswijzen tegen het ontwerp van het bestemmingsplan kunnen worden gericht aan de gemeenteraad van Assen, Postbus 30018, 9400 RA Assen. Zienswijzen tegen het ontwerpbesluit hogere waarden wegverkeerslawaaai kunnen worden gericht aan het college van burgemeester en wethouders, Postbus 30018, 9400 RA Assen.

Het ontwerp beeldkwaliteitsplan ligt op basis van de gemeentelijke inspraakverordening ter inzage. Gedurende de bovengenoemde termijn kan eenieder zijn of haar zienswijze kenbaar maken bij de gemeenteraad van Assen.

Bij voorkeur ontvangen wij uw zienswijze schriftelijk. Het indienen van een mondelinge zienswijze is echter ook mogelijk. Hiervoor moet uiterlijk een week voor het einde van de terinzagelegging een telefonische afspraak worden gemaakt met de heer F. Smit, via telefoonnummer 14 0592.

De zienswijzen gericht tegen het bestemmingsplan en/of het beeldkwaliteitsplan zullen worden betrokken bij de vaststelling van de beide plannen door de gemeenteraad van Assen. De zienswijzen gericht tegen het ontwerpbesluit hogere waarden

wegverkeerslawaaï worden betrokken bij de vaststelling van de hogere waarden door het college van burgemeester en wethouders van Assen.

Assen, 27 maart 2014

Burgemeester en wethouders van Assen

3

AMSTERDAM

AMRES

REAL ESTATE SERVICES B.V.

Reg.nr.

2014/2530

De gemeenteraad van Assen
Postbus 30018
9400 RA ASSEN

Savannahweg 17
3542 AW Utrecht
T 030 - 241 36 55
F 030 - 241 28 13
www.amres.nl
KvK Amsterdam 34112661
BTW 8079.95.836.B.01

GEMEENTE ASSEN			
Dienst/Afd.: EL/RT			
Bevoegd gezag:	Datum:	Paraaf:	
F. Smit			
Ingekomen d.d.			
- 9 MEI 2014			
Zaak:	Proces:		
	Dep. Archief:		
CC:			
Afdieningsdatum:			

Onderwerp : Zienswijze bestemmingsplan 'Stationsgebied'
Datum : 8 mei 2014

Geachte heer/mevrouw,

Door deze en derhalve tijdig brengen wij, namens Amres Stedenfonds B.V., onze zienswijze naar voren met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan 'Stationsgebied', zoals dat vanaf 28 maart 2014 ter inzage ligt.

Onze zienswijze komt neer op het volgende:

Amres Stedenfonds B.V. is eigenaar van het perceel Stationsstraat 29A te Assen en gedeelte wordt gehuurd door Pento Audiologisch Centrum. Zij doen audiologische onderzoeken met zeer hoog gevoelige meetinstrumenten. Het is voor hen van cruciaal belang dat onderzoeken niet worden beïnvloed door trillingen en stoorgeluiden.

Indien het ontwerpbestemmingsplan ongewijzigd vastgesteld wordt zal Pento Audiologisch Centrum genoodzaakt zijn om te stoppen met hun bedrijfsvoering. Voor Amres Stedenfonds B.V. heeft dit als gevolg dat Pento Audiologisch Centrum de huur zal opzeggen en het pand verlaat.

Dit leidt direct tot waardevermindering van het perceel omdat onder het vigerende bestemmingsplan de Stationsstraat een verkeersluwe, doodlopende weg is en dit de voornaamste reden was dat Pento Audiologisch Centrum zich hier heeft gevestigd. Ook voor de andere huidige huurders zijn er negatieve gevolgen zoals o.a. geluidsoverlast.

Verder zal de parkeergelegenheid in de directe omgeving afnemen. Ook dit heeft negatieve invloed op de waarde van het perceel omdat de parkeerdruk verder wordt verhoogd. Zodoende is het perceel tevens minder aantrekkelijk voor (potentiele) huurders en leidt dit ook tot waardevermindering van het perceel.

Wij verzoeken u om met inachtneming van onze zienswijze niet tot de vaststelling van het bestemmingsplan over te gaan.

Indien het ontwerpbestemmingsplan ongewijzigd vastgesteld wordt, zien wij ons genoodzaakt om ons tot de gemeente Assen te wenden met een aanvraag om tegemoetkoming in de schade die Amres Stedenfonds B.V. lijdt en nog zal lijden als gevolg van het bestemmingsplan, zoals bepaald in art. 6.1 lid 2 van de Wet ruimtelijke ordening.

Graag ontvangen wij een schriftelijke bevestiging van ontvangst van onze zienswijze.

Hoogachtend,
Amres B.V.



mr. J.E. Brantjes

G:\18 AMRES Stedenfonds BV\PANDEN AMRES STEDENFONDS BV\ Assen, Stationsstraat 29\Correspondentie\zienswijze
8 mei 2014

Aan het college van Burgemeester & wethouders
van de gemeente Assen
Postbus 30018
9400 RA ASSEN

Datum: 8 mei 2014
Betreft: ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied

Geacht college,

Hierbij ontvangt u mijn zienswijze op het ontwerp-bestemmingsplan Stationsgebied.

Naar mijn mening ontvangt het aspect kort-parkeren ten behoeve van het station nog onvoldoende aandacht.

Tijdens verschillende piekmomenten gedurende de week is het nu vóór het station zeer druk met auto's die passagiers komen halen en brengen. Vaak te druk om je auto ook maar 5 of 10 minuten te parkeren en je passagiers daadwerkelijk lopend te halen of te brengen. Je bent al blij als je een plekje hebt in 'de rijbaan' vóór het stationgebouw: en dan maar wachten tot de rij vóór je oplost... In het plan lees ik dit niet echt als een probleem en evenmin wordt duidelijk dat er hiervoor substantieel meer plaatsen worden ingericht. *↑ Wat het dus m.i. wel is.*

Is het mogelijk om duidelijkheid te verkrijgen over de verbetering van de kort-parkeermogelijkheden ten opzichte van de huidige situatie, het aantal plaatsen dat wordt gecreëerd en op welke aannamen / uitgangspunten dit aantal is gebaseerd? Zijn de 'kiss en ride' plaatsen inderdaad bedoeld voor kort-parkeren of zijn het slechts stopplaatsen voor in- en uitladen? Indien nog geen verbetering wordt bereikt t.o.v. de huidige situatie, is het dan mogelijk om hiervoor nog wat meer ruimte in te richten?

Met vriendelijke groet,

J.P. Dwarshuis
Lingestraat 3
9406 PK ASSEN

Reg.nr.

2014/2554

GEMEENTE ASSEN		
Lid nr./Afd.: EL		
Behandelaar:	Datum:	Paraaf:
F. Smit		
Ingekomen d.d.		
- 9 MEI 2014		
Zaak:	Proces:	
	Dep. Archief:	
CC:		
Afdoeningsdatum:		



ONTVANGSTBEVESTIGING

Naam klant : J.P. Dwaals Lewis
 Adres : Linjestr. 3
 Postcode : 9406 PA
 Woonplaats : ASSEN

Bovengenoemde klant heeft de onderstaande stukken overlegd.

1. brief outwarp op stationgebied
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.

Datum : 9-5-2014

Tijd : 8 uur 40 min

Handtekening klant : *J.P. Dwaals Lewis*

Datum :
 Naam ontvanger :
 Paraaf ontvanger :

Ontvangen d.d.	
09 MEI 2014	
Gemeente Assen	
Infobalie	<i>[Signature]</i>