

# Nota Zienswijzen ontwerp-Structuurvisie FlorijnAs en planMER FlorijnAs

## I Inleiding

De ontwerp-Structuurvisie FlorijnAs, het plan Milieueffectrapport (planMER) en bijbehorende stukken hebben overeenkomstig de artikelen 2.19 van de Crisis en herstelwet, artikel 2.1, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening, en art 7.30 Wet en verder van de Wet milieubeheer vanaf 1 juli 2011 gedurende een termijn van zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is de mogelijkheid geboden naar keuze schriftelijk en/of mondeling reacties bij burgemeester en wethouders in te dienen. Daarnaast is op 6 juli 2011 een middag georganiseerd voor overlegpartners en heeft op 13 juli 2011 een bijeenkomst in het stadhuis plaats gevonden.

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening zijn de plannen voorgelegd aan een aantal overlegpartners en op grond van de Wet milieubeheer aan de commissie voor de milieueffectrapportage (cie. m.e.r.) Hen is verzocht te reageren dan wel adviezen uit te brengen. Voorliggende nota is als volgt opgebouwd:

- II Samenvatting inhoud Structuurvisie en planMER FlorijnAs;
- III Zienswijzen
  - III A Samenvatting van zienswijzen van insprekers en commentaar;
  - III B Samenvatting van zienswijzen van betrokken bestuursorganen en commentaar;
  - III C Samenvatting van zienswijzen van overlegpartners en commentaar;
  - III D Verslag van de twee bijeenkomsten met vragen/opmerkingen en antwoorden;
- IV Nota van Wijzigingen: wijzigingen in de plannen naar aanleiding van de zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

## II Inhoud Structuurvisie en planMER FlorijnAs

### Crisis en Herstelwet

De FlorijnAs is aangemerkt als een lokaal project met nationale betekenis op grond van de Crisis en herstelwet (Chw). In de Chw is een afdeling 7 van hoofdstuk 2 toegevoegd die voorziet in een versnelde uitvoering van lokale projecten met nationale betekenis.

### Inhoud en plangebied FlorijnAs

#### **Samenhang van de projecten**

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. In de FlorijnAs zijn zes deelprojecten te onderscheiden met elk een eigen karakter en specifieke (her)ontwikkelkansen. Deze zes ontwikkelingsgebieden moeten in samenhang beschouwd worden als onderdeel van een groter geheel, de FlorijnAs. Juist de optelsom en samenhang maakt de FlorijnAs tot een bijzondere, grote en complexe opgave met een impact die duidelijk uitstijgt boven het lokale niveau.

#### **Zes deelprojecten**

Het plangebied omvat de volgende deelprojecten:

1. Assen Zuid
2. Havenkwartier
3. Revitalisering Stadsbedrijvenpark
4. Assen aan de Aa
5. Stationsgebied en Stadsboulevard
6. Tweede fase Blauwe As

In artikel 2.21 van de Crisis en Herstelwet is bepaald dat, ten aanzien van de te nemen besluiten die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van het project FlorijnAs, toepassing wordt gegeven aan de gemeentelijke coördinatieregeling, als bedoeld in paragraaf 3.6.1 van de Wro.

#### **Inhoud planMilieueffectrapport (planMER)**

In de structuurvisie worden kaderstellende uitspraken gedaan over MER(bedoelingsplichtige) activiteiten. Door de omvang van het programma van een aantal in het planMER opgenomen deelprojecten moet een milieueffectbeoordeling worden gedaan. De tweede reden is dat de Structuurvisie verschillende projecten bevat die mogelijk significante effecten kunnen genereren voor de Natura-2000 gebieden in de omgeving van het plangebied van de Structuurvisie FlorijnAs. Een planMER levert de informatie die nodig is om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij besluitvorming over plannen en projecten met aanzienlijke milieugevolgen. De rapportage vermeldt de milieugevolgen van een plan of project en de mogelijke (milieuvriendelijkere) alternatieven.

### III Zienswijzen

Gedurende de termijn van ter inzage legging zijn schriftelijke zienswijzen en overleg reacties ingediend. De zienswijzen zijn geanonimiseerd. De vragen die zijn gesteld op de inspraakavond zijn tevens opgenomen in deze nota. De zienswijzen en overlegreacties zijn hieronder samengevat en van een reactie voorzien. De reactie is cursief weergegeven.

#### III A. Zienswijzen van insprekers en commentaar

##### 1. Inspreker 1

Een gedeelte van het akkerbouwbedrijf van inspreker te Witterzomer is gelegen aan de zuidwestkant van de Baggelhuizerplas en valt binnen de begrenzing van de Structuurvisie FlorijnAs. Deze grond is voor de voortzetting van het bedrijf onmisbaar. Verzocht wordt met dit gegeven bij de besluitvorming rekening te houden en op de hoogte te worden gehouden van de verdere uitvoering van de plannen.

*Op dit moment zijn er geen concrete plannen voor bovenstaand gebied aan de orde. Mocht het zo zijn dat er concrete plannen zijn voorzien op deze gronden dan zal de gemeente in minnelijk overleg gaan met de eigenaar om te zoeken naar oplossingen. Het plangebied van de structuurvisie is ruim getrokken, het betekent niet dat alle delen van het plangebied ook moeten worden benut om de gewenste zes deelprojecten te kunnen realiseren.*

##### 2. Inspreker 2, GGZ Drenthe

###### **a. Algemeen**

Het terrein van de GGZ aan de Dennenweg behoort tot het plangebied van de FlorijnAs. De locatie is onderdeel van het deelproject "Stadsboulevard".

*Deze opmerking behoeft geen commentaar.*

###### **b. Instemming van GGZ op een aantal uitgangspunten**

De GGZ onderschrijft de volgende punten uit de ontwerp plannen:

- o de ontwikkeling van een zorgcluster langs het zuidelijke deel van de Stadsboulevard
- o de realisatie van een verbinding tussen het oostelijke deel van het zorgcluster (GGZ Drenthe en Van Boeijen) en het westelijke deel daarvan (Wilhelmina Ziekenhuis)
- o de verbetering van de verbinding tussen Assen-Oost en de rest van de stad door vermindering van de barrièrewerking van het spoor en de Overcingellaan/Europaweg-Zuid
- o de realisatie van nieuwe fiets- en wandelverbindingen tussen de stad en het gebied van de Drentsche Aa, onder andere over en langs het terrein van de GGZ
- o Het herstel van de beeklopen, deels op het GGZ-terrein en in de directe omgeving.

*Deze opmerking behoeft geen commentaar.*

###### **c. Vergroting zorgcluster op de verbeelding**

Voorgesteld wordt het zorgcluster op de verbeelding van het deelgebied "Stadsboulevard" te vergroten zoals weergegeven op de bijlage. Daarmee valt het gehele terrein van de GGZ onder het zorgcluster.

*De zienswijze wordt overgenomen hetgeen leidt tot een aanpassing van de visiekaart behorende bij het deelproject "Stadsboulevard". Benadrukt wordt dat deze kaarten visiekaarten betreffen waarin,*

*door middel van pijlen, verbanden tussen de deelprojecten worden gelegd. Een visiekaart geeft een visie op een bepaald gebied en geeft geen precieze duiding van programma's of een exact beeld van de inrichting van het gebied. Het totale programma van de FlorijnAs en de samenhang tussen de verschillende deelprojecten kan met deze visiekaarten wel worden weergegeven en worden bewaakt. Juist deze samenhang maakt het programma uniek en biedt meer kansen dan de optelsom van elk van de afzonderlijke deelprojecten.*

#### **d. Opheffing barrièrewerking van spoor en Stadsboulevard**

In algemene bewoordingen wordt gesteld dat de barrièrewerking van het spoor en de Stadsboulevard voor het gebied Assen-Oost moet worden opgeheven. Inspreker verzoekt dat explicieter in de visie te formuleren en deze stelling ook te laten gelden voor het deel van het zorgcluster dat is gelegen aan de oostzijde van het spoor. Voorts wordt (nogmaals) aandacht gevraagd voor het opheffen van de knelpunten die zich voordoen op het kruispunt van de Europaweg-Zuid en de Pelikaanstraat.

*De barrièrewerking van het spoor kan alleen door het ondergronds aanleggen van het spoor volledig worden opgeheven. Dit is echter geen realistische gedachte. De gemeente wil wel investeren in mogelijkheden de barrièrewerking te verminderen. Op welke wijze dat gaat gebeuren is nog in onderzoek binnen het deelproject Stadsboulevard. Ook de knelpunten op het kruispunt Europaweg-Zuid en de Pelikaanstraat zijn nog onderwerp van studie en worden betrokken bij het opstellen van de visie voor de Stadsboulevard.*

#### **e. Vervolg**

Na de vaststelling van de structuurvisie ontwikkelt de gemeente, in overleg met de betrokken partijen, stedenbouwkundige plannen voor de verschillende deelgebieden die worden vertaald in de bestemmingsplannen. GGZ en VanBoeijen zijn voornemens bij de verdere uitwerking van stedenbouwkundige ontwerpen gezamenlijk op te trekken.

*De gemeente staat open voor ideeën en ontwerpen van externe partijen. Dat is ook een onderdeel van de participatie zoals de gemeente die voor ogen heeft. Met de FlorijnAs geeft de gemeente een visie voor een groot deel van de stad voor de lange termijn. De uitwerking en realisatie van de verschillende onderdelen uit deze visie kan de gemeente niet alleen. Daarbij zoekt de gemeente nadrukkelijk de samenwerking met externe partijen.*

#### Inspreker 3.

##### **a. Landgoed Witterholt**

Als eigenaar van het landgoed Witterholt en het gelijknamige bos, vaak aangeduid als het Pelinckbos, wordt geconstateerd dat in het plan-MER weinig gewicht wordt toegekend aan het Pelinckbos. Er is terecht veel aandacht geschonken aan het Witterveld en het Fochteloërveen als zijnde Natura 2000-gebieden. Echter, het is onterecht dat Pelinckbos, dat weliswaar kleiner is en niet als een Natura 2000-gebied is aangemerkt, weinig aandacht krijgt. Het Pelinckbos kenmerkt zich als een waardevol bos met gevarieerde vegetatie met specifieke bosplanten en vele diersoorten.

Belangrijker is nog dat het Pelinckbos de essentiële ecologische verbindingschakel vormt tussen de eerdergenoemde Natura 2000-gebieden. Deze schakel wordt versterkt door de gronden van het Drentse landschap met als kwaliteit, de rust, daarbij te betrekken. Met name het alternatief 1 in het planMER onderkent die verbindingsrol maar verbindt daar onvoldoende consequenties aan. Ook wordt te gemakkelijk voorbij gegaan aan de mogelijkheid de Balkenweg vanaf de bestaande rotonde de vaart te laten kruisen.

*Het Pelinckbos valt buiten de plangrenzen van de Structuurvisie. Ook heeft dit gebied niet direct raakvlakken met de zes deelprojecten die in de FlorijnAs zijn opgenomen. In het gebied zijn dan ook geen plannen voorzien. Daarnaast is relevant op te merken dat, zoals inspreker ook onderkent, het Pelinckbos niet is aangewezen dan wel aangemeld als een Natura 2000 gebied (Vogelrichtlijn-, Habitatrichtlijn-gebied). Dat betekent dat het Pelinckbos niet de zwaarst beschermde status geniet. Dat laat onverlet dat de gemeente de kwaliteiten van het gebied (onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur) onderkent. De provincie Drenthe heeft het Pelinckbos aangemerkt als Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Hiermee zal rekening worden gehouden in de verdere uitwerking van deelprojecten in de nabijheid. Het deelproject Toeristische recreatieve zone, benadert in fysiek opzicht het Pelinckbos het meest. De nadruk bij het Baggelhuizerplas ligt op recreatieve voorzieningen met een rustig, ontspan-*

nen en groen karakter. De invloed van mogelijke recreatieve en toeristische voorzieningen in dit noordelijke deel is naar verwachting zeer beperkt.

#### Inspreker 4, Vereniging Vrienden van het Asserbos e.o.

##### **a. Groeiscenario's**

Het is begrijpelijk dat het gemeentebestuur Assen op de "kaart" wil zetten. Echter ontstaat bij inspreker het gevoel dat de groeiscenario's en geschetste toekomstplannen te optimistisch zijn en een gebrek aan realiteitszin vertonen. Er is thans veel leegstand van kantoren en bedrijfspanden op bestaande terreinen en een overcapaciteit aan winkelruimtes. Daarnaast is er de trend naar flexibelere werktijden, thuiswerken, en een teruglopen van de maakindustrie met een grotere ruimtebehoefte. De cijfermatige onderbouwing van de plannen overtuigt inspreker allerminst.

*Verschillende bevolkingsprognoses staan aan de basis van de programmaopgave zoals deze is beschreven in de Structuurvisie FlorijnAs. In deze prognoses is uitgegaan van een groei van de gemeente Assen naar 75.000 tot 90.000 inwoners. Hierbij heeft de gemeente de prognose van 80.000 inwoners aangehouden. De bevolkingsgroei vertaalt zich door een toename van het aantal woningen, vervoersbewegingen, arbeidsplaatsen en detailhandel. Daarnaast heeft de gemeente een opgave benoemd voor natuur en groen en recreatie.*

*Basis voor de benoemde opgaven was het beleidsuitgangspunt van het investeren in de bestaande stad (inbreidingsopgave) in plaats van in uitleggebieden, en het gefaseerd ontwikkelen van programma's. Door gebruik te maken van gefaseerd ontwikkelen kan worden ingespeeld op wijzigingen in de gehanteerde prognoses.*

*De gemeente deelt de mening van inspreker dat voor de prognoses en programmaopgaven periodiek moeten worden gemonitord en geëvalueerd. De resultaten daarvan gebruikt de gemeente voor een mogelijke herijking van de programmaopgave dan wel aanpassing in de fasering. Hiermee kan de gemeente in de toekomst blijvend anticiperen en inspelen op de actuele marktsituatie.*

##### **b. Assen-Zuid**

Afgevraagd wordt of er ook twijfel bij het gemeentebestuur is ontstaan door een gefaseerde aanleg van Assen-Zuid te bepleiten. Met name nu het gaat om de besteding van gemeenschapsgelden geldt voor de overheid een bijzondere verantwoordelijkheid. Er wordt dan ook in overweging gegeven: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

*Vanaf het begin van het planproces is onderkend dat gelet op de omvang het project FlorijnAs en het lange tijdspad, het instrument van fasering zal moeten worden benut. Daarnaast verkeren de verschillende deelprojecten zich in een andere fase van planvorming. Dat vraagt dan ook een goede afstemming, coördinatie en supervisie. Voorts moet adequaat en tijdig worden geanticipeerd op niet of nauwelijks te beïnvloeden externe factoren. De gefaseerde aanleg van het werklandschap Assen Zuid is dan ook niet door twijfel ingegeven. Het werklandschap wordt mede ontwikkeld afhankelijk van de vraag. Assen-Zuid voorziet in een behoefte waar de bestaande bedrijventerreinen op dit moment niet in kunnen voorzien. De gemeente realiseert zich dat werkgelegenheidsprognoses kunnen tegenvallen. Om hier optimaal op in te kunnen spelen wordt het werklandschap dan ook gefaseerd ontwikkeld. Voor Assen-Zuid is gekozen voor een globaal bestemmingsplan met een uitwerkingsverplichting. Slechts aan één deel van het plangebied is een directe bouwtitel toegekend. De overige delen kunnen dan in een later stadium worden uitgewerkt waarbij voldaan moet worden aan de, in het globale "moeder"plan opgenomen uitwerkingsregels. Op deze wijze kan afhankelijk van de marktontwikkeling en andere factoren optimaal worden ingespeeld.*

##### **c. Groen**

De belofde "groen" ontwikkeling zoals in de visie op de Stadsrandzone is geschetst is niet meer in de Structuurvisie terug te vinden, met name niet voor het werklandschap Assen-Zuid. Wat is de waarde van dergelijke uitspraken als er tegengestelde opvattingen in de verschillende beleidsvisies te constateren zijn?

*Bij de vaststelling van het Structuurplan Stadsrandzone Assen is ook de Groenvisie Stadsrandzone vastgesteld (2008). Hierin staat het volgende: "Om de balans tussen rood en groen te bewaren, is er ook een opgave van 200 hectare nieuw groen tot 2020. Hiernaast wil het gemeentebestuur investeren in het bestaande groen in de stadsrand zodat samen met de 200 hectares nieuw aan te leggen groen*

*een landschap ontstaat waarin de stad zich voegt. Alles bij elkaar kan het op termijn resulteren in 1000 hectares met een kwaliteitsversterking."*

*Bij de 200 hectare groen gaat het om meerdere functies, zoals gebruiks- en recreatief groen, speelgroen, natuur en landschap en cultuurhistorie. De genoemde 200 hectare bestaat dus niet enkel uit natuur. In de Groenvisie Stadsrandzone zijn meerdere zoekgebieden benoemd. Daarmee is niet aan-gegeven dat ook alle zoekgebieden voor een groene ontwikkeling worden benut. Een deel van de zoekgebieden uit deze Groenvisie heeft inmiddels een groene invulling gekregen en een aantal pro-jecten zijn in voorbereiding. Binnen het plangebied van werklandschap Assen Zuid worden nieuwe groene structuren aangelegd. Deels hebben deze verbindingen de functie van ecologische verbin-dingszone. Binnen het plangebied worden ook nieuwe natuur- en landschapselementen toegevoegd. Elders in het zoekgebied Assen Zuid, in Geelbroek, gaan op grotere schaal groene ontwikkelingen plaatsvinden. Voor de relatie tussen het Asserbos en het Buitengebied ziet de gemeente vooral kan-sen in combinatie met het Anreper-/Witterdiep. De mening van inspreker dat er tegengestelde opvat-tingen te constateren zijn wordt niet gedeeld.*

#### **d. Asserbos**

De vereniging bekommert zich om het wel en wee van het Asserbos en de omgeving. De relatie tus-sen het Asserbos en de omgeving is de reden voor het reageren op de plannen zoals verwoord in de Structuurvisie FlorijnAs. De gemeente stelt bijzondere zorg te willen besteden aan het groen en de natuurlijke omgeving. In het overleg tussen de vereniging en de gemeente in de afgelopen jaren over het opstellen van een oplegnotitie over het beheer van het Asserbos, is de problematiek van de eco-logische verbindingzones besproken. Met name de zuidelijke en oostelijke verbindingen zijn voor het Asserbos van het grootste belang. De plannen rondom het werklandschap Assen-Zuid en in de ooste-lijke richting bij de Stadsboulevard grijpen in op deze verbindingen.

In het plan-MER, waarin wordt gerefereerd aan Assen-Zuid, is te lezen dat wordt gedacht aan ecologi-sche verbindingzones maar de uitwerking van de ideeën ontbreekt. De barrières, A28, de spoorlijn, en het knooppunt A28/N33 moeten worden overwonnen. Er is gekozen voor een ringweg rond het werklandschap Assen-Zuid, die de barrièrewerking vergroot en daarmee het probleem om deze te omzeilen ook groter maakt. Voorgesteld wordt te kiezen voor het behoud van de doorgaande weg en een vertakt systeem van wegen en ecologische verbindingen te ontwerpen, zoals bloedvaten het li-chaam in gaan. Het voorstel om de centraal gelegen ven met heideveld en bosschages als een step-ping stone te zien voor verbindingen naar buiten spreekt de vereniging weliswaar aan maar lost de problemen niet op. De problemen manifesteren zich richting het oefenterrein De Haar en Witterveld in het oosten en bij de verbinding met Geelbroek en het gebied Westerkamp in het westen. Er zijn geen technische oplossingen in het MER te vinden. Oplossingen die noodzakelijk zijn!

Nijpender nog is de situatie in het noorden. Het Twijfelveld is een gebied met een hoge ecologische waarde door de grote geologische en hydrologische variatie en daarmee samenhangende biodiversi-teit. Het Twijfelveld met het gebied Grondeloze Kuil, het beekdal van het Anreperdiep, en het naast gelegen bosgebied rond de joodse begraafplaats, is van cruciale waarde voor het Asserbos en vormt de belangrijkste verbinding met het buitengebied. Daarvan is in de plannen weinig terug te vinden. De inrichting van de het nieuw aan te leggen knooppunt A28/N33 vraagt om creativiteit en een uiterste inspanning om deze verbinding zo optimaal mogelijk te maken.

In oostelijke richting is er thans de verbinding via het beekdal van het Stadsbroekloopje en de Bos-beek met het watersysteem van de Drentsche Aa. Die verbinding kan beter via de weilanden langs de Port Natal en het GGZ terrein naar het stroomdal van de Drentse Aa lopen. Een effectieve passage van de Stadsboulevard en de spoorlijn is essentieel.

*Voor de relatie tussen het Asserbos en het Buitengebied ziet de gemeente vooral kansen in combina-tie met het Anreperdiep en Witterdiep. Op dit moment vinden gesprekken plaats met Rijkswaterstaat over de ecologische passeerbaarheid van de knoop A28/N33. Naast een verbinding onder de A28 en de N33 is er ook de mogelijkheid van een ecologische verbinding gekoppeld aan het Anreperdiep in oostelijke richting. Daarnaast heeft de provincie Drenthe in haar Omgevingsbeleid een zoekgebied voor de Ecologische Hoofdstructuur aangegeven, die een verbinding beoogt tussen het Asser-bos/Twijfelveld en het Witterdiep/Witterveld. Ten slotte wordt binnen het werklandschap Assen Zuid een oost-west ecologische verbinding gerealiseerd voor onder andere vleermuizen, amfibieën en rep-tielen.*

#### **e. Inrichting van de "groenstroken"**

Het bebouwingspercentage van het werklandschap bedraagt 70 % per perceel. Er blijft dan niet veel ruimte over voor een heg, slootje of bomenrij. Dat is onvoldoende om een ecologische verbinding-functie te realiseren. Daarvoor zijn brede stroken met bomen, struiken en ondergroei nodig.

*Het totale werklandschap Assen-Zuid bedraagt circa 110 hectare, waarvan circa 55-60 hectare uit-geefbaar is voor bedrijven. De overige hectares worden en/of zijn ingericht als groen en voor een be-langrijk deel verkeer en verblijfsfuncties. Het groen krijgt een natuurlijk karakter met ook mogelijke-den voor langzaam verkeer (wandelen en fietsen). Het gebied wordt hiermee ontwikkeld tot een werk-landschap met relatief veel groen, waarbij de groenstructuren kunnen functioneren als ecologische verbindingen. Anders dan in veel traditionele plannen voor bedrijventerreinen worden de te vestigen bedrijven in het plangebied niet verplicht groen aan te leggen op de kavel. Deze stukjes restgroen worden gezamenlijk in de openbare ruimte aangelegd op gemeenteground. De gemeente houdt hier-mee de regie en kan daarmee ook haar groene en duurzame ambities blijven regisseren.*

#### **f. Voorgenomen inrichting van Assen-Zuid**

Uit de beschrijving van de voorgenomen inrichting blijkt dat de westzijde van het gebied begrensd zal worden door een terreintype “rietlanden”, een open terrein zichtbaar vanaf de A28. In de structuurvi-sie wordt gesproken over een “Parkway”, een groene afscherming. Lelijke zichtlocaties zoals in Vries en Beilen doemen op. Onduidelijk is waarom de gemeente die in de “verklaring van Assen” in de Groenstructuurvisie zich presenteert als een stad in het groen, nu tevens staat achter het concept van een “stad in de bedrijventerreinen”.

*Er is gekozen voor een invulling met riet om een bijzondere uitstraling richting de A28 te creëren. Het riet biedt de mogelijkheid om een groene landschappelijke afscherming van het gebied te combineren met het bergen van regenwater. De keuze van riet als beeld langs de A28 geeft het snelwegpanorama een nieuw landschappelijk element, naast de al bestaande beekdallandschappen. Het beeld vanaf de A28 wordt groen met hier en daar doorzichten naar hoogwaardige bebouwing. Voor het werkland-schap is een Beeldkwaliteitplan opgesteld.*

### **5. Inspreker 5**

#### **a. Impact van Assen-Zuid op natuurwaarden in de omgeving**

Als eigenaar van de woning Graswijk 8 en het omliggend natuurgebied, de Grondelooze Kuil, is in-spreker bezorgd over de impact die het deelproject Assen-zuid zal hebben op de natuurwaarden van de Grondelooze Kuil en het Asserbos. De voorgenomen plannen voor het realiseren van 200 hectare nieuwe natuur en 800 hectare landschapsversterking binnen de westelijke stadsrandzone zijn in de structuurvisie FlorijnAs niet meer opgenomen. Door wel de economisch meest rendabele onderdelen uit het Structuurplan stadsrandzone mee te nemen en niet de minder rendabele investeringen in het groen, is de realisatie van nieuwe natuur in de stadsrandzone financieel onhaalbaar.

In het werklandschap Assen-Zuid beperkt de aandacht voor natuur zich tot handhaving van bestaande natuurgebiedjes zonder aandacht voor het behoud van hun ecologische waarde. De geplande margi-nale faunapassages voor enkele beschermde soorten bieden onvoldoende compensatie voor de ne-gatieve impact van de aanleg van wegen en bebouwing in Assen-Zuid en in de Toeristisch recreatieve zone. Ook het knooppunt Assen-Zuid en het station veroorzaken schade aan de natuur doordat de toch al moeilijke ecologische verbindingen tussen de natuurgebieden nog meer worden geblokkeerd.

*Binnen het plangebied van werklandschap Assen Zuid worden nieuwe groene structuren aangelegd. Deels hebben deze verbindingen de functie van ecologische verbindingzone. Binnen het plangebied worden ook nieuwe natuur- en landschapselementen toegevoegd. Elders in het zoekgebied Assen Zuid, in Geelbroek, gaan op grotere schaal groene ontwikkelingen plaatsvinden. Voor de relatie tus-sen het Asserbos en het Buitengebied ziet de gemeente vooral kansen in combinatie met het Anre-per-/Witterdiep. Deze loopjes vallen buiten het plangebied. Daarnaast wordt verwezen naar het ant-woord onder 4.*

#### **b. Ecologische verbindingzones**

Er is gekozen om het ontwerpen en vastleggen van ecologische verbindingen tussen het Asserbos en de natuurgebieden in het buitengebied niet integraal in het FlorijnAs-project op te pakken maar in de verschillende deelprojecten. Dit onderwerp wordt daardoor als “De Zwarte Piet” rondgespeeld en wor-den de mogelijkheden binnen het ene deelproject door het andere deelproject onmogelijk gemaakt. Voorgesteld wordt de meest optimale oplossing voor de ecologische verbindingzone uit te werken in

het project FlorijnAs en de realisatie en exploitatie van de onderdelen van deze zone in de deelprojecten mee te nemen.

*In de Structuurvisie en in het planMER is op een hoog abstractieniveau met een tijdshorizon tot 2030, onderzoek gedaan naar verschillende ruimtelijk relevante aspecten, waaronder de natuur. In het deelproject Assen aan de Aa heeft het aspect flora en fauna uiteraard als gevolg van het zwaar beschermde Natura 2000-gebied en Nationaal Landschap, de Drentsche Aa, veel aandacht gekregen. Daarbij is ook aangegeven dat het belangrijk is om nieuwe groene verbindingen (fiets- en wandelverbindingen tussen stad en landschap, aansluitend op de beken) te realiseren. Een verbeelding van dit streven is opgenomen op pagina 29 van de structuurvisie. De wijze waarop, hoe exact en met welke (financiële) middelen de verbindingen worden aangelegd wordt in een bestemmingsplan in juridische en planologische zin vertaald. Daarbij gelden de thans voorliggende plannen als toetsingskaders. Voor het werklandschap Assen-Zuid is relevant op te merken dat wordt geïnvesteerd in ecologische verbindingen. Op dit moment vinden gesprekken plaats met Rijkswaterstaat over de ecologische passerbaarheid van de knoop A28/N33. Naast een verbinding onder de A28 en de N33 is er ook de mogelijkheid van een ecologische verbinding gekoppeld aan het Anreperdiep in oostelijke richting. Daarnaast heeft de provincie Drenthe in haar Omgevingsbeleid een zoekgebied voor de Ecologische Hoofdstructuur aangegeven, die kan voorzien in een verbinding tussen het Asserbos/Twijfelveid en het Witterdiep/Witterveld. In de landschapvisie Assen aan de Aa wordt onderzocht op welke wijze ecologische verbindingen richting het Asserbos tot stand kunnen komen. De inrichting van ecologische verbindingzones is in deze fase van de besluitvorming nog niet aan de orde. Het betreft een planMER en structuurvisie.*

#### **c. Adequate ecologische verbinding tussen het z.g. Groot-Asserbos en de natuurgebieden buiten de stad**

In 2008 heeft inspreker gereageerd op het Structuurplan Stadsrandzone met betrekking tot de ecologische verbinding tussen het zogenaamde Groot-Asserbos en de natuurgebieden buiten de stad. De gemeente heeft daarop als volgt gereageerd:

“Er wordt onderkend, dat de relatie tussen het Asserbos en het gebied Assen-Zuid door ingrepen in het verleden is verstoord. Dit is met name veroorzaakt door aanleg van de A28 en N33. De ontwikkelingen in dit gebied bieden mogelijkheden om deze relatie te herstellen. Mede hierom is het gehele gebied Assen-Zuid aangewezen als zoekgebied voor groen. In de Groenvisie is op pag. 30 met betrekking tot Assen-Zuid geschreven: “speciale aandacht is nodig voor de versterking van de ecologische functie van beken en beekdalen en de ecologische relatie tussen het Asserbos en het buitengebied. Bij de verdere planvorming zal een en ander nader worden geconcretiseerd.”

Inspreker was daarmee tevreden, te meer nu in de Structuurvisie FlorijnAs op pag. 17 wordt toegezegd dat “Aan de natuur meer kansen gegeven zullen worden, door gebieden met ecologische waarden te verbinden en barrières tussen de groene gebieden –zoals tussen het Asserbos en het buitengebied- zoveel mogelijk op te heffen.

Het planMER schiet daarin tekort. Er is slechts aandacht voor de wettelijk beschermde gebieden en soorten. Er is geen aandacht voor het cumulatieve effect, er zijn geen oplossingen voor de ecologische barrières om daarmee de biodiversiteit in het tot de EHS behorende Groot Asserbos te bevorderen.

*Voorafgaand aan de planMER Structuurvisie FlorijnAs is, conform de wettelijke procedure, een Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter inzage gelegd. Hierin is onder meer aangegeven op welke wijze natuurwaarden beschouwd worden in de planMER. Wat betreft het milieuaspect “natuur” is de toekomstige ontwikkeling (realisatie van de deelprojecten) beoordeeld en vergeleken met de planMER een afweging gemaakt tussen de huidige situatie en de ontwikkeling na realisatie van de totale FlorijnAs. De huidige situatie bestaat wat natuur betreft uit de huidige bebouwing, Natura2000-gebieden, Landgoed Overcingel en de aangewezen EHS. Overigens wordt in het kader van het deelproject Assen Zuid samen met Rijkswaterstaat en provincie gekeken naar de aanleg en inrichting van een ecologische passage van de A28/N33.*

#### **d. Verdubbeling N33/Knooppunt A28/N33 Assen-Zuid**

In voornoemd project is aangegeven dat een ecologische verbinding buiten het plangebied valt terwijl ook in een aangepast plan, de ecologische verbinding niet verder dan het opruimen van een stuw betreft. In het deelproject Werklandschap Assen-Zuid wordt door de gemeente voor een bijdrage aan de ecologische verbinding naar het Asserbos geen noodzaak gezien. In antwoord op de door inspreker ingediende zienswijze op het voorontwerp bestemmingsplan is gesteld dat de provincie een eco-

verbinding ten noordwesten van het plangebied heeft geprojecteerd en de RWS verantwoordelijk wordt gehouden voor het realiseren van de verbinding. Inspreker vraagt zich af hoe RWS dat zou moeten doen, een onmogelijke opgave.

In het park Diepstroeten is geen aandacht besteed aan een ecologische ontsluiting van het Groot Asserbos. Het plangebied voor Assen aan de Aa stopt bij de spoorlijn. Het type voorziene toeristische recreatieve zone leent zich niet langer voor een effectieve ecologische verbindingszone.

*Voor het werklandschap Assen-Zuid is relevant op te merken dat wordt geïnvesteerd in ecologische verbindingen. Op dit moment vinden gesprekken plaats met Rijkswaterstaat over de ecologische passerbaarheid van de knoop A28/N33. Naast een verbinding onder de A28 en de N33 is er ook de mogelijkheid van een ecologische verbinding gekoppeld aan het Anreperdiep in oostelijke richting. Daarnaast heeft de provincie Drenthe in haar Omgevingsbeleid een zoekgebied voor de Ecologische Hoofdstructuur aangegeven, die kan voorzien in een verbinding tussen het Asserbos/Twijfelveld en het Witterdiep/Witterveld. In de landshapsvisie Assen aan de Aa wordt onderzocht op welke wijze ecologische verbindingen richting het Asserbos tot stand kunnen komen.*

#### **e. Samenvatting**

In het belang van het behoud en verbetering van de natuurwaarden van het “Groot-Asserbos” is het noodzakelijk in een vroeg stadium een adequate ecologische verbindingszone te ontwerpen tussen het “Groot-Asserbos” en de natuurgebieden van de Drentsche Aa en het Witterveld en daarvoor voldoende ruimte te reserveren. De inrichting, aanleg van eco-passages en de exploitatie daarvan kan dan bij de planvorming van de deelgebieden plaats vinden. Het gaat daarbij niet alleen om behoud van de wettelijk beschermde soorten maar om alle soorten die bijdragen aan de natuurlijke rijkdom van het “Groot-Asserbos” en welke soorten zonder een dergelijke verbinding zich niet duurzaam kunnen ontwikkelen dan wel voortbestaan. Inspreker wil graag meedenken over goede oplossingen.

*Verwezen wordt naar het commentaar onder a t/m d.*

*De gemeente staat open voor ideeën en ontwerpen van externe partijen. Dat is ook een onderdeel van de participatie zoals de gemeente die voor ogen heeft. Met de FlorijnAs geeft de gemeente een visie voor een groot deel van de stad voor de lange termijn. De uitwerking en realisatie van de verschillende onderdelen uit deze visie kan de gemeente niet alleen. Daarbij zoekt de gemeente nadrukkelijk de samenwerking met externe partijen.*

### **6. VanBoeijen Partner**

#### **a. Algemeen**

VanBoeijen is positief over de grote hoeveelheid verbeteringen die op langere termijn zullen gaan plaatsvinden en de verwoorde stevige gemeentelijk ambities. Het gebied “Park Diepstroeten” maakt deel uit van het plangebied van de FlorijnAs. Voor inspreker zijn met name de projecten Stadsboulevard en Assen aan de Aa relevant.

In de brief van de GGZ Drenthe is aangegeven als zorgpartijen gezamenlijk te willen optrekken bij de verdere uitwerking van de stedenbouwkundige plannen. VanBoeijen wil graag met haar zorgpartner in gesprek met de gemeente om vanuit duurzame gezamenlijke belangen de ambities van de FlorijnAs op een kwalitatief hoog niveau vorm te geven. Daarnaast wil inspreker aanvullend daarop een zelfstandige zienswijze indienen. Deze zienswijze heeft een positieve constructieve toonzetting, daar met de beoogde FlorijnAs projecten, de regio Assen op de kaart blijft en het maatschappelijk regionaal belang daarmee wordt benadrukt.

*De gemeente staat open voor ideeën en ontwerpen van externe partijen. Dat is ook een onderdeel van de participatie zoals de gemeente die voor ogen heeft. Met de FlorijnAs geeft de gemeente een visie voor een groot deel van de stad voor de lange termijn. De uitwerking en realisatie van de verschillende onderdelen uit deze visie kan de gemeente niet alleen. Daarbij zoekt de gemeente nadrukkelijk de samenwerking met externe partijen.*

#### **b. Aandachtspunten**

Inspreker wil graag aandacht voor de volgende onderwerpen:

- o Verruiming van het beoogde reguliere woongebied Park Diepstroeten met de parkstrook tot en met de Aa
- o Aanleg van een geluidswal (door Prorail) vanaf de spoorwegovergang bij de Pelikaanstraat tot de weg Diepstroeten (lopend van Graswijk naar Anreep)

- o Verbeteren van de ontsluiting van de toekomstige woonwijk Park Diepstroeten aan de zuidkant op de weg Diepstroeten met aandacht voor een goede verkeersverbinding naar het beoogde en nog te realiseren zuidelijk openbaar vervoersknooppunt en het bedrijventerrein
- o Samenwerking rond mogelijke maatschappelijke ontwikkelingen aan de 2 toegangspoorten van de woonwijk Park Diepstroeten (bv een stadsboerderij aan de noordkant ter hoogte van de “blauwe huisjes” en/of een informatiepunt aan de zuidkant van het terrein nabij de ontsluiting van deze woonwijk aan de voet van de Aa)
- o Versterken van de fiets- en wandelwegen in combinatie met de ook voor publiek toegankelijke faciliteiten van VanBoeijen, inclusief de bijbehorende infrastructuur
- o Goede overgang van het zorg- en regulier wooncluster op Park Diepstroeten

*Park Diepstroeten is gelegen in de nabijheid van het Drentsche Aa-gebied. Dit gebied is aangewezen als een Natura-2000-gebied (Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebied) en valt daarmee onder de Natuurbeschermingswet 1998. Voor het Natura 2000 gebied zijn bepaalde doelstellingen geformuleerd voor de instandhouding en/of versterking van de flora en fauna. De effecten van woningbouw in en nabij een dergelijk gebied worden getoetst aan deze doelstellingen (zie hiervoor ook het Plan-MER en de passende beoordeling). De afstand van een nieuwe ontwikkeling ten opzichte van het Natura 2000-gebied is één van de factoren bij de beoordeling of een ruimtelijke ontwikkeling negatieve effecten gebied op de beschermde habitats, habitats van de beschermde soorten dan wel soorten, kan genereren. Bij verruiming van het beoogde woongebied zijn deze negatieve effecten niet uit te sluiten. De omvang en kwaliteit van het aanwezige groen en de bestaande natuurwaarden vormen een meerwaarde voor de te ontwikkelen woonbuurt en zullen als uitloopgebied fungeren. Of de aanleg van een geluidswal noodzakelijk is om de geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten onder de maximale grenswaarden te houden of brengen wordt bij het opstellen van een bestemmingsplan onderzocht. In een bestemmingsplan worden diverse ruimtelijk relevante onderzoeken gedaan om aan te kunnen tonen of de gewenste bestemmingen en functies uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening toelaatbaar zijn en ook verenigbaar zijn met elkaar. Daarbij wordt ook bekeken of ontwikkeling van woningbouw in Park Diepstroeten noodzaakt tot het treffen geluidsbeperkende voorzieningen.*

*Het opwaarderen van de zuidelijke ontsluiting, fiets- en voetpaden maken onderdeel uit van de ontwikkelingsplannen voor de woonbuurt Park Diepstroeten. Er zijn afspraken gemaakt in onder andere een samenwerkingsovereenkomst die gesloten is tussen de gemeente en de eigenaar van het terrein. Daarbij is overeengekomen dat tweederde deel van het motorvoertuigenverkeer in de toekomst via deze zuidelijke route wordt afgewikkeld.*

*De gemeente verleent medewerking aan particuliere initiatieven om de buitenruimte aantrekkelijk te maken. Hierbij is een initiërende rol weggelegd voor de nieuwe bewoners van de Park Diepstroeten. Bij het opstellen van een samenwerkingsovereenkomst is tevens een regiegroep met een vertegenwoordiging van VanBoeijen en de gemeente geformeerd. Eén van de taken van deze regiegroep is de kwaliteit van leven van de bewoners van VanBoeijen te verbeteren door omgekeerde integratie. Deze vorm van integratie stelt hoge eisen aan de inrichting van de buurt en openbare ruimte.*

### **c. Opheffen van de verkeersbarrières**

VanBoeijen onderschrijft de door de GGZ verwoorde aanbeveling voor de opheffing van de verkeersbarrières en het beoogde herstel van de beeklopen inclusief omliggende aanpassingen.

*Zie het commentaar onder 2.*

## **7. Simmons & Simmons namens inspreker 7.**

### **a. Algemeen**

Inspreker is eigenaar en gebruiker van gronden gelegen aan de W.A. Scholtenstraat 6 en exploiteert daar een groothandel in bouwmaterialen. Het bedrijf is recentelijk gemoderniseerd en verbouwd en is uniek gelegen aan het water, zodat transport per schip mogelijk is. Geconstateerd is dat deze gronden vallen binnen het plangebied van de Structuurvisie FlorijnAs. Het deelproject Havenkwartier voorziet in de transformatie van een deel van het binnenstedelijke bedrijventerrein naar een woon-werkgebied van ca 3.000 woningen. In het eerste deel tot 2030 (de “kop”) zijn circa 1200 woningen en circa 20 hectare bedrijventerrein voorzien. Volgens het planMER wordt ook gedacht aan 40.000 m<sup>2</sup> aan maatschappelijke en commerciële voorzieningen en een passantenhaven. Niet geheel duidelijk is of deze

voorzieningen binnen de periode tot 2030 worden gerealiseerd, dat wil zeggen binnen de “kop” zijn geprojecteerd.

Het bedrijf van inspreker is gelegen binnen de “kop” van het deelproject Havenkwartier. Op de gronden ligt een voorkeursrecht zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 28 januari 2010. Inspreker heeft bezwaar en beroep aangetekend tegen voornoemd besluit. Het beroep is ten onrechte door de rechtbank ongegrond verklaard. Het hoger beroep bij de Raad van State loopt nog. Het belang van inspreker bij het hoger beroep is evident: het voorkeursrecht vormt een inbreuk op het eigendomsrecht van inspreker.

*Onderkend wordt dat inspreker door eigenaar te zijn van gronden binnen het plangebied van de structuurvisie FlorijnAs en binnen de “kop” van het deelproject “Havenkwartier” belanghebbende is en recht heeft om zienswijzen in te dienen tegen de ontwerp structuurvisie FlorijnAs. De zienswijzen worden dan ook beoordeeld en afgewogen. Wij kunnen echter niet treden in een procedure die door inspreker aanhangig is gemaakt bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State met betrekking tot het voorkeursrecht. Wel onderschrijven wij de uitspraak van de rechtbank Assen dat het voorkeursrecht terecht en op de juiste wijze is gevestigd. Het voorkeursrecht leidt er enkel toe dat bij verkoop, de gronden eerst aan de gemeente moet worden aangeboden.*

## **b. Zienswijze**

Hoewel in de plannen niet is aangegeven dat het bedrijf van inspreker moet wijken voor de nieuwe plannen, moet gelet op het vestigen van het voorkeursrecht en de gesprekken die zijn gevoerd worden aangenomen, dat de gemeente de locatie wil benutten voor het realiseren van een woon-werklocatie. Inspreker wenst daarom duidelijkheid over de term “inbreiden” en of het bedrijf moet wijken. De bedrijfsactiviteiten vormen niet direct een belemmering voor de opwaardering van het gebied tot een woon-werkgebied.

Daarnaast is er twijfel over de financiële haalbaarheid van de voorgenomen plannen. Verwezen wordt naar bijgevoegd krantenartikelen van 11 juli 2011. De exploitatieberekeningen laten een groot tekort zien (pag. 48 van de ontwerp Structuurvisie) en daarmee voldoet de visie niet aan artikel 2.19, tweede lid, onder b 11 van de Crisis en Herstelwet dat voorschrijft dat de Structuurvisie een financiële onderbouwing en een voorlopige opzet van de grondexploitatie moet bevatten. Door dit gebrek kan de Structuurvisie evenmin op grond van artikel 2.1, tweede lid van de Wet ruimtelijke ordening worden vastgesteld. Door de twijfel over de beschikbaarheid van financiële middelen voor de realisatie van het Havenkwartier en het niettemin blijven rusten van het voorkeursrecht op de gronden van inspreker, wordt niet zorgvuldig met de belangen van inspreker omgegaan.

Verzocht wordt de ontwerp structuurvisie en planMER niet (te laten) vaststellen.

*Zoals eerder aangegeven is het voorkeursrecht op het gehele gebied gelegd (“kop” van het Havenkwartier). Dat is gedaan omdat de gemeente voornemens is op dit gebied onder andere woningbouw te projecteren en woon-werklocaties te realiseren. Het bedrijventerrein (industrieterrein) is door de groei van de stad Assen niet meer gelegen in de periferie maar ligt nu nabij het centrum. Dat maakt het gebied interessant voor woningbouw en daaraan gelieerde functies. Met de ontwikkeling van het gebied geeft de gemeente invulling en uitvoering aan haar inbreidingsopgave die is opgelegd door de rijksoverheid en de provincie. Inbreiden impliceert zoveel mogelijk bouwen in de bestaande stad zodat de omliggende (natuur-)gebieden zoveel mogelijk kunnen worden gespaard. De druk om gebieden buiten het bestaande bebouwde gebied te ontwikkelen wordt hiermee verminderd.*

*Op structuurvisieniveau kan nog geen duidelijkheid worden gegeven over de inpasbaarheid van het bedrijf. Dit wordt duidelijk bij de nadere uitwerking van het deelproject Havenkwartier.*

*Ten aanzien van de financiële uitvoerbaarheid is het volgende relevant. Door het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn is het Regionaal Specifiek Pakket (RSP) gesloten. Het pakket is onder andere bedoeld om de ruimtelijk economische kwaliteit van het Noorden te versterken. Het RSP bestaat uit een Bereikbaarheidspakket en een Ruimtelijke Economisch Programma. Het Rijk heeft voor het Bereikbaarheidspakket € 1,5 miljard beschikbaar gesteld voor de drie noordelijke provincies. Hiervan is € 1,0 miljard beschikbaar voor Concrete projecten en € 0,5 miljard voor het Regionaal Mobiliteitsfonds. De projecten van de FlorijnAs zijn financieel uitvoerbaar. Op basis van berekeningen van de huidige plannen van het Havenkwartier is het tekort financierbaar vanuit het Grondbedrijf. Hierbij is gerekend met gefaseerde ontwikkeling en gefaseerde tekorten. Bij een keuze in de verschillende varianten in het Havenkwartier (hoog/laag water, aantalwoningen) zullen de financiële middelen als kader dienen bij de verdere planontwikkeling.*

*Daarnaast is de economische uitvoerbaarheid van het werklandschap Assen Zuid verzekerd op het moment dat de raad de grondexploitatie behorende bij het bestemmingsplan werklandschap Assen Zuid vaststelt. Op dit moment wordt rekening gehouden met een negatieve grondexploitatie die ten laste wordt gebracht van de algemene reserve van het grondbedrijf. Deze onderdelen zullen worden aangepast in de structuurvisie FlorijnAs, onder paragraaf 3.5, economische uitvoerbaarheid.*

*Het project Bereikbaarheid Assen is onderdeel van het Bereikbaarheidspakket, Concrete Projecten. Op basis van het convenant met het Rijk is hiervoor € 222 miljoen beschikbaar (prijsspeil 2007). Onderdeel van de Concrete projecten is ook het project Openbaar Vervoer. Hierin is Assen voor spoorse aanpassingen bij het station Assen Zuid € 15 miljoen opgenomen. Het convenant is in 2008 door het rijk en de regio ondertekend. Daarmee is niet langer de vraag of de projecten worden uitgevoerd, maar hoe en wanneer.*

*Er is voldaan aan de plussen die de Crisis en Herstelwet aan de inhoud van de Structuurvisie FlorijnAs stelt. Er is dan ook geen enkele aanleiding om die reden de Structuurvisie niet vast te stellen. Verder wordt verwezen naar het commentaar onder a waarin is aangegeven dat het rusten van een voorkeursrecht niet betekent dat niet zorgvuldig met de belangen van inspreker wordt omgegaan.*

*Vanaf het begin van het planproces is onderkend dat gelet op de omvang het project FlorijnAs en het lange tijdspad, het instrument van fasering zal moeten worden benut. Daarnaast verkeren de verschillende deelprojecten zich in een andere fase van planvorming. Dat vraagt dan ook een goede afstemming, coördinatie en supervisie. Voorts moet adequaat en tijdig worden geanticipeerd op niet of nauwelijks te beïnvloeden externe factoren.*

*Het gebiedontwikkelingsproject het Havenkwartier wordt dan ook, mede ook met het oog op de economische uitvoerbaarheid, gefaseerd ontwikkeld. Het is dan ook niet noodzakelijk dat het gehele bedrag thans reeds beschikbaar is maar wel moet duidelijk zijn dat de investeringen kunnen worden terugverdiend. Er wordt gekozen voor een globaal bestemmingsplan met wijzigingsbevoegdheden. Op deze wijze kan de gemeente inspelen op toekomstige marktontwikkeling en andere factoren. Het op te stellen bestemmingsplan moet tevens een paragraaf "financiële uitvoerbaarheid" omvatten. Daarin wordt inzicht geboden in de kosten en opbrengsten, afgestemd op de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening, opgenomen criteria..*

## **8. Inspreker 8**

### **Barrièrewerking/Fietsverbindingen**

Het project FlorijnAs biedt afhankelijk van de uitwerking van de verschillende deelprojecten goede kansen voor Assen. Als fietser is inspreker blij met het in de Structuurvisie genoemde streven meer en veiliger fietspaden te realiseren.

Op pagina 30 en verder is met pijlen aangegeven hoe de bestaande barrière tussen Assen-Oost en de binnenstad kan worden verminderd. Inspreker onderschrijft de constatering dat er thans sprake is van barrièrewerking voor langzaam verkeer van en naar de oostelijk gelegen wijken (Marsdijk en Assen Oost) en dat daar oplossingen voor moeten worden gevonden.

Om een goede analyse te kunnen maken van de verkeersstromen moeten alle kruisingen worden opgenomen en niet alleen die die in het planMER zijn beoordeeld. De aansluiting van de Spoorstraat op de Stadsboulevard (en kruising met het spoor) ontbreekt, terwijl deze voor inwoners van het zuidelijke deel van Assen Oost van vitaal belang is om de binnenstad te kunnen bereiken (via het Oosterhoutje en de Oosterstraat). Andere kruisingen van het spoor en de Overcingellaan (Pelikaanstraat en Station) vormen ook in de toekomstige situatie geen alternatief voor deze intensief gebruikte verbinding voor het langzaam verkeer. Het negeren van deze verbinding kan de opmaat zijn voor het verwijderen ervan. Verwacht wordt dat voor de upgradering van het station en de realisering van het station Assen Zuid Prorail als wisselgeld zal inzetten dat een aantal spoorwegovergangen gesloten worden. Het verwijderen van de spoorwegovergang en/of kruising met de Overcingellaan zonder ter plaatse een alternatief te bieden is strijdig met de doelstelling om de barrièrewerking op te heffen. Een door te trekken tunnel ter plaatse van het station en de bestaande fietstunnel van de Vredeveldseweg is geen geschikt alternatief voor de verbinding bij de Spoorstraat.

*Voor het planMER en daarmee samenhangende onderzoeken is gebruik gemaakt van het verkeersmodel voor de gehele stad Assen. De kruising Spoorstraat en Overcingellaan is wel in het verkeersmodel opgenomen maar niet specifiek benoemd. Op deze kruising is thans geen congestie en vinden er ook nagenoeg geen ongevallen plaats. De gemeente onderzoekt welke mogelijkheden er zijn voor*

*de Stadsboulevard om de doorstroming en toegankelijkheid optimaal te laten zijn zonder daarbij de beleving van de Stadsboulevard uit het oog te verliezen. De Spoorstraat speelt bij de te maken keuzes een belangrijke rol. Zie voorts het commentaar onder 2.*

#### 9. Fietzersbond

Voor de inhoud van de zienswijzen wordt verwezen naar ad. 8 met de aanvulling dat de Fietzersbond bij de herontwikkeling van het stationsplein de volgende verbeteringen voorstelt:

- o Verminderen van de hellingshoek van de inritten;
- o De tunnel alleen daar aan de bovenzijde sluiten waar dat nodig is voor de kruising met het spoor en de Oosterparallelweg, dit in verband met het aspect sociale veiligheid

*Bij de uitwerking van de plannen voor de Stadsboulevard en Stationsgebied en omliggend gebied wordt bekeken wat de hellingshoek van de inritten gaat worden. Daarbij wordt de suggestie van inspreker meegenomen. Daarbij neemt de gemeente ook de overweging mee dat bij een lagere hellingshoek, de tunnel meer meters vraagt.*

*De bovenzijde van de Vredeveldse fietstunnel is aan de oostkant gesloten om de toegang tot de garages van het pand aan de Oosterparallelweg 42 niet onmogelijk te maken. Een van de ambities van de gemeente is de sociale veiligheid bevorderen. Dat geldt ook voor de (fiets)tunnel. De optie van inspreker wordt betrokken in de vervolgstudie.*

#### 10. Inspreker 10

##### **a. Verkeer en vervoer, planMER**

In planMER ontbreekt ten onrechte de spoorwegkruising Spoorstraat met de aansluiting op de Stadsboulevard. Deze overgang mag, gelet het intensief gebruik daarvan, niet worden gesaneerd of opgeheven.

*De overgang aan de Spoorstraat wordt meegenomen in de studie voor de visie voor de Stadsboulevard. Dat deze overgang niet is benoemd in het planMER betekent niet dat deze daarom zal verdwijnen. Het zal in voornoemde visie net als alle andere scenario's worden bestudeerd. Het planMER wordt op dit onderdeel aangepast. Zie voorts het commentaar onder 8.*

##### **b. Voorkeur voor renovatie en hergebruik van bestaande gebouwen**

In het hoofdstuk over Duurzaamheid spreekt de gemeente de voorkeur uit voor renovatie en hergebruik van bestaande gebouwen boven slopen. Echter ontstaat de indruk uit de tekeningen en maquette dat het stationsgebouw, dat slechts 25 jaar oud is, zal worden gesloopt. Dit gebouw, ontworpen volgens de postmoderne architectuur, is een opvallend en kleurrijk element in de stadsbebouwing dat zorgvuldig kan worden gerenoveerd. Inspreker is dan ook tegen eventuele sloop.

*In het deelproject Stationsgebied wordt bekeken of en zo ja, hoe het stationsgebouw is in te passen. In deze fase van het proces, op het abstractieniveau van de Structuurvisie zijn daar nog geen voorstellen voor gedaan.*

##### **c. Ondergronds transport gevaarlijke stoffen.**

In het planMER (hst 5.4.2.) is gesteld dat bij ondergrondse transport gevaarlijke stoffen, voor de NAM leiding moet worden voldaan aan de risicocontouren 10 –6 . Er ontbreekt een passage of dat ook geldt voor de Gasunie leidingen in het plangebied of dat risicobeperkende maatregelen nodig zijn.

*Langs de noord- en oostzijde van Assen lopen hogedrukgasleidingen van de Gasunie richting de gasverdeelstations in Marsdijk en aan de Witterstraat. Deze hebben geen PR 10-6 contour (invloedsgebied GR bedraagt 70 meter). Verwezen wordt naar hetgeen hierover is beschreven op blz. 86 van het planMER.*

##### **d. Werklandschap Assen Zuid**

Binnen het project Werklandschap Assen Zuid is voorzien in woon-werklocaties in het centrale deel maar ook industrie uit de hoogste geluidsbelasting (categorie 4). Deze twee functies, te weten bedrijfspanden met een daaraan gekoppelde woonfunctie en dergelijke te vestigen bedrijven met een hoge geluidbelasting gaan wringen. Bovendien ligt het gebied naast natuurgebieden met hoge waarde. Daarom moet er een plafond ten aanzien van de maximale geluidsproductie voor de te vestigen

bedrijven moeten worden gesteld. Daarbij kan rekening worden gehouden met de reeds aanwezige geluidsbelasting van de TT terreinen en de A28.

*In het bestemmingsplan Assen Zuid zijn onderzoeken gedaan op het gebied van geluid. Bekeken is welke afstanden er moeten worden aangehouden tussen geluidsgevoelige objecten en geluidsproducerende objecten. Als gevolg van het mogelijk maken van zogenaamde grote lawaaimakers in een deel van het plangebied is er sprake van een gezonde industrieterrein binnen het plangebied. Daarnaast valt het gehele plangebied binnen de zone van het TT-Circuit. De nieuwe woon-werklocaties zijn buiten het gezonde industrieterrein geprojecteerd. Deze locaties zijn voorzien in het centrale deel langs het lint Graswijk. Bedrijven tot en met categorie 4.2 zijn enkel toegestaan in een zone langs de A28, dus ook niet toegestaan in de directe nabijheid van het Drentsche Aa-gebied.*

## 11. Inspreker 11

### **a. Stationsgebied-Stadsboulevard, bereikbaarheid.**

Eén van de doelstellingen van het project stationsgebied is het slechten van de barrièrewerking van het spoor en de Stadsboulevard. In de structuurvisie is dat echter alleen voor het langzaam verkeer bij het station aangeduid. Een visie op vermindering van de overige barrières (spoorwegstraat en spoorweginnengang bij de Port-Natalweg) ontbreekt. Deze twee kruispunten vormen nu al een probleem en zonder maatregelen worden deze door het toenemend verkeer op de Stadsboulevard groter. Inspreker vraagt het benoemen ervan in de visie en oplossingsrichtingen voor het verminderen van de twee barrières. Extra reden is dat in een openbare discussie over de Masterstudie van gemeenteweg de optie voor het afsluiten van de spoorweginnengang Spoorstraat voor gemotoriseerd verkeer is genoemd. Dit is in strijd met voornoemde doelstelling. Indien deze optie niet (meer) aan de orde is, wordt verzocht dit in de structuurvisie met nadruk uit te sluiten.

*Bovenstaande is onderwerp van studie in de visie voor de Stadsboulevard. Zie voorts het commentaar onder 2.*

### **b. Economische ontwikkeling**

In de paragraaf is een (beperkte) uitbreiding van kantoorfuncties bij het WZA voorzien. Gevraagd wordt wat de visie van de gemeente is op de ontwikkeling van het zorgcluster. Het WZA heeft de grenzen van zijn planologisch toegestane bebouwingsoppervlakte bereikt. Dan ligt het meer voor de hand extra ziekenhuisfuncties in plaats van kantoorfuncties te faciliteren. Verzocht wordt in de structuurvisie, een visie te geven over de ontwikkelingen van de zorgfuncties op het terrein van het WZA. In de Masterstudie is de mogelijkheid van een verbinding voor een tunnel tussen het WZA en het GGZ-terrein genoemd. Op pagina 31 van de Structuurvisie is de verbinding nog wel getekend maar niet in teksten als zodanig opgenomen. Gevraagd wordt of die verbinding is losgelaten. Verondersteld wordt dat de zienswijzen gericht moeten zijn op de tekst van de visie en niet op de schetsmatige tekeningen. Wat is de juridische status van de tekeningen in het juridische traject van de ontwerp structuurvisie tot aan de vaststelling van de bestemmingsplannen?

*Het WZA zit inderdaad aan de maximale planologische grenzen ten aanzien van bebouwing. Daarom is gestart met het opstellen van de ontwikkelingsvisie voor het WZA terrein voor de nabije toekomst en voor de verre toekomst. Deze ontwikkelingsvisie die op initiatief van het WZA samen met de gemeente wordt opgesteld wordt afgestemd met de ontwikkelingsvisie voor de Stadsboulevard om daarmee de gewenste samenhang van de verschillende deelprojecten en gebieden te kunnen waarborgen. Onderdelen in de visie zijn onder andere het parkeren en de toenemende behoefte voor parkeervoorzieningen, de functies binnen het zorgcluster en de mogelijkheden voor het ziekenhuis ook te ondernemen om de uitbreidingsplannen mede te financieren.*

### **c. Duurzaam**

Een visie met betrekking tot duurzaamheid op het zuidelijke deel van de Stadsboulevard (Europaweg Zuid) ontbreekt. Inspreker wenst daarover een visie voor het landgoed Port Natal in relatie met de door de gemeente gewenste ontwikkelingen voor het WZA. Gelet op de spanning tussen de ontwikkeling van het WZA en de beginselen van duurzaamheid wordt verzocht daar ruime aandacht aan te schenken in de visie.

*De duurzaamheidsvisie voor de Florijnas, zoals die is beschreven in de structuurvisie, is ook van toepassing op het zuidelijke deel van de Stadsboulevard. Ook specifieke duurzaamheidsaspecten*

*voor de Stadsboulevard, zoals het verminderen van barrièrewerking voor de natuur, krijgen hier aandacht. De ontwikkeling van het WZA is een particuliere ontwikkeling waarbij de gemeente meedenkt en betrokken is. De duurzaamheidsvisie voor de stad Assen, zoals die door de raad is vastgesteld, is daarmee ook van toepassing op de ontwikkeling van het ziekenhuis.*

## **III B. Betrokken bestuursorganen (vertegenwoordigd in de projectcommissie)**

### 1. Ministerie van Defensie, dienst Vastgoed Defensie Directie Noord

#### **a. Militaire belangen**

De plannen voor de verkeers-hoofdstructuur van Assen-Zuid en de aanleg van een recreatieve zone aan de zuidwestkant van de stad raken militaire belangen.

De voorgenomen plannen hebben, afhankelijk van de detailuitwerking, grote invloed op de bruikbaarheid van met name het militair oefenterrein de Haar. Blijkens de globale overzichtskaartjes en teksten (pag. 7, 20 en 21) wordt een deel van de infrastructuur geprojecteerd in het noordelijke deel van het militaire oefenterrein De Haar. Het betreft de nieuwe aansluitingen op de A28, de reconstructie van het knooppunt A28/N33 en het realiseren van een nieuwe ontsluitingsroute van het TT-Circuit.

Daarmee wordt het noordelijke bivakterrein fysiek gesepareerd van het overige deel van het oefenterrein hetgeen een negatieve gevolg heeft voor de bruikbaarheid. Circa 80 hectare van het circa 430 hectare metende oefenterrein zal bij de uitwerking van het plannen, zoals geschetst in de Structuurvisie, worden benut.

Zoals bekend is het oefenterrein pas twee jaar geleden in gebruik genomen door de Koninklijke Landmacht en is van essentieel belang voor de onderdelen die gelegerd zijn op de Johan Willem Friso Kazerne. De aanleg maakt onderdeel uit van een set van bestuurlijke afspraken tussen het Defensie, de provincie en de gemeente. Een ander onderdeel van deze afspraken betreft de afstoting van de militaire oefenterreinen Anloo, Balloërveld en Baggelhuizen.

Het ministerie hecht aan voortzetting van de constructieve afspraken met de provincie en gemeente en staat open voor overleg in de in de structuurvisie beschreven aanpassing van de verkeersstructuur in Assen-Zuid. Er is al in onderling overleg gedacht aan een aantal mogelijkheden waarbij de inbreuken op het oefenterrein worden geminimaliseerd en het verlies aan oppervlakte van het oefenterrein wordt gecompenseerd. Het gaat om de volgende scenario's:

- het zo noordelijk als verkeerstechnisch mogelijk is, situeren van de nieuwe aansluiting Assen-Zuid op de A28 en het minimaliseren van het beslag dat die aansluiting legt op het oefenterrein;
- het zo noordelijke mogelijk situeren van de nieuwe ontsluitingsweg van het TT Circuit en de verdiepte aanleg van deze verbinding;
- de compensatie van het oppervlakteverlies van het oefenterrein met als mogelijke optie het al dan niet tijdelijk weer in gebruik nemen van het oefenterrein Baggelhuizen als bivakterrein.

Gelet op de onzekere factor over de haalbaarheid van deze oplossingen is het niet mogelijk op dit moment aan te geven of de beschreven plannen met betrekking tot Assen-Zuid al dan niet aanvaardbaar is. Dit hangt af van de invulling van de maatregelen die getroffen worden om de nadelige effecten op de bruikbaarheid van het oefenterrein te mitigeren en te compenseren. De noodzaak tot het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen moet in de structuurvisie zonder meer worden onderkend. Ook is het gewenst dat de gemeente een visie op de uitwerking van deze maatregelen op hoofdlijnen schetst.

*De gemeente is met het Ministerie van Defensie in gesprek over de ontsluiting van de toeristisch recreatieve zone (TRZ) en het TT-circuit via het nieuwe treinstation Assen Zuid en de nieuw aan te leggen infrastructuur via de afrit Assen Zuid. Hiervoor is een doorsnijding van het defensieterrein noodzakelijk. Gemeente en defensie hebben de intentie hier gezamenlijk een goede oplossing voor te vinden.*

*Het ministerie is vertegenwoordigd in de projectcommissie, welke commissie ook bij de verdere uitwerking en uitvoering van de concrete deelprojecten betrokken blijft. Bij het deelproject Toeristische recreatieve zone wordt rekening gehouden met de eigendomspositie en het belang van Defensie bij het behoud van de militaire oefenterrein. Door als betrokken bestuursorgaan de Structuurvisie FlorijnAs te ondertekenen stemt het Ministerie van Defensie in met de in de visie benoemde ambities.*

*De gemeente onderkent dat momenteel in de visie geen oplossing wordt geboden voor het doorsnijden van het oefenterrein.*

*De volgende tekst zal worden toegevoegd in de Structuurvisie FlorijnAs: "Bij de aan te leggen verbinding tussen Assen Zuid en de TRZ zal de gemeente zich maximaal inspannen het Baggelhuizerplas-terrein opnieuw in gebruik te nemen als bivakterrein. Het realiseren van een dergelijke passende oplossing voor het ministerie van Defensie is een voorwaarde voor de doorsnijding van het bestaande oefenterrein."*

## 2. College van burgemeester en wethouders van de Gemeente Aa en Hunze

### **a. Algemeen**

Als betrokken bestuursorgaan is de gemeente vertegenwoordigd in de projectcommissie en betrokken bij de totstandkoming van de Structuurvisie en het planMER FlorijnAs. De reactie beperkt zich dan tot de belangrijkste aspecten uit het project FlorijnAs om te bewerkstelligen dat de huidige samenwerking en afstemming tussen de gemeenten op structuurvisieniveau wordt versterkt. De reactie kan worden beschouwd als een positieve bijdrage in het proces en ter ondersteuning van het actuele overleg.

*Deze zienswijzen behoeft geen commentaar.*

### **b. Overleg**

De gemeente waardeert het bijzonder in een vroeg stadium te zijn betrokken bij de visievorming en het overleg. In het bestuurlijk overleg komen de voor de gemeente Aa en Hunze belangrijkste aspecten op een constructieve manier aan de orde. De focus van het overleg ligt bij een adequate aanpak van de verkeersproblematiek in Rolde en de afstemming over de inzet van de verkeerstechnische maatregelen Assen-Rolde. Daarnaast is belangrijk de visie "Assen aan de Aa", die volgens de planning na de zomer gereed moet zijn voor vaststelling.

*Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Aa en Hunze is vertegenwoordigd in de projectcommissie, welke commissie ook bij de verdere uitwerking en uitvoering van de concrete deelprojecten betrokken blijft. Het constructieve overleg zal zowel ambtelijk als bestuurlijk worden voortgezet. Daarnaast wordt de gemeente Aa en Hunze nauw betrokken bij het project Assen aan de Aa, doordat zij zitting heeft in de projectgroep.*

### **c. Gezamenlijke ambitie verkeersrelatie Assen-Rolde**

Een effectieve bestrijding van de verkeersdruk kan alleen door een gezamenlijke aanpak, die naar het oordeel van de gemeente Aa en Hunze moet worden ondersteund door de provincie.

De ambitie kan als volgt worden geformuleerd:

"De gemeente Assen deelt met de gemeente Aa en Hunze en de provincie Drenthe de visie dat de verkeersrelatie Assen ↔ Rolde, gevormd door de Rolderhoofdweg/Asserstraat, een te hoge verkeersdruk heeft en moet worden omgezet naar een (recreatief) verblijfsgebied. De drie overheden voeren op korte termijn nader verkeersonderzoek uit. De onderzoeksresultaten worden betrokken bij de op basis daarvan te treffen verkeers- c.q. infrastructurele maatregelen. Genoemde drie partijen hebben de intentie om passende maatregelen ook daadwerkelijk in uitvoering te nemen. De verwachting is dat de verkeersoverlast door een gezamenlijk inzet effectief kan worden bestreden en zal leiden tot een aanzienlijke reductie van de bestaande verkeersintensiteiten. In een bijlage/sideletter van de SFA worden nadere afspraken gemaakt over het onderzoek, de te nemen maatregelen en verdeling van de kosten. Daarbij nemen ontwikkelingen zoals de verdubbeling N33, centrumontwikkeling Rolde, FlorijnAs (Assen aan de Aa) een centrale plaats in".

Het voorstel van de gemeente Assen om dit onderwerp te concretiseren in een afzonderlijk document krijgt instemming. Daarbij moet het document wel onderdeel uitmaken van de te ondertekenen stukken van de FlorijnAs (verklaring, red.).

*Het is de ambitie van de gemeente Assen om van de Rolderstraat vanaf het kruispunt met de Europaweg-Zuid op termijn een 60 km/uur weg te maken. De gemeente Assen volgt de voorgestelde lijn van de gemeente Aa en Hunze in deze. De gemeente Assen deelt de mening van de gemeente Aa en Hunze om gezamenlijk met de provincie Drenthe een verkeersonderzoek uit te voeren en op basis daarvan oplossingen te zoeken om de verkeersoverlast te verminderen.*

*Voorgestelde tekst zal grotendeels worden overgenomen in de uiteindelijke versie van de Structuurvisie FlorijnAs.*

#### **d. Overige aspecten Structuurvisie FlorijnAs**

In de reactie op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau PlanMER FlorijnAs is reeds gewezen op een goede regionale afstemming over de programma's nieuwe woningbouw en bedrijfslocaties en de invloed daarvan op de verkeersproblematiek.

*Op basis van de Omgevingsvisie van de provincie Drenthe wil de gemeente Assen binnen de regio Noord-Drenthe een gezamenlijke woonvisie opstellen en afstemming zoeken bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen. Deze regio bestaat uit de vijf noordelijke Drentse gemeenten. Ten behoeve hiervan zoekt de gemeente Assen de afstemming met de gemeente Aa en Hunze. Verder zet de gemeente Assen zich binnen de regiovisie in voor een nadrukkelijke profilering voor woningbouw en bedrijfslocaties op de As Groningen-Assen.*

#### **e. Reikwijdte planMER en onderzoeksmethodiek**

Het milieueffectonderzoek is onontkoombaar op een hoog abstractieniveau uitgevoerd. Het is goed dat het project FlorijnAs geen of nagenoeg geen negatieve milieueffecten op de omgeving van het projectgebied genereert. In de uitwerking is een omissie geconstateerd in de gehanteerde verkeersintensiteiten op het wegvak Rolderhoofdweg in de Structuurvisie en het planMER. Er wordt vanuit gegaan dat dit bij de besluitvorming omtrent de vaststelling wordt gecorrigeerd.

*De omissie wordt hersteld via een erratum bij het planMER zodat de Structuurvisie en het planMER weer overeen komen.*

### **3. Ministerie van Infrastructuur en Milieu**

#### **a. Algemeen**

De FlorijnAs is aangemerkt als een lokaal project met nationale betekenis op grond van de Crisis en Herstelwet (afdeling 7 van hoofdstuk 2).

Naar aanleiding van het overleg met de Rijkspartners eind mei 2011 over het concept van de ontwerp structuurvisie zijn door de rijkspartners diverse opmerkingen gemaakt. Het ter inzage liggend plan geeft nog aanleiding voor een aantal opmerkingen.

*Deze opmerking behoeft geen reactie*

#### **b. Aanvullende bepalingen Crisis en Herstelwet**

Een groot aantal opmerkingen is gemaakt naar aanleiding van de aanvullende bepalingen die op basis van artikel 2.19 van de Crisis en herstelwet aan de Structuurvisie zijn gesteld. De opmerkingen zijn nagenoeg allemaal verwerkt. Er is afgesproken dat de opmerkingen met betrekking tot een financiële onderbouwing, een voorlopige opzet van de grondexploitatie en een samenvatting van de uitkomsten van het gevoerde bestuurlijk overleg worden meegenomen in de ombouw van het ontwerp naar een definitieve structuurvisie.

*In de definitief vast te stellen Structuurvisie wordt de financiële onderbouwing en een voorlopige opzet nader geconcretiseerd.*

*Daarnaast wordt de "Nota Zienswijzen" integraal in de visie opgenomen. In deze Nota zijn de zienswijzen van burgers, instanties en van de overlegpartners en betrokken bestuursorganen samengevat en van commentaar voorzien. Voorts bevat de Nota de verslagen van de door de gemeente georganiseerde informatiebijeenkomsten.*

#### **c. Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn**

Een aantal teksten uit de structuurvisie wijkt af van het convenant Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn. Verzocht wordt dit met elkaar in overeenstemming te brengen.

*De volgende tekst wordt opgenomen in de Structuurvisie:*

*"Door het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn is het Regionaal Specifiek Pakket (RSP) gesloten. Het pakket is onder andere bedoeld om de ruimtelijk economische kwaliteit van het Noorden te versterken. Het RSP bestaat uit een Bereikbaarheidspakket en een Ruimtelijke Economisch Programma. Het Rijk heeft voor het Bereikbaarheidspakket € 1,5 miljard beschikbaar gesteld voor de drie noordelijke provincies. Hiervan is € 1,0 miljard beschikbaar voor Concrete projecten en € 0,5 miljard voor het Regionaal Mobiliteitsfonds.*

*Het project Bereikbaarheid Assen is onderdeel van het Bereikbaarheidspakket, Concrete Projecten. Op basis van het convenant met het Rijk is hiervoor € 222 miljoen beschikbaar (prijspeil 2007). Onderdeel van de Concrete projecten is ook het project Openbaar Vervoer. Hierin is Assen voor spoorse aanpassingen bij het station Assen Zuid € 15 miljoen opgenomen. Het convenant is in 2008 door het rijk en de regio ondertekend. Daarmee is niet langer de vraag of de projecten worden uitgevoerd, maar hoe en wanneer.*

*Er is voldaan aan de plussen die de Crisis en Herstelwet aan de inhoud van de Structuurvisie FlorijnAs stelt.*

#### 4. College van burgemeester en wethouders van de Gemeente Midden-Drenthe

##### **a. Algemeen**

De gemeente Midden-Drenthe is reeds sinds de startbijeenkomst in februari 2011 over de Structuurvisie FlorijnAs in het kader van de Crisis en Herstelwet in overleg met de gemeente Assen. Daarbij zijn diverse standpunten uitgewisseld met als doelstelling te komen tot een gezamenlijk commitment.

*Deze reactie wordt onderschreven.*

##### **b. Ambtelijk en bestuurlijk ingebrachte bespreekpunten/. Expliciete aandacht voor een aantal onderwerp**

Er zijn in de ambtelijke en bestuurlijke overleggen de volgende bespreekpunten ingebracht:

- o De relatie tussen het geprojecteerde treinstation Assen Zuid en het bestaande station Beilen;
- o De relatie tussen de woningbouw in de FlorijnAs en toekomstige woningbouw in Hooghalen en Beilen (Beilen-Oost). Dat vraagt afstemming met de op te stellen Regionale Woonvisie voor Noord-Drenthe;
- o De gevolgen van de ontwikkelingen in Assen-Zuid voor de verkeersafwikkeling op het Drents plateau en Hooghalen, Westerbork en Beilen; mogelijkheid om de bestaande weg van Assen naar Hooghalen in oostelijke richting te verleggen;
- o Het ontwikkelen van een landschapsplan tussen Assen-Zuid en Hooghalen;
- o Planontwikkeling Ossenbroeken.

In een gesprek met de portefeuillehouder zijn de onderwerpen besproken en heeft een constructieve eerste verkenning plaats gevonden over onderwerpen die in een op te stellen side-letter bij het door de gemeente Midden-Drenthe mede te ondertekenen document behorende bij de Structuurvisie kan worden gevoegd. Het ontwerp voor een side-letter wordt uiterlijk eind augustus tegemoet gezien. Het resultaat van het lopende overleg wordt betrokken bij de verdere standpuntbepaling van de structuurvisie en het planMER. Het is van groot belang betrokken te blijven bij de verdere uitwerking van de deelprojecten en als volwaardig lid van de projectcommissie hierover te blijven meedenken.

*De gemeente Assen ondersteunt de gemeente Midden-Drenthe waar mogelijk in het streven om de (regionale) P&R status van het NS-station Beilen in stand te houden.*

*Op basis van de Omgevingsvisie van de provincie Drenthe wil de gemeente Assen binnen de regio Noord-Drenthe een gezamenlijke woonvisie opstellen voor de vijf noordelijke Drentse gemeenten. Ten behoeve van deze regionale woonvisie beschouwt de gemeente Assen de woningbouwontwikkeling bij/in Hooghalen als een specifiek landelijk woonmilieu en ondersteunt de gemeente Assen, Midden-Drenthe bij de inbreng van deze woningbouwontwikkeling in deze woonvisie. Verder zet de gemeente Assen zich binnen de regiovisie in voor een nadrukkelijke profilering van de woningbouw en bedrijventerreinen op de As Groningen-Assen.*

*Met betrekking tot verkeer wordt op zo kort mogelijke termijn door de gemeente Assen aangegeven wat de verandering in verkeersstromen in Hooghalen is door het toevoegen van op- en afritten Assen-Zuid. Dit verkeersonderzoek vormt de basis voor onderstaande op te stellen gezamenlijke visie.*

*De gemeente Assen en de gemeente Midden Drenthe maken een gezamenlijke visie voor het overgangsgebied tussen Assen (Zuid) en het dorp Hooghalen (inclusief een gebied van één kilometer ten oosten van het spoor). Onderdelen hierbij zijn in ieder geval:*

- Verkeer (ligging doorgaande wegen en doorstroming achterland Midden-Drenthe)
- Landschappelijke inpassing/afscheiding;
- Natuur (input o.a. vanuit ruilverkaveling);
- Fasering uitvoering.

*Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Midden-Drenthe is vertegenwoordigd in de projectcommissie, welke commissie ook bij de verdere uitwerking en uitvoering van de concrete deelprojecten betrokken blijft. Het constructieve overleg zal zowel ambtelijk als bestuurlijk worden voortgezet.*

#### 5. Waterschap Hunze en Aa's

##### **a. Klimaatbestendig watersysteem en verbetering waterkwaliteit en waterberging**

Op pagina 17 wordt gesproken over Klimaatbestendig watersysteem en verbetering waterkwaliteit en waterberging. Daar zou aan kunnen worden toegevoegd dat hierbij de geformuleerde doelstellingen en opgaven vanuit de Kaderrichtlijn Water (KRW) en het beleid Waterbeheer 21 Eeuw van belang zijn. Voorts ontbreekt een deel van eerste zin onder de foto.

*Bovenstaande opmerking wordt opgenomen in de Structuurvisie FlorijnAs. De zin "Kwaliteit van Assen ....." wordt verwijderd.*

##### **b. Ecologische verbinding Anreperdiep en Witterdiep**

Onder het kopje "Assens" bij punt 5 wordt de realisering van de ecologische verbinding Anreperdiep en Witterdiep genoemd. Hieraan kan worden toegevoegd dat een deel van de KRW-opgave wordt ingevuld.

*Bovenstaande opmerking wordt opgenomen in de Structuurvisie FlorijnAs.*

##### **c. Havenkwartier**

Binnen het deelproject Havenkwartier ligt een stedelijke wateropgave die binnen het plan zou moeten worden gerealiseerd.

*De watertoets en het opstellen van een waterparagraaf vormt een integraal onderdeel van een bestemmingsplan. In deze paragraaf wordt de stedelijke wateropgave verantwoord. Bij de planontwikkeling is intensief overleg met het waterschap.*

##### **d. Duurzaamheid**

Het afkoppelen van schoon hemelwater kan als maatregel worden genoemd waar het gaat om het deelproject "Revitalisering Stadsbedrijvenpark" (paragraaf 2.2.)

*Het is op dit moment nog niet duidelijk welke maatregelen voor het project voorzien zijn. De suggestie wordt meegenomen.*

##### **e. Assen aan de Aa**

Onder het kopje "Duurzaam" moet worden aangegeven dat de genoemde doelstelling samenvalt met de KRW-opgave van hermeandering van het Deurzerdiep en het Anreperdiep. Hierdoor wordt een bijdrage geleverd aan een klimaatbestendig watersysteem.

*Bovenstaande opmerking wordt opgenomen in de Structuurvisie FlorijnAs.*

##### **f. Tweede fase Blauwe As**

Het watersysteem in het deelproject Tweede fase Blauwe As wordt robuuster door het creëren van doorstroming. De doorstroming wordt echter nog wel enigszins beperkt door de peilscheiding, in de vorm van een sluis.

*De gemeente onderschrijft de opmerking van het waterschap.*

##### **g. Assen Zuid**

In het deelproject "Assen zuid" is aangegeven bij "Aantrekkelijk" dat het gebied wordt ontworpen vanuit het landschap. Hier kan aan worden toegevoegd dat voor de bebouwing rond het stationsgebied geldt dat de laag gelegen gebieden worden opgehoogd.

*Bij de nadere uitwerking van de plannen wordt bovenstaande opmerking betrokken.*

#### **h. PlanMER FlorijnAs**

Gevraagd wordt waarom de effecten van de structuurvisie voor het onderdeel "Water" voor het deelproject "Assen Zuid" als neutraal is beoordeeld en in het besluit-MER behorende bij het Werklandschap Assen Zuid van 12-05-2011 voor "Bodem en Water" op twee van de drie behandelde onderdelen een beoordeling 0/- is gegeven.

*De waardering 0/- is hetzelfde als de waardering neutraal. Het verschil in waardering kan mogelijk zijn ontstaan door het besluitMER werklandschap Assen-Zuid van 12-05-2011 voor "Bodem en water" op twee van de drie behandelde onderdelen een beoordeling 0/- is gegeven.*

#### **i. Park Diepstroeten**

Na het opstellen van de waterstructuurvisie in 2004 is er nauwelijks overleg geweest over dit plan. Ook bij overkoepelende plannen is frequent overleg en goede afstemming van belang.

*Bij het opstellen van een masterplan voor dit deelproject wordt het waterschap betrokken.*

### **6. Gedeputeerde Staten van de provincie Drenthe**

#### **a. Algemeen**

Het college deelt mee dat op 31 mei j.l. de provincie en de betrokken overheden het concept van de structuurvisie, en de eisen die de Crisis en Herstelwet daaraan stelt, is besproken. Het is het streven de visie in oktober 2011 door de betrokken bestuursorganen te ondertekenen.

Met de hoofdlijn van ontwerpvisie kan worden ingestemd. Wel worden op een aantal onderwerpen kanttekeningen geplaatst, waarvan het gewenst is die ambtelijk met de gemeente door te spreken. Er is dan ook geen aanleiding om een zienswijze in te dienen. Deze brief moet beschouwd worden als een reactie op de betekenis van de structuurvisie, de in te stellen projectcommissie en het vervolgproces.

*Deze reactie behoeft geen commentaar.*

#### **b. Visie en mate van binding**

De FlorijnAs heeft een regionale inbedding. De regionale context en de aandacht voor de gemeenschappelijke belangen zijn goed in de visie verwoord. Voorts is door de gemeente aangegeven dat de Masterstudie FlorijnAs met deze visie een juridische basis krijgt. De provincie heeft ingestemd met de gemaakte keuze voor de "compacte stad" en de hoofdlijn van de gewenste ontwikkeling voor Assen (najaar 2009). Met de vaststelling van de Omgevingsvisie Drenthe en het sluiten van de (financiële) overeenkomst (2010) heeft de provincie de ambities van de FlorijnAs-ontwikkeling onderschreven. Gelet op deze afspraken wil de provincie de "verklaring van instemming geven over de wijze van verwezenlijking van de voorgenomen ontwikkelingen" zoals dat conform de Crisis en Herstelwet is vereist.

*De gemeente onderschrijft het regionale belang van de FlorijnAs en is content dat de provincie de verklaring van instemming wil geven over de inhoud van de Structuurvisie en de wijze van verwezenlijking van de voorgenomen ontwikkelingen.*

#### **c. Vervolgproces**

Er wordt vanuit gegaan dat in het vervolgproces ruimte blijft voor gesprekken omtrent de uitvoering en realisatie van de diverse deelprojecten. Een aantal daarvan is al in de fase van onderzoek en uitwerking (aanbesteding van het project Blauwe As is gestart, het project Werklandschap Assen Zuid doorloopt een bestemmingsplanprocedure, variantenstudie ontsluiting stationsgebied is uitgevoerd). De vertaling van visie naar uitvoering loopt voortvarend. Dat laat onverlet dat door voortschrijdend inzicht en nieuwe (ongewenste) ontwikkelingen, eerder gemaakte keuzes of uitgesproken voorkeuren (weer) ter discussie worden gesteld. Dat is inherent aan langlopende processen waarbij niet alles is te voorspellen. Gevraagd wordt of het college ook ruimte biedt om - vanuit ieders eigen verantwoordelijkheid en belang - over de verdere uitwerking en realisatie van de FlorijnAs projecten met elkaar in gesprek te blijven.

*De gemeente zal blijven investeren in constructieve gesprekken met de betrokken bestuursorganen en met de bevolking. De gemeente is zich terdege bewust van het feit dat de uitvoering van de FlorijnAs projecten in het belang is van de regio en voor de noordelijke provincies. Ook is er de bewust-*

*wording dat de gemeente het niet alleen kan maar bestuursorganen, belangengroeperingen, project-ontwikkelaars, ondernemers, de bewoners van Assen en daarbuiten, milieu-instanties en andere betrokkenen daarbij nodig heeft. Dat vraagt een open houding met ruimte voor nieuwe inzichten, waarbij vanuit ieders eigen verantwoordelijkheid wordt gewerkt aan de meest optimale oplossingen.*

#### **d. Projectcommissie**

De projectcommissie zoals die door de Crisis en Herstelwet is bedoeld moet ervoor zorgen dat de wijze van verwezenlijking van de voorgenomen ontwikkeling, zoals opgenomen in de Structuurvisie, goed wordt begeleid en tijdig afgerond.

De Stuurgroep FlorijnAs en de projectcommissie kunnen in de beleving van de provincie naast elkaar bestaan. De Stuurgroep is en blijft de setting voor afstemming over doelen, strategieën en financiële kaders van de FlorijnAs-ontwikkeling. De projectcommissie functioneert met name op het vlak van coördinatie en afstemming over (juridische) besluiten en de medewerking die nodig is voor de tijdige realisatie van de gewenste ontwikkelingen.

Gevraagd wordt naar de mening van het college over het functioneren van de projectcommissie naast de stuurgroep. De voorkeur gaat uit naar een ambtelijke vertegenwoordiger van gedeputeerde staten van de provincie in de projectcommissie.

*Beide organen blijven bestaan. De status van het instrument Structuurvisie is geregeld in de Crisis- en herstelwet. De projectcommissie is een belangrijk onderdeel hiervan. De gemeente Assen houdt zich aan de Chw. Daarnaast blijft de stuurgroep FlorijnAs bestaan.*

### **III C. Overlegreacties**

#### 1. Bond Heemschut, Provinciale Commissie Drenthe

##### **a. Algemeen**

De Bond Heemschut heeft de bijeenkomst van 6 juli j.l. bijgewoond en veel informatie gekregen. De toelichting was opiniërend.

*Deze opmerking behoeft geen commentaar.*

##### **b. Cultureel Erfgoed**

Het onderwerp cultureel erfgoed staat landelijk op de agenda. Het rijk stelt dat cultureel erfgoed moet worden verankerd in ruimtelijke plannen. Het bestemmingsplan is het belangrijkste ruimtelijke plan maar ook vraagt de Bond om in zijn algemeenheid voorwaarden/criteria voor de cultuurhistorische waarden van Assen in de Structuurvisie op te nemen aangezien deze Structuurvisie de opmaat vormt voor de bestemmingsplannen.

*In verband met de modernisering van de monumentenzorg is de wetgeving gewijzigd. Naar verwachting treedt deze wet in werking in 2012. Daarin wordt landelijk voorgeschreven dat in bestemmingsplannen een beschrijving moet worden gegeven van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. De cultuurhistorische waarden krijgen hiermee een meer generieke borging door deze waarden vooraf in het proces van de ruimtelijke ordening als integraal onderdeel van de ruimtelijke ordening te betrekken. Met deze verschuiving wordt de sectorale regelgeving niet afgeschaft maar hervormd en aangevuld met gebiedsgericht beleid. Bij cultuurhistorische waarden gaat het over de positionele waardering van sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van de leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden deze aanknopingspunten voor toekomstige situaties. Deze elementen kunnen niet allemaal als beschermd monument of beschermd stadsgezicht worden aangewezen, maar zijn wel onderdeel van de manier waarop het gebied wordt beleefd, ingericht en gebruikt. Met deze nieuwe wetgeving wordt aangesloten bij de systematiek van de Wet ruimtelijke ordening door het aspect "cultuurhistorie in het begin van het ruimtelijke ordeningsproces juridisch te verankeren en niet pas achter na afronding van het planproces te moeten toetsten aan de sectorale regelgeving van monumentenzorg.*

*In het planMER behorende bij de Structuurvisie zijn alle cultuurhistorische waarden benoemd. Het gaat daarbij om gebouwen, het beschermd Stadsgezicht en andere elementen.*

*Bij de nadere uitwerking van de FlorijnAs projecten in de vorm van het opstellen van een bestemmingsplan zal monumentenzorg dan ook als één van de ruimtelijke relevante onderzoeksaspecten worden opgenomen om daarmee de cultuurhistorie vooraf in het planproces te beoordelen en integraal af te wegen en juridisch te verankeren. De structuurvisie en het planMER zijn daarvoor niet de juiste planvormen omdat deze documenten meer onderzoeksdocumenten zijn waarin alles wordt beschreven en geanalyseerd.*

### **c. Ambitieuze ontwikkelingen**

De ontwikkelingen zijn zeer ambitieus waarbij zonder meer verbeteringen/versterkingen worden voorgesteld. Beschermd Stadsgezicht, het Natura 2000-gebied Drentsche Aa, dat tevens een Nationaal Landschap is en onderdeel uitmaakt van de Ecologische Hoofdstructuur, maken onderdeel uit van deze ontwikkelingen. Daarnaast hebben de andere genoemde deelprojecten direct invloed op elkaar. Verzocht wordt aandacht te hebben voor de gevolgen van de nieuwe ontwikkelingen op de naastgelegen andere gebieden door de verplaatsing van functies naar de ontwikkelingsgebieden. Er zullen nieuwe "gaten" ontstaan in het overige gebied van Assen.

*Onderkend wordt dat de gemeente ambitieus is. Maar door het aanmelden van het project FlorijnAs voor de Crisis en Herstelwet als zijnde een lokaal project met nationale betekenis en de financiële middelen die zijn toegekend wil de gemeente ook investeren in infrastructuur en gebiedsontwikkeling om daarmee de groei van de stad te kunnen faciliteren. De FlorijnAs projecten zijn met name bedoeld voor de grootschalige ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken, recreatie en natuur. Daarnaast blijft de gemeente ook werken aan herstructurering van de bestaande woon- en werkgebieden. De gemeente is gestart met het project "actualisering bestemmingsplannen" waarbij tranchegewijs alle bestemmingsplannen worden geactualiseerd. Voorts wordt verwezen naar 4a.*

### **d. Assen Zuid**

Het behoefteaspect moet worden aangetoond, een en ander in relatie met de revitalisering van het Stadsbedrijvenpark en het geldende bestemmingsplan Messchenveld (fase 2 en 3). Laatstgenoemde bedrijventerrein is gereserveerd voor woningbouw maar gelet op de stagnatie in de woningbouw, moet de behoefte aan bedrijven zonder meer als een hard criterium worden meegenomen. Speciale aandacht vraagt het bestaande waardevolle landschap, de ontsluiting en de relatie met het TT-Circuit, de voorgenomen "Poortfunctie" vanuit het zuiden Assen en de overgang met de voorgenomen ambities in het Nationaal landschap Drentsche Aa. De bond verzoekt in de Structuurvisie op te nemen dat bij nieuwe ontwikkelingen rekening wordt gehouden met het waardevolle bestaande landschap. Een goede inpassing is een voorwaarde. Het tweede station Assen-Zuid moet secundair zijn ten opzichte van het centrale station.

*In de gemeente Assen was medio 2010 nog circa 33 hectare uitgeefbaar terrein beschikbaar op de bedrijventerreinen Messchenveld en Peelerpark. Er gelden op deze terreinen echter hoge kwaliteitseisen. Voor een deel van de gemengde bedrijvigheid zijn deze terreinen minder geschikt. Bovendien zijn er geen grote kavels (meer dan 1 hectare netto) beschikbaar. Daarnaast is op het bedrijventerrein Messchenveld circa twee derde van de beschikbare ruimte gereserveerd, in optie of is men in gesprek over de kavel. De daadwerkelijk direct beschikbare ruimte op het Messchenveld is hiermee beperkt. De autonome ruimtevraag voor het werklandschap Assen-Zuid is opgesplitst in de notitie "Werklocaties in Assen langs de SER-ladder", bijlage van het bestemmingsplan. Hierbij is gekeken naar de vraag die ontstaat door transformatie van het Havenkwartier en hoe een ijzeren voorraad moet worden behouden. Daarnaast is onderzocht hoe dit opgevangen kan worden. Het bestaande aanbod van de regio alsmede de beschikbare ruimte binnen Assen is daarbij tegen elkaar afgezet. Vervolgens is het effect van de verhoging van de ruimteproductiviteit onderzocht, waarna een uitbreiding van het ruimtegebruik resulteert (circa 55-60 hectare in Assen-Zuid).*

*In het stedenbouwkundig Plan Werklandschap Assen-Zuid wordt duidelijk gemaakt dat bij het werklandschap het landschap en de aanwezige aardkundige waarden de basis vormen voor de inrichting van het gebied. De gemeente wil zorgvuldig omgaan met de bestaande landschappelijke structuren en waarden in het gebied. Anders dan bij de traditionele ontwikkeling van bedrijventerreinen wordt in Assen-Zuid niet het gehele terrein in één keer bouwrijp gemaakt, maar worden de bestaande landschappelijke structuren en functies behouden in het geval de gebieden nog niet benut hoeven te worden. Daarom is ook gekozen voor de planvorm "globaal" bestemmingsplan met uitwerkingsverplichtingen.*

*Het nieuw te realiseren station Assen-Zuid is secundair aan het centraal station.*

#### **e. Havenkwartier**

De ontwikkeling die voorziet in de transformatie van een deel van het industrieterrein naar woningbouw ziet de bond als een kwaliteitsverbetering. Uit dat oogpunt maar ook mede uit historische oogpunt moet het waterpeil worden verhoogd omdat daarmee de beleving wordt vergroot. Dat betekent niet zonder meer dat de Stadsboulevard ter plaatse van de "kop" van de haven in een viaduct moet worden uitgevoerd. Een dergelijk element doet afbreuk aan de beleving van een goed woonmilieu. De volgorde van de besluiten van de gemeenteraad, geen beweegbare brug en daarna hoog waterpeil, is onbegrijpelijk en onjuist.

De Bond verzoekt te onderzoeken of twee beweegbare bruggen als verkeersschakelaar in de Stadsboulevard zijn aan te brengen, waarbij de onderlinge afstand circa 30 meter bedraagt. Het doorgaan van de verkeer wordt niet onnodig belemmerd, de bediening van de bruggen is met name seizoensgebonden. Een sluis en twee beweegbare bruggen zijn spannende elementen waar veel Assenaren en toeristen zullen verblijven en een totale kwaliteitsverbetering van het gebied impliceert. Mocht toch gekozen worden voor één beweegbare brug dan is het verkeer slechts voor een deel van het jaar vertraagd.

Voorts is relevant het totale woningbouwprogramma van Assen als criterium bij deze gebiedsontwikkeling mee te nemen.

*De gemeenteraad heeft in maart besloten het voorstel van het college van burgemeester en wethouders om hoog water in het Havenkwartier te realiseren en een beweegbare brug af te wijzen. De gemeenteraad heeft op het moment van dit schrijven nog geen keuze gemaakt voor hoog of laag water. Voor de Stadsboulevard wordt een stedenbouwkundige visie opgesteld. Ook worden er twee scenario's met betrekking tot het Havenkwartier ontwikkeld, één met hoog water en één met laag water. Nadat de visie voor de Stadsboulevard gereed is wordt hierin een keuze gemaakt.*

#### **f. Revitalisering Stadsbedrijvenpark**

De visie van de gemeente dat met de revitalisering van het stadsbedrijvenpark geen onnodige uitbreiding buiten de bebouwde kom plaats vindt, wordt onderstreept. Het waardevolle landschap kan daarmee (langer) worden gespaard.

*Deze opmerking wordt ondersteund.*

#### **g. Assen aan de Aa**

De bond schaaft zicht achter de voorziene ontwikkeling in en rondom het gebied Drentsche Aa. Het versterken van het "groen" door middel van groene lobben vanuit het Nationaal landschap in het woongebied in het oosten van de stad wordt ondersteund. Ook kunnen hiermee recreatieve en toeristische potenties worden benut.

*Deze opmerking wordt ondersteund.*

#### **h. Stationsgebied en Stadsboulevard**

Er moet aandacht worden geschonken aan het stationsplein (voor met name voetgangers en fietsers) nabij het station. Zonder "wanden" bestaat de kans dat er geen menselijke maat zal ontstaan. Een dergelijk "kaal" plein is ongewenst. Omdat het centrale station het hoofdstation blijft moet het ook een dergelijke uitstraling krijgen. Er wordt gepleit voor het behoud van het enerzijds merkwaardig maar ook zeldzame postmodernistische stationsgebouw. De tweede optie om het langzaam verkeer onder de Stadsboulevard te leiden is uit oogpunt van sociale ruimtelijke ordening ongewenst.

Voorgesteld wordt door middel van een prijsvraag externe deskundigen op het gebied van architectuur/stedenbouw integrale ontwerpen van het stationsplein te laten opstellen.

Onderkend wordt dat de Stadsboulevard een doorgaande verkeersfunctie bevordert maar daarbij moet ook de verblijfsfunctie aandacht krijgen. Een te "stedelijke" uitvoering veroorzaakt een te groot contrast met de bestaande structuren/gebouwen rondom de Stadsboulevard. De bond staat achter de voorgenomen versterking van de oost-west verbindingen, het betrekken van het gebied Diepstroeten in het geheel en versterking van de relatie met het ziekenhuis.

*Bovenstaande opmerkingen zijn onderwerp van studie en worden betrokken bij het opstellen van een stedenbouwkundige visie voor het Stationsgebied. Het voorstel voor de prijsvraag wordt meegenomen in de overwegingen.*

#### **i. Tweede fase Blauwe As**

Historisch gezien vindt de Bond het voorstel voor het bevaarbaar maken van Het Kanaal een goede keuze. De woonfunctie in het deelproject Havenkwartier krijgt een extra positieve impuls. Er wordt aangedrongen het kleinschalige karakter aan de noordzijde van Het Kanaal te behouden/versterken. Voorts moeten de bruggen beweegbaar worden uitgevoerd in hedendaagse constructies (geen romantische uitvoeringen). Geconstateerd is dat de bruggen op historisch verantwoorde plekken zijn geprojecteerd.

*In die visie voor de Blauwe As 2<sup>e</sup> fase wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de inrichting van het Kanaal Noordzijde moet aansluiten bij de bebouwing en derhalve moet passing is het beeld als een rustige groene woonomgeving in landelijke en rustieke sfeer. Er is gekozen voor beweegbare bruggen (met uitzondering van de kruising van het Kanaal met de Industrieweg, hiervoor is nog geen keuze gemaakt). Voor de constructie van de bruggen en de uitstraling zijn op het moment van dit schrijven nog geen keuzes gemaakt.*

Algemene opmerking: Het merendeel van de door het VAC gestelde vragen hebben een te hoog detailniveau om te kunnen beantwoorden in de Structuurvisie FlorijnAs. Deze vragen zullen dan ook mee

#### **2. NV Waterleidingsmaatschappij Drenthe**

Inhoudelijk heeft de maatschappij geen opmerkingen. Wel wordt aandacht gevraagd voor het feit dat het plangebied wordt doorsneden door belangrijk transportleidingen van het drinkwaternet. Daarom is een vroegtijdige betrokkenheid bij de realisatie van de plannen belangrijk.

Vanuit het accent op het aspect duurzaamheid is het voor te stellen dat ook Warmte/Koude opslagsystemen (WKO-systemen) een belangrijke plaats krijgen. Deze systemen acteren in het grondwater: de bron van de maatschappij voor de openbare drinkwatervoorziening. Als direct belanghebbende wordt dit niet tegengehouden, wel wil de maatschappij in gesprek met de gemeente om te bewerkstelligen dat de systemen op een aanvaardbare wijze vormgegeven worden. Een voorbeeld is de oprichting van een gemeentelijke nutsvoorziening voor WKO-systemen, waarbij ook een rol aan de maatschappij is weggelegd.

*De gemeente Assen onderschrijft de zienswijze met betrekking tot actieve betrokkenheid bij de uitwerking van plannen. In de Bodemvisie van de gemeente zijn reeds vervolgacties benoemd met betrekking tot de informatie-uitwisseling en samenwerking tussen partijen die actief zijn in de ondergrond van Assen, waaronder de Waterleidingsmaatschappij Drenthe.*

#### **3. Nederlandse Aardolie Maatschappij**

De NAM heeft op verschillende onderdelen uit de Structuurvisie FlorijnAs raakvlakken. In het bijzonder op het aspect "externe veiligheid" met betrekking tot de ondergrondse transportleidingen. Maar ook in verband met de mogelijke natuurontwikkeling bij het Anreperdiep in verband met de ligging daarvan naast het NAM hoofdkantoor aan de Schepersmaat en de natuurlijke scheiding die het diepje vormt tussen het kantoor en bijbehorende parkeerplaatsen.

#### **4. VAC Assen**

##### **a. Algemeen**

De eerste hoofdstukken bevatten mooie teksten en beelden maar zijn weinig concreet, de volgende hoofdstukken benoemen knelpunten, risico's en de praktische uitwerking. Gevraagd wordt of de gemeente daar waar het woord "streven" wordt gebruikt de voorgenomen plannen ook daadwerkelijk gaat realiseren. Een voorbeeld is het streven naar behoud en ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden en energiezuinigheid van woningen. Een tekort aan financiële middelen vormt de grootste risicofactor. Voorkomen moet worden dat daardoor wordt ingeleverd op basiskwaliteit en gebruikskwaliteit, dan wel dat minstens zo belangrijke andere zaken worden tekort gedaan. Ervaring leert dat bij grote infrastructurele projecten de kosten hoger zijn dan geraamd. Dragen rijk en provincie mede het risico daarvoor of is het risico alleen voor de gemeente?

*Ten aanzien van de financiële uitvoerbaarheid is het volgende relevant. Door het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn is het Regionaal Specifiek Pakket (RSP) gesloten. Het pakket is onder andere bedoeld om de ruimtelijk economische kwaliteit van het Noorden te versterken. Het RSP bestaat uit een*

*Bereikbaarheidspakket en een Ruimtelijke Economisch Programma. Het Rijk heeft voor het Bereikbaarheidspakket € 1,5 miljard beschikbaar gesteld voor de drie noordelijke provincies. Hiervan is € 1,0 miljard beschikbaar voor Concrete projecten en € 0,5 miljard voor het Regionaal Mobiliteitsfonds.*

*Het project Bereikbaarheid Assen is onderdeel van het Bereikbaarheidspakket, Concrete Projecten. Op basis van het convenant met het Rijk is hiervoor € 222 miljoen beschikbaar (prijsspeil 2007). Onderdeel van de Concrete projecten is ook het project Openbaar Vervoer. Hierin is Assen voor spoorse aanpassingen bij het station Assen Zuid € 15 miljoen opgenomen. Het convenant is in 2008 door het rijk en de regio ondertekend. Daarmee is niet langer de vraag of de infrastructurele projecten worden uitgevoerd. Met de plaatsing van het project FlorijnAs op de Crisis en Herstelwet als zijnde een lokaal project met nationale betekenis kan door te investeren aan de voorkant door het opstellen van deze Structuurvisie-plus en zoeken naar commitment, bij de nadere uitwerking en realisatie van de deelprojecten gebruik worden gemaakt van de bestuursrechtelijke voordelen.*

*De gebiedsontwikkelingsprojecten worden niet geheel gefinancierd door de overheden. Daarvoor zullen ook andere middelen van onder andere de private sector nodig zijn en zullen deze projecten ook opbrengsten genereren.*

*Vanaf het begin van het planproces is onderkend dat gelet op de omvang het project FlorijnAs en het lange tijdspad, het instrument van fasering zal moeten worden benut. Daarnaast verkeren de verschillende deelprojecten zich in een andere fase van planvorming. Dat vraagt dan ook een goede afstemming, coördinatie en supervisie. Voorts moet adequaat en tijdig worden geanticipeerd op niet of nauwelijks te beïnvloeden externe factoren.*

*De gebiedsontwikkelingsprojecten het Havenkwartier en Assen-Zuid worden ook, mede ook met het oog op de economische uitvoerbaarheid, gefaseerd ontwikkeld. Het is dan ook niet noodzakelijk dat het gehele bedrag thans reeds beschikbaar is maar wel moet duidelijk zijn dat de investeringen kunnen worden terug verdiend. Er wordt gekozen voor globale bestemmingsplannen.*

## **b. Woon- en leefmilieu**

Uit het planMER blijkt een positief effect voor verkeer en vervoer (inclusief openbaar vervoer en langzaam verkeer) en een positief effect op duurzaamheid. Het effect op het woon- en leefmilieu is echter alleen licht positief wat betreft industrielawaai en negatief wat betreft verkeerslawaaï.

*In het planMER zijn de deelprojecten die in de Structuurvisie FlorijnAs zijn opgenomen getoetst aan de diverse milieueffecten en gekwalificeerd. Dat is ook het doel van een planMER. Bij de nadere uitwerking in de vorm van het opstellen van een bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van deze informatie. Met het oog op een goede ruimtelijke ordening wordt gestreefd naar een optimaal woon- en leefklimaat en indien nodig worden geluidbeperkende voorzieningen getroffen. Indien deze voorzieningen onvoldoende resultaat bieden, kunnen indien daarvoor een gedegen motivering wordt opgesteld, hogere grenswaarden worden verleend. De Wet geluidhinder biedt die mogelijkheid zonder dat daarbij afbreuk wordt gedaan aan het een optimaal woon- en leefklimaat.*

## **c. Toename verkeersgeluid Stadsboulevard en Havenkwartier**

Door de voorgenomen ontwikkelingen neemt het geluid als gevolg van meer autoverkeer en spoorverkeer toe. In de kaarten in het planMER zijn deze twee bronnen niet gecumuleerd. De geluidsbelasting voor de bewoners van de Overcingellaan en de toekomstige Havenkwartierbewoners ervaren dat wel als zodanig. De vraag is wat de gecumuleerde dB-waarden en -contouren zijn. Bewoners van het Havenkwartier moeten bewust zijn van het verkeerslawaaï en dat moet dan ook in de brochure als zodanig worden vermeld. Het VAC is tegen het oprekken van geluidsbelasting, ook al kan door het treffen van voorzieningen de binnenwaarde worden gegarandeerd. Dit geldt niet voor tuinen en balkons. Voorgesteld wordt de geluidhinder te beperken door:

- Geen buitenruimtes van woningen/appartementen te dicht op de Industrieweg te projecteren;
- Kantoren als geluidsbuffer te gebruiken;
- De toename van autoverkeer te reduceren door meer inzet van het openbaar vervoer en het fietsverkeer en aantrekkelijke fiets- en loopverbindingen te realiseren;

Gevraagd wordt of een hogere brug in de Stadsboulevard meer lawaaï genereert. Voor bestaande bebouwing zijn maatregelen als suskasten in plaats van ventilatieroosters gewenst.

*Met het oog op een goede ruimtelijke ordening wordt gestreefd naar een optimaal woon- en leefklimaat en indien nodig worden geluidbeperkende voorzieningen getroffen. Indien deze voorzieningen onvoldoende resultaat bieden, kunnen indien daarvoor een gedegen motivering wordt opgesteld, hogere*

grenswaarden worden verleend. De Wet geluidhinder biedt die mogelijkheid zonder dat daarbij afbreuk wordt gedaan aan het een optimaal woon- en leefklimaat.

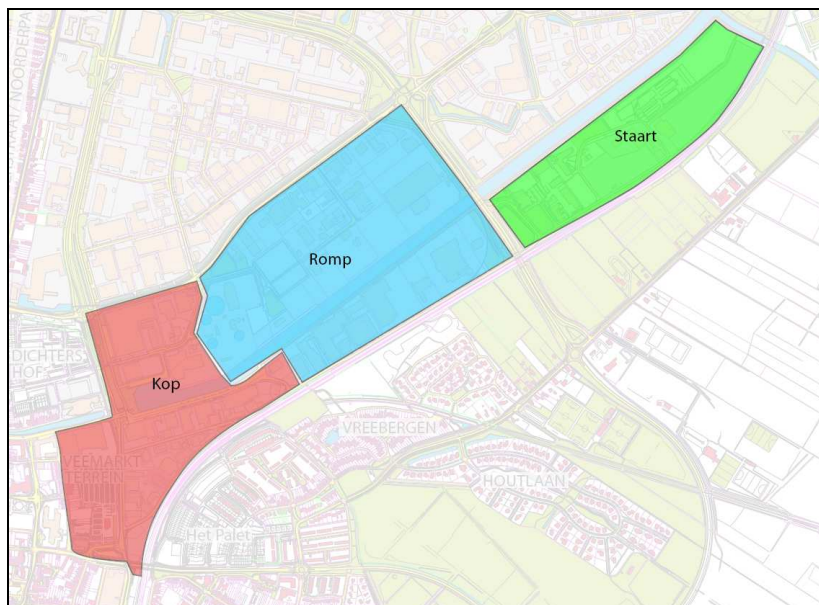
In het bestemmingsplan wordt het geluid als één van de ruimtelijke relevante aspecten beoordeeld en integraal afgewogen. Daarbij worden ook de verschillende geluidsbronnen gecumuleerd. Dat laat onverlet te moeten constateren dat de geluidsbelasting in vergelijking met de huidige situatie zal toenemen.

#### **d. Wonen Havenkwartier**

Gevraagd wordt wat onder de “kop”, “romp” en “staart” in het deelproject Havenkwartier wordt verstaan? De loop- en fietsroutes van/naar het station en het centrum moeten veilig en toegankelijk zijn voor iedereen, dat geldt ook voor de bruggen. Hoe hoog zijn de bruggen bij de hoogwateroptie? Een woningdichtheid van 60 woningen/ha in de “kop”, is dat nog een Assense schaal en maat? Wat zijn de geplande woningtypen/“nieuwe woonvormen”. Volgens het woonplan is 20 % geïnteresseerd in “levendig stedelijk wonen” (alleenstaanden, jongeren en ouderen). Worden de woningen afgestemd op de woonwensen van deze doelgroep?

Het WoonKwaliteitOnderzoek van het VAC (2009) in een project aan de Overcingellaan laat zien dat ouderen de nabijheid van het station, centrum en ziekenhuis hoog waarderen, maar tevens rustig willen wonen, met groen en een sociaal controleerbare omgeving. (eigen parkeerterrein/garage) Is een hoog waterpeil aantrekkelijker voor het wonen of speelt daarbij dat een hogere dichtheid kan worden bereikt. Hoeveel woningen komen direct aan het water te liggen? Welke voorzieningen worden in het Havenkwartier gerealiseerd? Is er voldoende “gebruiks”groen?

In de bijlage wordt aangegeven wat de kop, de romp en de staart zijn.



Hoogte vaste brug: 1,50 meter hoger t.o.v. huidig maaiveld (huidig maaiveld 10,0 m+ NAP, hoogte brug 11,50 m + NAP)

Hoogte viaduct: 3,8 meter hoger t.o.v. huidig maaiveld (huidig maaiveld 10,0 m + NAP, hoogte viaduct 13,80 m+ NAP)

De gemeente zal bij het opstellen van een stedenbouwkundige visie voornoemde vragen en opmerkingen betrekken. Ten aanzien van de opmerking van de Assense schaal en maat is relevant op te merken dat dit woongebied wel een bijzonder karakter zal krijgen en in die zin uniek voor Assen zal zijn.

Ook het bepalen van de doelgroep en de bijbehorende woonwensen is momenteel nog onderdeel van studie.

#### **e. Stadsboulevard, Stationsgebied en overige verbindingen west-oost v.v.**

Het VAC is blij dat gekozen is voor een tunnel voor het autoverkeer en met verbeteringen voor het station. De fietstunnel onder het station moet wel voldoen aan de eisen die in de gemeentelijke Nota

Toegankelijkheid Openbare Ruimte worden gesteld. Waar is extra parkeerruimte voor auto's en fietsen voorzien? Zijn er oplossingen voor de kruispunten in de Stadsboulevard op andere punten dan bij het station, bv de Pelikaanstraat en bij het Veemarktterrein?

Welke fietstunnels worden verlengd? Verlenging vergroot de sociale onveiligheid en mogelijk een steilere helling. Is de verbinding in het Zorgkwartier enkel een (langere) fietstunnel of is ook een verbinding voor een servicebus, shuttlebus of taxi voorzien?

De fietsroute ten noorden van het kanaal loopt door naar de hoofdfietsroute langs de noordzijde van het Havenkanaal. Het is een mooie oplossing als dit pad onder de brug in de Stadsboulevard doorloopt. Wat betekent in dat geval een hoogwateroplossing in het Havenkwartier.

Welke route heeft de fietssnelweg Assen-Groningen? En is een station Assen Noord voorzien?

*Het merendeel van de door het VAC gestelde vragen hebben een te hoog detailniveau om te kunnen beantwoorden in de Structuurvisie FlorijnAs. Deze vragen zullen dan ook worden meegenomen in uitwerking van de Structuurvisie in de verdere planontwikkeling van de Stadsboulevard en het Stationsgebied. Wel kan worden aangegeven dat op dit moment niet is voorzien in een station Assen Noord. De P&R-functie van het NS-station blijft gehandhaafd, deels als langparkeren bij de Spoorstraat. Het betreft een nadere uitwerking bij het stedenbouwkundig plan. De oplossingen voor de kruispunten zijn onderdeel van de visie op de Stadsboulevard. Dit geldt ook voor de verlenging van de fietstunnels.*

#### **f. Groen**

Groen Assen moet niet alleen als “beeld” worden behouden in de FlorijnAs, maar ook voor de bewoners in de centrumgebieden moet groen behouden blijven, dat ook als zodanig gebruiken als recreatiegroen (rustig en goed bereikbaar).

*De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.*

#### **g. Andere deelgebieden**

Blauwe As: Dit project is een verrijking voor de stad. Een maximaal verhoogd viaduct in de Industrieweg is in de beleving van het VAC niet aantrekkelijk voor de directe omgeving, zeker als het zou leiden tot meer verkeerslawaai.

Stadsbedrijvenpark: Meer kleinschalige werkgelegenheid in het Stadsbedrijvenpark is een goed voorstel, wordt er ook gedacht aan woon/werkfuncties? Zo niet, dan zijn de fietsroutes door dit gebied minder sociaal veilig?.

Assen aan de Aa: Wat is de route van bezoekers van Assen van het station richting het Drentsche Aa-gebied?

Werklandschap Zuid: Het VAC heeft al een zienswijzen ingediend.

#### **h. Tekstuele omissies**

Verwezen wordt naar een aantal tekstuele omissies.

### **5. Natuur en Milieufederatie Drenthe**

#### **a. Ambities**

Er is waardering voor de inzet op herstructurering, bouwen binnen de stadsrand en inspanningen op het gebied van energiebesparing. Ook het belang voor groen en natuur voor een verdere duurzame ontwikkeling wordt onderschreven. Echter zou volgens de federatie de groene ambities een steviger rol moeten krijgen. In het planMER wordt het thema “Natuurlijk milieu” als neutraal of licht negatief beoordeeld. Dat kan veranderen indien het natuuronderdeel een prominente plaats in de visie krijgt en dat verdient het ook gelet op de enorme investeringen. Een sterke natuur- en groenstructuur in de stad heeft immers ook een economische waarde. Om het belang van natuur- en landschapswaarden te benadrukken verdient dit onderwerp in de visie een apart hoofdstuk, om te voorkomen dat deze thema's verdwijnen in het geheel. Onderdeel daarvan moet zijn het behouden en versterken van het natuur- en landschapswaarden aan de zuidkant van Assen. Verwezen wordt naar de “Toekomstvisie TT Circuit en omgeving”. De versterking van het Witterveld en zijn omgeving moet ook in de visie worden verwoord. Daarnaast ontbreekt een financiële onderbouwing (zie ook het totaaloverzicht op pag. 51 en 52.)

#### **b. Werklandschap Assen Zuid**

Verwezen wordt naar de zienswijzen van 19 juli 2011 waarbij vraagtekens zijn geplaatst over nut en noodzaak van het grote bedrijventerrein, verbetering van de landschappelijke inpassing en uitsluiting van het risico voor de natuurwaarden van het stroomgebied van de Drentsche Aa.

De ontwikkeling van groen en rood moet gelijk op gaan. Groen moet vooraan in de planvorming als een integraal onderdeel van de planontwikkeling worden betrokken. Dan pas wordt de kans om het groene kader, waarin de FlorijnAs is ingebed, daadwerkelijk benut. Verder wordt opgemerkt de zienswijzen ingebracht door Vrienden van het Asserbos en inspreker 5 te onderschrijven.

*Verwezen wordt naar het commentaar onder paragraaf 3, nummer 4 en 5. Verder wordt verwezen naar het overige commentaar over financiën.*

## 7. Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.)

### **a. Oordeel over de kwaliteit en de volledigheid van het M-planMER**

Het planMER biedt een goed overzicht van de voorgeschiedenis en stand van zaken van de zes deelprojecten. Met uitzondering van het aspect "stikstofdepositie" zijn de gevolgen van de projecten voor alle aspecten met betrekking tot milieu en natuur in beeld gebracht en gewaardeerd. De consequenties voor zowel de individuele projecten als de cumulatieve effecten zijn geordend in kaart gebracht. De gevolgen van de emissies van verzurende en vermestende stoffen voor de natuur zijn echter onjuist geïnterpreteerd. De conclusie dat significant negatieve effecten door stikstofemissies als gevolg van de FlorijnAs-projecten voor bijvoorbeeld de hoogvenen en droge heiden in de omliggende Natura 2000-gebieden zijn uit te sluiten, onderschrijft de commissie niet. Het planMER bevat met uitzondering van voornoemde kanttekening de informatie op basis waarvan de gemeenteraad een besluit kan nemen waarin de milieubelangen volwaardig worden betrokken.

In het vooroverleg zijn door de Commissie m.e.r. vragen gesteld over de verkeersgegevens, de gegevens die zijn gebruikt om de stikstofdepositie als gevolg van het project Stadsboulevard te bepalen en over de wijze waarop de gevolgen van stikstof voor de natuur zijn afgeleid. Door de gemeente is een toelichting ontvangen op voornoemde onderwerpen. Geadviseerd wordt deze toelichting openbaar te maken. Deze toelichting is betrokken bij de advisering van de commissie.

*De toelichting zal openbaar worden gemaakt, de overige onderdelen behoeven geen commentaar.*

### **b. Effecten van stikstof op natuur**

In de passende beoordeling bij het planMER is de gevoeligheid voor stikstofdepositie van een groot aantal habitattypen benadrukt. De kritische depositiewaarden variëren tussen de 400 en 1.300 mol N/ha/j. In de omgeving van Assen varieerde de achtergronddepositie in 2010 al hoge (tussen 1.200 en 1.500 mol/ha/j.).

In de passende beoordeling zijn vervolgens kaarten opgenomen die laten zien dat in 2030 de stikstofdepositie lager zal zijn dan de actuele situatie (circa 100 mol N/ha/j.), dit met name als gevolg van het schoner worden van het autoverkeer. De conclusie wordt getrokken dat significante effecten derhalve kunnen worden uitgesloten. De commissie kan een dergelijke conclusie alleen rechtvaardigen wanneer deze trend, ondanks realisatie van de FlorijnAs-projecten, leidt tot een depositie lager dan de kritische depositiewaarden van de in geding zijnde habitattypen. Dat is allerm minst de verwachting. Realisatie van de FlorijnAs projecten draagt niet bij aan het bereiken van een situatie waarin van overschrijding geen sprake meer is, aangezien het leidt tot extra stikstofemissie en –depositie.

In het planMER ontbreken gegevens over de verwachte emissies per project. In de nadere toelichting van de gemeente is aangegeven dat voor de binnenstedelijke projecten sprake is van herontwikkeling die nauwelijks veranderingen impliceert. De commissie kan daarmee instemmen. Dat geldt niet voor de Toeristisch Recreatieve Zone en het werklandschap Assen-Zuid.

Aanbevolen wordt de emissie- en depositiegegevens verbonden aan voornoemde twee deelprojecten die zijn gebruikt om prognoses te maken van de stikstofdepositie afzonderlijk te specificeren. Voorts is het gewenst bij de besluitvorming over de Structuurvisie aan te geven welke mogelijkheden er zijn om de stikstofemissie van de te onderscheiden deelprojecten of de gevolgen daarvan terug te dringen.

*In het planMER FlorijnAs en in het besluitMER Assen Zuid is rekening gehouden met het steeds schoner worden van het autoverkeer, waardoor de stikstofemissies als gevolg van de ontwikkelingen van de FlorijnAs afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Uit deze berekeningen blijkt dat er geen overschrijding van de stikstofdepositie is als gevolg van de plannen uit de FlorijnAs. Deze methodiek gebruikt Rijkswaterstaat ook bij alle 130km-trajecten en MIRT-projecten. Tevens wordt deze methodiek in veel andere grootschalige projecten in Nederland gehanteerd. Daarnaast hebben we geanticipeerd op de landelijke PAS-regeling (Programmatische Aanpak Stikstof, zie bijlage). De kern van de PAS is het maken van bindende afspraken om het stikstofprobleem aan te pakken op verschillende niveaus (landelijk, provinciaal en per Natura 2000-gebied) en vanuit verschillende sectoren (landbouw, industrie, verkeer en vervoer). Daarbij moet de achteruitgang van de biodiversiteit worden gestopt, dus de stikstofbelasting teruggebracht, zonder de economische ontwikkeling in gevaar te brengen. Het kabinet heeft besloten dat deze regeling er moest komen om een oplossing te bieden in de stikstofproblematiek. Hiermee blijven economische activiteiten mogelijk, terwijl ook de natuurdoelstellingen van Natura2000 op termijn gehaald worden. In de PAS-regeling wordt de FlorijnAs meege-nomen in de voorgenomen ontwikkelingen.*

*Uiteindelijk moet de PAS begin 2012 worden vastgesteld door de Tweede Kamer. De PAS krijgt dan een wettelijke status. Gezien bovenstaande menen wij dat het gerechtvaardigd is om als gemeente op deze regeling te anticiperen. Dit wordt onderschreven omdat het nieuwe rekenmodel (AERIUS) van het ministerie ook uitgaat van het schoner van auto's in de toekomst.*

*De commissie onderkent wel dat de huidige wetgeving nu erg rigide is en dat daarvoor de PAS-regeling een oplossing moet bieden. Echter zolang de PAS-regeling nog niet definitief is, is het volgens de commissie noodzakelijk om ook in de projecten mogelijke maatregelen te benoemen.*

*Wij achten het aanvaardbaar te anticiperen op het steeds schoner worden van de uitstoot van auto's. Het voorstel is de methodiek van de commissie m.e.r. niet over te nemen. In veel projecten in Nederland en bij alle projecten van Rijkswaterstaat wordt hier reeds op geanticipeerd. Er is nog geen duidelijke jurisprudentie over deze problematiek. De stikstofproblematiek vindt op landelijk niveau plaats, daarom anticiperen wij op de ontwikkelruimte in de PAS-regeling. Deze regeling heeft als voordeel dat beheersmaatregelen voor habitattypen niet op individueel projectniveau worden opgepakt, maar integraal op provinciaal niveau worden benaderd.*

*Het merendeel van de door de commissie gegeven aanbevelingen nemen wij wel over. Met betrekking tot de berekenmethode van de stikstofdepositie anticiperen wij op de mogelijkheden in de PAS regeling.*

#### **c. Analyse van verkeersstromen**

De (wijzigingen in) de verkeersstromen zijn voor alle projecten in kaart gebracht met hetzelfde verkeersmodel, waardoor een samenhangend en consistent beeld ontstaat. De commissie beveelt echter aan om bij de uitwerking van de projecten voor de verkeerskundige en de daarvan afgeleide milieuberekeningen de meest recente versie van het NRM Noord Nederland te gebruiken en deze nieuwe inzichten te implementeren in het verkeersmodel Regiovisie Groningen-Assen. Op basis hiervan kan de nut en noodzaak van elk afzonderlijk deelproject worden onderbouwd.

*Het advies wordt overgenomen. In overleg met de verkeersdeskundigen zal in de uitwerking van de deelprojecten dit model gebruikt worden.*

**d. Abusievelijk verkeerd opgenomen verkeerscijfers in het MER en de Structuurvisie FlorijnAs**  
Aanbevolen wordt een erratum betreffende de abusievelijk opgenomen verkeerscijfers in het MER en in de Structuurvisie toe te voegen.

*Het advies wordt overgenomen. Verwezen wordt naar de nota wijzigingen.*

### **III.D. Informatiebijeenkomsten – verslag en vragen/opmerkingen**

Tijdens de twee informatiebijeenkomsten op 6 juli en 13 juli 2011 zijn bestuurlijk en ambtelijk presentaties gegeven over de structuurvisie FlorijnAs en het planMilieueffectrapport. Hierbij waren aanwezig:

- De heer J. Kuin (wethouder, aanwezig op 6 juli);
- De heer H. Matthijsse (wethouder, aanwezig op 13 juli);

- De heer S. Akkerman (projectleider);
- Mevrouw H. Gerrits (strategisch beleidsadviseur);
- Mevrouw E. Kuiper (juriste);
- De heer M. Haan (Grontmij, opsteller planMER)
- Mevrouw A. Schirring (externe verslaglegging)

Aan de aanwezigen is de mogelijkheid geboden vragen te stellen, opmerkingen te plaatsen en zienswijzen in te dienen. Deze zijn tijdens de bijeenkomsten beantwoord. Hiervan zijn de volgende samenvattingen gemaakt.

#### Informatiebijeenkomst op 6 juli 2011

##### *I. Welkom*

**Mevrouw Gerrits**, strategisch beleidsadviseur gemeente Assen en werkzaam voor het project FlorijnAs, opent de bijeenkomst en heet de aanwezigen welkom op deze informatiemiddag betreffende de volgende stap in de ontwikkeling van de Structuurvisie FlorijnAs. Vanmiddag zal de gemeente proberen uit te leggen wat tot nu toe is gedaan en wat de functie daarvan is en wil hierop graag een reactie van de aanwezigen ontvangen. Aan het eind van de middag is er de mogelijkheid mondelinge zienswijzen in te dienen. Deze zullen worden opgenomen in het verslag van vanmiddag en als zodanig worden meegenomen in de besluitvorming. Ook is het mogelijk nog tot en met 11 augustus 2011 schriftelijk zienswijzen in te dienen.

##### *II. Inleiding*

**De heer Kuin** (wethouder) heet iedereen welkom namens het College van burgemeester en wethouders. Hij vervangt de heer Matthijsse (wethouder). Vanmiddag wordt gesproken over de Structuurvisie FlorijnAs. Tijdens het ontwikkelingsproces deed zich de mogelijkheid voor om de Crisis- en Herstelwet van toepassing te laten zijn op deze plannen. Daarmee wordt beoogd grote project versneld in uitvoering te kunnen brengen zonder dat daarbij afbreuk wordt gedaan aan inspraak en overleg. Aan de voorkant van het planproces moet extra worden geïnvesteerd in de vorm van het opstellen van een breed gedragen Structuurvisie-plus De FlorijnAs. De gemeente is samen met de betrokken bestuursorganen (de gemeenten Tynaarlo, Midden-Drenthe en Aa en Hunze, de provincie, het waterschap en verschillende ministeries) in overleg om tot overeenstemming te komen over de inhoud van de Structuurvisie. Daarnaast blijft elke burger het recht behouden zienswijzen in te dienen. Met het project de FlorijnAs gelden wil de gemeente de stad Assen impulsen geven op het gebied van bereikbaarheid, de bevolkingsgroei kunnen opvangen en een impuls geven aan de economische ontwikkeling en de werkgelegenheid, die in Noord-Nederland dun gezaaid is. Er wordt in ieder geval 220 miljoen euro geïnvesteerd. Gemeente en provincie hebben deze kans met beide handen aangegrepen. De besteding van de financiën moet goed beoordeeld en de investering zal ook naar de onderkant van de samenleving moeten stromen. De gemeente wil vanmiddag graag met de aanwezigen in gesprek gaan over de Structuurvisie FlorijnAs. De gemeente heeft hierbij ondernemers en inwoners nodig en wil ze uitnodigen om ook in de komende tijd mee te blijven denken met de gemeente.

##### *III. Presentaties*

**De heer Akkerman**, projectleider bij de gemeente Assen voor de Structuurvisie FlorijnAs, geeft een toelichting. De FlorijnAs bestaat uit zes projecten of deelgebieden:

- o Revitalisering Stadsbedrijvenpark
- o Tweede fase Blauwe As
- o Havenkwartier
- o Stationsgebied en stationsboulevard
- o Assen Zuid
- o Natuurontwikkeling Assen aan de Aa

De Crisis- en herstelwet is anderhalf jaar geleden in werking getreden. De gemeente Assen ziet deze wet als een middel om ingewikkelde procedures tussen overheden te voorkomen door reeds in de voorfase van de planontwikkeling te kunnen investeren, waardoor projecten sneller kunnen worden uitgevoerd. Na vaststelling van de Structuurvisie, waarover de betrokken overheden het met elkaar eens zijn, zullen de deelprojecten verder worden uitgewerkt binnen het kader van de Structuurvisie FlorijnAs. De realisatie zal plaatsvinden via een Projectcommissie die zal bestaan uit vertegenwoordigers van alle betrokken overheden, zoals de omliggende gemeenten, provincie, waterschap en minis-

teries. Met name het brede politieke draagvlak was voor de gemeente Assen een reden om zich hiervoor aan te melden.

Het plan omvat een groot gebied van de gemeente Assen, ongeveer de helft. De Structuurvisie bevat geen nieuw beleid, maar is een bundeling van bestaand beleid en gemaakte afspraken; de milieugevolgen zijn weergegeven in een planMER.

In de Structuurvisie zijn bestaande visies verwerkt, zoals de Structuurvisie Assen 2030 uit 2010. In 2010 is de Masterstudie FlorijnAs besproken in de raad.

De inhoudsopgave van de Structuurvisie wordt toegelicht. Assen speelt een belangrijke rol in de regio Assen-Groningen, maar is ook van betekenis voor haar directe omgeving. Een goede bereikbaarheid is van cruciaal belang. Het programma is eveneens gebaseerd op de te verwachten groei naar 80.000 inwoners en er wordt uitgegaan van een toename van het aantal arbeidsplaatsen met 9000, waarvoor nieuwe bedrijventerreinen nodig zijn. Bedrijventerreinen zullen gefaseerd worden aangelegd en moeten landschappelijk worden ingepast. De kantorenbehoefte is daarentegen naar beneden bijgesteld en voor de detailhandel wordt slechts een zeer geringe uitbreiding noodzakelijk geacht. Toerisme en recreatie krijgen kansen voor versterking en evenementen en activiteiten worden bevorderd. Ten aanzien van wonen zal meer worden ingezet op het bouwen in de bestaande stad. Voorts wil de gemeente de groenstructuur en de waterkwaliteit versterken. De zes deelgebieden tezamen resulteren in de visiekaart. De gemeente wil de burger bij de uitwerking van alle deelprojecten van de FlorijnAs betrekken.

Voorts worden de planning en de inspraakprocedure in het kort toegelicht.

Op 13 januari 2011 is in de gemeenteraad het besluit genomen voor de ontwikkeling van de Structuurvisie FlorijnAs. Tot en met 11 augustus 2011 ligt de ontwerp structuurvisie en het planMER ter inzage en bestaat de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Alle zienswijzen worden gebundeld en voorzien van commentaar. Daarna wordt de structuurvisie/planMER voor besluitvorming voorgelegd aan het college van B&W. In oktober 2011 wordt de structuurvisie/planMER voorgelegd aan de gemeenteraad voor besluitvorming.

**De heer Haan** van de Grontmij geeft vervolgens een toelichting op het planMER.

Op verzoek van de gemeente Assen heeft de Grontmij in april-mei 2011 het planMER opgesteld. In een MER worden de milieueffecten van de voorgenomen activiteiten onderzocht en beoordeeld. In sommige gevallen is een MER verplicht. In dit geval is het planMER gekoppeld aan de Structuurvisie FlorijnAs. De doelstelling ervan is om het milieu een volwaardig element in de besluitvorming te geven. De inhoud van het planMER wordt in het kort toegelicht, waarbij een indeling is gemaakt in deelprojecten, zoals ook in de Structuurvisie zelf is gebeurd. Per onderdeel is aangegeven of de situatie voor het milieu verbetert, gelijk blijft of verslechtert.

Wat de **verkeersstructuur** betreft is geconcludeerd dat deze verbetert, evenals de verkeersafwikkeling, ook al is er sprake van verkeerstoename. De verkeersveiligheid verbetert eveneens.

Er is sprake van een effectiever en aantekkelijker openbaar vervoer-netwerk.

Voor het langzaam verkeer is sprake van een verbetering van bereikbaarheid, comfort en veiligheid. T.a.v. het **woon- en leefmilieu** is sprake van een lichte toename van de geluidsbelasting. Er is een afname van geluidszones met industrielawaai.

Met betrekking tot de **luchtkwaliteit** wordt een zeer geringe toename van concentraties verwacht, maar er wordt ruim voldaan aan de grenswaarden.

Wat de **externe veiligheid** betreft zijn er in de huidige situatie geen knelpunten. Indien nodig kan er uitplaatsing van risicovolle bedrijven plaatsvinden. Er is wel een verhoging van de risico's in het werklandschap Assen-Zuid.

Voor de gezondheid is alleen in het werklandschap Assen-Zuid sprake van een lichte verslechtering.

Voor het **natuurlijk milieu** betekenen de plannen een verbetering van de landschapsstructuur, maar een afname van de openheid van het landschap.

Ten aanzien van de **cultuurhistorie** zullen historische elementen worden bewaard, maar de historische ophaalbrug moet waarschijnlijk worden vervangen en zal daardoor verdwijnen. Verder zal het esdorp Witten mogelijk worden aangetast als gevolg van de toeristisch-recreatieve zone.

De **archeologische waarden** zijn als beperkt negatief beoordeeld omdat er bodemingrepen gaan plaatsvinden, ook in gebieden waar mogelijk resten aanwezig zijn. Uit het onderzoek blijkt dat voor nagenoeg het hele ontwikkelingsgebied geen archeologisch vervolgonderzoek wordt aanbevolen.

Wat de **bodem** betreft zijn de aardkundige waarden al aangetast en dit project heeft daarop weinig invloed, de bodemkwaliteit verbetert door sanering van vervuilde grond.

De **watereffecten** zijn positief beoordeeld.

Met betrekking tot de **natuur** is er een negatief effect voor het landgoed Overcingel en een positief effect voor de Blauwe As en Assen aan de Aa. De effecten voor alle beschermde gebieden bij elkaar opgeteld zijn beperkt negatief beoordeeld.

De effecten voor de vleermuizen zijn als negatief beoordeeld.

Verder is geconcludeerd dat er in allerlei deelprojecten kansen liggen voor het voorkomen van energiegebruik en het voorkomen van afval met positieve effecten voor de **duurzaamheid**.

Verder zijn er mogelijkheden tot het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen om de (licht) negatieve effecten te verzachten.

#### *IV. Vragen/opmerkingen*

**De heer Van Lotringen** heeft een vraag over de begrenzing van de Structuurvisie, met name betreffende Assen Oost. **De heer Akkerman** antwoordt dat de wijk Assen Oost geen onderdeel uitmaakt van de Structuurvisie omdat daarin geen grootschalige ingrepen zijn voorzien. De woonwijk Assen Oost ligt derhalve buiten de grenzen van het plangebied van de Structuurvisie. In de visiekaart is het gebied wel opgenomen om daarmee de relatie met omliggend gebied in beeld te brengen. Het gaat hierbij met name om het Natura 2000 gebied en Nationaal Landschap Drentsche Aa dat beter moet worden verbonden met de stad Assen. Dat kan door "groene vingers vanuit het langschap de stad in te brengen. **Wethouder Kuin** voegt daaraan toe dat er voor elke wijk een wijkvisie zal worden gemaakt, net zoals voor een aantal wijken al is gedaan.

Verder vraagt de **heer Van Lotringen** wat de betrokkenheid van het ministerie van defensie is bij dit plan. **De heer Akkerman** deelt mee dat de gemeente in gesprek is met dit ministerie omdat er plannen zijn voor een hoogwaardige openbaar vervoer-verbinding tussen het nieuw geprojecteerd station Assen Zuid en het TT-terrein. Deze verbinding loopt mogelijk voor een deel over het militaire oefenterrein.

Daarom is het ministerie van defensie vertegenwoordigd in de projectcommissie waar alle betrokken bestuursorganen zitting hebben.

**Mevrouw De Haan** heeft op een kaartje (het kaartje over de externe veiligheid) een rode lijn dwars door het Asser Bos gezien en vraagt wat die betekent. **De heer Haan** antwoordt dat het een gasleiding is van de oude gasfabrieklocatie. **De heer Kuin** zegt dat het een gebruikte gasleiding is, maar geen hoge drukleiding en geen hoofdtransportleiding.

**De heer Mijsbergh**, bestuurslid van de Asser Historische Vereniging (AHV), vraagt aandacht voor de herkenbaarheid van Assen. Op bijeenkomsten van de AHV komen nogal eens kritische noten naar voren dat men Assen niet meer als zodanig herkent. Hij wil de gemeente graag meegeven de herkenbaarheid van Assen proberen te bewaren en er extra zuinig op te zijn.

**Wethouder Kuin** zegt dat een aantal bestaande structuren juist zullen worden versterkt. Hij is het eens met het gegeven dat de herkenbaarheid van het stationsgebied en het station verloren zijn gegaan. Men moet echter ook de kans hebben om nieuwe monumenten te bouwen, maar deze moeten wel passend blijven binnen de schaal van Assen.

**De heer Veenstra** van de Bond Heemschut merkt op dat de Monumentenwet gaat vervallen en alles wat cultuurhistorische waardevol is moet worden ingebed en worden beschermd in ruimtelijke plannen. De voorkeur gaat er naar uit dit ook als een apart onderdeel/paragraaf op te nemen in de ruimtelijke plannen. De vraag of de gemeente daar bij de planvorming rekening mee houdt?

**De heer Kuin** antwoordt dat hiermee rekening wordt gehouden. Een gebouw als De Gratie is nu geen monument, maar heeft wel belangrijke contouren en die moet men als contouren terug laten komen in de woonwijk. Bijvoorbeeld het landschap rond de Drentsche Aa zal worden behouden.

**Mevrouw Kuiper** zegt dat de cultuurhistorische waarden in ruimtelijke plannen moeten worden verankerd en dat cultuurhistorie een vast onderdeel wordt van een ruimtelijke plan, zoals een bestemmingsplan. Het betekent dus niet dat deze minder belangrijk worden. Alle cultuurhistorische kenmerken/structuren en objecten worden in beeld gebracht. Het heeft zeker de aandacht van de gemeente.

**De heer Robben** van het BOC geeft aan dat er een wijkshow is gehouden van de Collardslaan naar het Hertenkamp en weer terug tot aan de Johan Willem Frisokazerne. De gebouwen en bouwwerken aan deze route zijn grandioos die behouden moeten blijven, aldus de heer Robben.

**De heer Kuin** geeft aan deze locatie geen deel uitmaakt van het plangebied van de Structuurvisie FlorijnAs. De gemeente gaat zorgvuldig met dit gebied om.

Bij het werklandschap is gekozen voor een andere methodiek. Het werklandschap wordt gefaseerd aangelegd, mede ook in verband met de economische recessie zodat kan worden ingespeeld in de

markt van vraag en aanbod. Door de aanleg gefaseerd uit te voeren is er meer aandacht voor het behoud van vennen en bosschages. Er is afgesproken dat de gemeente aan maximale participatie zal doen bij de detailuitwerking per onderdeel.

**De heer Robben** merkt op dat er bij het industrieterrein is gekozen voor een hogere overgang en zegt dat het BOC daar niet gelukkig mee is.

**Wethouder Kuin** zegt dit onderwerp met de gemeenteraad te willen bespreken.

**Mevrouw De Haan** vraagt zich af wat de meerwaarde is van het treinstation in Assen Zuid op zo korte afstand van het centraal station, afgezien van de te organiseren evenementen op het TT-Circuit.

**De heer Kuin** antwoordt dat het huidige station zijn beperkingen heeft. Wanneer men kijkt naar het regionale mobiliteitsplan dan is de verwachting dat er meer treinen komen en de gemeente wil de P&R voorzieningen optimaal kunnen gebruiken. Hiervoor zijn beperkte mogelijkheden in de stad. Het nieuw geprojecteerde station in Assen Zuid zal de volgende functies hebben:

1. Een evenementenstation
2. Station ten behoeve van de bedrijven in het werklandschap Assen Zuid
3. Een regionale functie in verband met de goede bereikbaarheid.

De gemeente gaat ervan uit dat de ontwikkeling van de toeristisch-recreatieve zone leidt tot meer activiteiten en dat er woon-werkkwaliteit ontstaat. Bovendien is het een heel goed bereikbare locatie voor P&R. **Mevrouw De Haan** vraagt of het geen optie is om in Marsdijk een station aan te leggen. De bewoners van Marsdijk ondervinden veel problemen om bij het station te komen.

**De heer Kuin** zegt dat onderzoek heeft uitgewezen dat een station in Assen Noord niet haalbaar is. Om aan de bewoners van Marsdijk tegemoet te komen is de fietsverbinding naar het centrum verder verbeterd en zal het transferium bij het Achillesstadion nog verder worden ontwikkeld. Dit heeft allemaal te maken met een breed regionaal mobiliteitsplan.

**De heer Nikolaas** van de VAC Assen vraagt of er voldoende aandacht is geschonken aan de voetgangers. **De heer Kuin** zegt dat daar in de Structuurvisie niet in detail aandacht aan geschonken is.

**Mevrouw Kuiper** geeft aan dat De Structuurvisie een hoog abstractieniveau heeft. Bij de nadere uitwerking van de deelprojecten wordt daaraan aandacht geschonken.

**Mevrouw Gerrits** zegt dat men nog tot na de zomer zal moeten afwachten, maar de gemeente zal regelmatig publiceren in de Berichten van de Brink. **De heer Kuin** dankt de aanwezigen voor hun betrokkenheid en is blij met de kritische vragen die men heeft gesteld. Voordat de gemeente definitieve besluiten neemt over de deelprojecten rekent de gemeente weer op de inbreng van de inwoners.

## Informatiebijeenkomst op 13 juli 2011

### *I. Welkom*

**Mevrouw Gerrits**, strategisch beleidsadviseur gemeente Assen en werkzaam bij het project FlorijnAs, opent de bijeenkomst en heet de aanwezigen welkom op deze informatieavond betreffende de volgende stap in de ontwikkeling van de Structuurvisie FlorijnAs. De gemeente is blij met de hoge opkomst en de belangstelling voor het beleid. Vanavond zal de gemeente proberen uit te leggen wat tot nu toe is gedaan en wat de functie daarvan is en een toelichting geven op het vervolgproces. Aan het eind van de bijeenkomst is er de mogelijkheid mondelinge zienswijzen in te dienen. Deze zullen worden opgenomen in het verslag en als zodanig worden meegenomen in de besluitvorming. Ook is het mogelijk nog tot en met 11 augustus schriftelijk zienswijzen in te dienen.

### *II. Inleiding*

**Wethouder H. Matthijsse** heet iedereen welkom namens het College van B&W.

Vanavond wordt er op een hoger abstractieniveau gesproken over de Structuurvisie FlorijnAs, terwijl de gemeente over verschillende delen van de FlorijnAs al op een ander niveau met de bewoners in gesprek is. Deze structuurvisie is opgesteld op grond van de Crisis- en herstellwet en de daarmee samenhangende investering van 220 miljoen euro bereikbaarheidsgelden. Dit bedrag krijgt de gemeente uitgekeerd wanneer dit vóór 2030 in de stad wordt geïnvesteerd. Voor de FlorijnAs betekent dit een impuls op de korte, maar ook op langere termijn. De gemeente wil Assen goed bereikbaar zijn en ook blijven bij een groeiende stad. Assen zal tot 2030 naar verwachting doorgroeien naar een gemeente met circa 80.000 inwoners. Daarom moeten er tijdig en op geschikte locaties woningbouwprojecten, bedrijventerrein en andere voorzieningen worden gerealiseerd. De gemeente hoopt door de investering van 220 miljoen de economie te stimuleren en daarmee investeringen van het bedrijfsle-

ven aan te trekken. De Crisis- en herstelwet maakt het mogelijk ingrijpende projecten sneller tot uitvoering te brengen.

### III. Presentaties

Voor de inhoud van de presentaties wordt verwezen naar de presentaties van 6 juli 2011 (zie boven).

### IV. Vragen/opmerkingen

**De heer Trooster** vraagt zich af wat de status is van de zienswijzen die worden ingediend betrekking hebbende op de ter inzage gelegde Structuurvisie FlorijnAs nu het voor een deel gaat om een bundeling van structuurvisies die al zijn vastgesteld. **De heer Akkerman** antwoordt dat vastgestelde plannen, zoals de Structuurvisie Stadsrandzone, de Structuurvisie Assen 2030 en een aantal andere beleidsstukken zijn opgenomen in de Structuurvisie FlorijnAs. Wel zijn in de voorliggende nieuwe elementen toegevoegd en is heeft deze Structuurvisie ook een andere juridische status omdat deze Structuurvisie FlorijnAs is gebaseerd op de Crisis en herstelwet als zijnde een lokaal project met nationale betekenis. De ingediende zienswijzen worden wederom gewogen en beoordeeld.

Verder vraagt de heer Trooster of het gebruikelijk is bij een structuurvisie de economische uitvoerbaarheid van de daarin opgenomen projecten aan te tonen en als dat zo is, of dit bij de uitwerking van de projecten in de vorm van bestemmingsplannen ook wordt gedaan. **Mevrouw Kuiper** zegt dat bij Structuurvisies in de zin van de Wet ruimtelijke ordening het niet gebruikelijk is om de economische uitvoerbaarheid zo uitgebreid in een structuurvisie op te nemen. De Structuurvisie FlorijnAs is echter een Structuurvisie plus op basis van de Crisis en herstelwet. Eén van de extra eisen van deze wet is het onderdeel "economische uitvoerbaarheid". In een aparte paragraaf is dit onderdeel opgenomen. Deze extra eis is opgenomen om niet alleen de maatschappelijke uitvoerbaarheid aan te tonen maar ook de financiële economische uitvoerbaarheid.

**Mevrouw Kuiper** geeft aan dat bij de uitwerking van de zes deelprojecten in bestemmingsplannen ook de economische uitvoerbaarheid van het betreffende deelproject moet worden aangetoond. Het abstractieniveau van bestemmingsplannen is lager en de economische uitvoerbaarheid kan dan ook concreter zijn. Tegen de ontwerp-bestemmingsplannen kunnen wederom zienswijzen worden ingediend.

**De heer Trooster** vraagt in verband met de verwachte investering van één miljard euro vanuit het bedrijfsleven of het bedrijfsleven nu reeds is betrokken bij de totstandkoming van de structuurvisie.

**De heer Matthijsse** legt uit dat 220 miljoen euro wordt geïnvesteerd in de infrastructurele projecten en niet in de gebiedsontwikkelingsprojecten. De totale investeringen bedragen ongeveer anderhalf miljard die door diverse partijen moeten worden opgebracht, door zowel de publieke overheid als de particuliere sector. Partijen als de woningbouwverenigingen en projectontwikkelaars zullen naar verwachting vele honderden miljoenen investeren om woningbouw te financieren, bedrijven te verplaatsen, samen met de overheid nieuwe bedrijfsontwikkelingen mogelijk te maken etc. Het bedrijfsleven is hierbij op dezelfde manier betrokken als de inwoners van Assen en andere betrokkenen en belanghebbenden. Het bedrijfsleven is daarnaast betrokken bij de plannen voor de revitalisering van het bestaande Industriele terrein.

**De heer Stellingwerf** woont sinds kort in Assen en vraagt waar de naam FlorijnAs vandaan komt. Hij zegt dat het nu al tijd kost om de Overcingellaan over te steken en hij denkt dat de nieuwe plannen de weg nog meer zullen belasten.

**De heer Matthijsse** antwoordt dat er in het verleden vele discussies over de zogenaamde vierde kwadrant (de oostelijke rondweg) zijn gevoerd. In de Masterstudie FlorijnAs is dit onderwerp integraal beoordeeld en afgewogen. **Mevrouw Kuiper** merkt op dat een dergelijke ingrijpende verkeersontwikkeling niet mogelijk is in of nabij het zwaar beschermde Natura 2000- gebied en Nationaal Landschap, de Drentsche Aa. Dit zou alleen kunnen wanneer er enorme investeringen worden gedaan op het gebied van ecologie. Er is gekozen voor een upgrading en een gedeeltelijke verbreding van de Stadsboulevard. Daarbij zal deze weg niet alleen een doorstroombaan hebben maar ook schenkt de gemeente aandacht aan de verblijfsfunctie, mede in relatie met het stationsplein en de verbinding van het station naar het centrum.

Daarnaast wil de gemeente in overeenstemming met het rijks- en provinciaal beleid de woningbouwbehoefte zoveel opvangen binnen de huidige grenzen (inbreiding).

**De heer Stellingwerf** vermoedt dat het werklandschap Assen Zuid een intensieve belasting vormt voor de Stadsboulevard. **De heer Matthijsse** stelt dat de gemeente in de toekomst tot 2030 moet voorzien in een nieuw bedrijventerrein. Dat is reeds in de structuurvisie Stadsrandzone en het daarbij behorende planMER vastgelegd. Dit moet de nieuwe behoefte kunnen opvangen en ook ruimte bie-

den voor mogelijke verplaatsingen van bedrijven in verband met een gedeeltelijke transformatie van het bedrijventerrein Stadsbedrijvenpark naar woningbouw en revitalisering van het overige deel. De N33 zal worden verdubbeld en er komt een verbeterd logistiek knooppunt. Dit vormt geen directe verkeersbelasting voor het centrum van de stad.

**De heer Stellingwerf** vraagt of een geluidsscherm ook noodzakelijk wordt geacht langs de Stadsboulevard. **De heer Matthijsse** zegt dat de geluidsbelasting één van de ruimtelijke relevante aspecten betreft die in het betreffende bestemmingplan worden onderzocht. Daarbij wordt bekeken met welke maatregelen of voorzieningen de geluidsbelasting onder de wettelijk vastgestelde normen blijft. In het planMER zijn voor het gehele plangebied van de FlorijnAs op een hoog abstractieniveau de invloed van de zes deelprojecten op alle milieuaspecten beoordeeld en gewogen. De projecten hebben op een aantal milieuaspecten een positieve waardering gekregen, op een aantal andere aspecten neutraal of (licht) negatief.

**De heer Trooster** vraagt of de gemeente zichzelf de opdracht heeft gesteld om alle negatieve effecten in de MER om te buigen tot neutraal of positief. **Mevrouw Kuiper** stelt dat bij de uitwerking van de projecten in bestemmingsplannen en stedenbouwkundige visies de aandacht uitgaat naar het treffen van mitigerende of compenserende maatregelen of om de negatieve effecten zo mogelijk op te heffen of te "verzachten". Het is niet ondenkbaar dat niet in alle gevallen alle negatieve effecten zijn om te buigen. **De heer Matthijsse** geeft aan dat het de ambitie is om zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken.

**De heer Haan** geeft aan dat er een tabel in het planMER is opgenomen met een overzicht van de effectbeoordelingen met aanbevelingen voor de uitwerking en monitoring.

Op de vraag van **de heer Trooster** de beide varianten voor het stationsplein zijn uitgewerkt in het planMER antwoordt **de heer Haan** ontkennend. **De heer Matthijsse** zegt dat de twee varianten wel in een aparte studie zijn doorgerekend.

**Mevrouw Kuiper** zegt dat het feit dat er een MER is gemaakt voor de FlorijnAs te maken heeft met het feit dat er kaderstellende uitspraken in de Structuurvisie worden gedaan over MER(plichtige) activiteiten dan wel is er sprake van mogelijk negatieve significante effecten op de Natura 2000 gebieden. In het vervolgtraject kan het zijn dat voor bepaalde activiteiten op een lager niveau wederom milieueffectrapporten moeten worden. Dat hangt af van een aantal factoren.

**Mevrouw De Vries** vraagt naar de consequentie van de tracé Overcingellaan voor de twee spoorwegovergangen. **De heer Matthijsse** zegt dat die overgangen als knelpunten worden meegenomen in de integrale stedenbouwkundige visie voor de Stadsboulevard.

**De heer Van Zwieten** vindt het project FlorijnAs in samenhang en totaliteit ambitieus en aantrekkelijk. Wel wordt afgevraagd of het mogelijk is de situatie over 20 jaar goed te voorspellen en of de ambities kunnen worden waargemaakt. Is de gemeente in staat te anticiperen op onverwachte ontwikkelingen en heeft de gemeente de ruimte om plannen bij te stellen.

**De heer Matthijsse** zegt dat de gemeente plannen maakt om vóór 2020 de infrastructuur op orde te hebben. Het zou kunnen dat er vertraging ontstaat in de groei als gevolg van externe niet of nauwelijks te beïnvloeden factoren. Bij de projecten die voorzien in gebiedsontwikkelingen worden naar verwachting die planvormen gekozen waarin kan worden gefaseerd en toepassing worden gegeven aan flexibele instrumenten. Ook in het Havenkwartier zal er afhankelijk van de marktontwikkeling gefaseerd worden ontwikkeld. De groei van de bevolking en de verkeersbewegingen laten zich overigens redelijk goed voorspellen.

**De heer Beune** vraagt of er over de Stadsboulevard vervoer van gevaarlijke stoffen gaat plaatsvinden.

**Henk Matthijsse** zegt dat de bedrijvigheid in het centrum juist zal afnemen en dat dergelijk vervoer daar volgens hem niet aan de orde zal zijn.

**Mevrouw Kraijer** vindt het niet zo'n samenhangend plan en vindt het vreemd dat er een MER-beoordeling is op gebieden die zo divers zijn. Verder heeft zij een vraag over de spoorwegovergangen, met name voor fietsers, en het streven om de bereikbaarheid tussen Assen Oost en het centrum te verbeteren.

**De heer Akkerman** antwoordt dat de zes deelprojecten allemaal aanhaken op de Stadsboulevard. De investeringen in de infrastructuur kunnen allemaal leiden tot investeringen in alle projecten verbonden met de Stadsboulevard. De gemeente wil ook investeren in de natuur en dat gebeurt in Assen aan de Aa. Alle verschillende facetten zijn in het project vertegenwoordigd en maakt dat het geheel en de

samenhang tussen de zes deelprojecten meer is dan de som van de afzonderlijke deelprojecten. Het project FlorijnAs vormt daarmee de belangrijkste ontwikkeling in de stad. Omdat er kaderstellende uitspraken zijn gedaan over MER (beoordelings)plichtige activiteiten en een aantal activiteiten in de nabijheid van Natura 2000-gebieden zijn voorzien moet bij het opstellen van de Structuurvisie een planMER worden opgesteld. Daarin worden alle ontwikkelingen beoordeeld op een groot aantal milieuaspecten.

**Mevrouw Kraijer** merkt op dat het weglaten van Assen Zuid zou leiden tot totaal andere uitkomsten van de MER.

**De heer Haan** zegt dat er voor het thema natuur telkens een subtabel te vinden is voor alle zes deelgebieden. Dit kan men telkens afzonderlijk bekijken. **De heer Matthijsse** merkt op dat zij wellicht geruchten heeft gehoord dat de spoorwegovergangen gesloten gaan worden. Dat kan niet omdat daarover nog geen uitspraak is gedaan. De gemeente wil de bereikbaarheid van de stad ook voor fietsers verbeteren.

**De heer Trooster** zegt dat de overgang van de Spoorstraat ter sprake is geweest bij de allereerste bijeenkomst over de FlorijnAs. De gemeente heeft daar de vraag neergelegd hoe men dacht over afsluiting van die overgang. **De heer Matthijsse** herhaalt dat daarover nog geen besluit is genomen. Wanneer het in het totaalbeeld een betere oplossing zou kunnen zijn, dan kan het tot de mogelijkheden gaan behoren. Dat is nog niet voldoende onderzocht. **De heer Trooster** zegt dat dat idee toen door alle aanwezigen naar de prullenmand is verwezen.

**De heer Venekamp** vraagt hoe het zit met de fietsverbinding aan de Molenstraat en de Venestraat. Blijft de houten brug daar liggen of wordt die gesaneerd?

**De heer Matthijsse** zegt dat een aantal maanden geleden bij de plannen voor de Blauwe As is besloten dat daar twee bruggen verdwijnen, maar er komen nieuwe bruggen die beweegbaar zijn voor in de plaats. De specifieke uitvoering ervan worden nog uitgewerkt.

**De heer Van der Kleut** mist de parkeerfaciliteiten in de plannen en vraagt zich af hoe die eruit gaan zien. **De heer Akkerman** antwoordt dat in het centrum verschillende parkeergarages aan de binnenring gebouwd zullen worden. Daarnaast is de P&R functie van het station heel belangrijk en de bestaande voorziening op het Veemarkterrein blijft behouden.

**De heer Matthijsse** merkt op dat er naast deze voorzieningen een nieuwe P&R voorziening komt bij station Assen Zuid, waardoor de parkeervoorzieningen in Assen aanzienlijk worden uitgebreid.

**De heer Groenendaal**, voorzitter van de Vereniging Vrienden van het Asserbos, noemt het van wezenlijk belang dat de verbinding tussen het Asserbos, het Witterveld, het Twijfelveld en het gebied van de Drentsche Aa blijft bestaan. Het denkt dat er behoorlijk geïnvesteerd zal moeten worden om de robuustheid van het Asserbos te garanderen.

**De heer Matthijsse** zegt dat in het project *Assen aan de Aa* zogenaamde *groene vingers* zitten waarin wordt omschreven hoe de gemeente groene verbindingen vanuit de omliggende natuurgebieden de stad in wil brengen. Die visie wordt verder ontwikkeld en zal naar verwachting dit najaar kunnen worden gepresenteerd.

**Mevrouw De Wit** is benieuwd hoe de verbindingzones naar Assen Oost zich zullen ontwikkelen en vraagt hoe het omzetten van negatieve effecten voor de natuur in positieve effecten gefinancierd kan worden, want dit zal niet alleen vanuit de overheden kunnen gebeuren. **De heer Matthijsse** begrijpt hieruit dat zij eigenlijk een oproep doet. Wat de natuurontwikkeling betreft is de gemeente samen met het Rijk op zoek naar een manier waarop de financiële dekking kan worden vormgegeven.

**De heer Lippers** van VAC Assen constateert dat het plan is gebaseerd op een toename naar 80.000 inwoners. Het is ook mogelijk dat dat aantal niet wordt gehaald, maar voor de infrastructuur is aanpassing van de plannen niet mogelijk. Wat zijn de financiële risico's voor Assen en met name voor de burgers.

**De heer Matthijsse** reageert dat door het niet doorgaan van de aanleg van de Zuiderzeelijn er veel financiële middelen beschikbaar zijn gesteld om de infrastructuur te kunnen bekostigen. Dat is belangrijk voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Assen op lokaal, regionaal en nationaal niveau. Als het gaat om de financiële risico's, wordt daarop binnen de projectcommissie en de projectgroepen van de verschillende deelprojecten op gestuurd en op geanticipeerd. Het ministerie staat achter het project FlorijnAs en daarom is dit bijzondere project aangewezen als een lokaal project met nationale beteke-

nis (naast een project in Rotterdam en Utrecht). Het Rijk financiert dit project voor een bedrag van € 185 miljoen euro om daarmee ook andere economische ontwikkelingen te faciliteren en op gang te helpen.

**De heer Lippers** vraagt hoe het zit met de financiële risico's, zoals overschrijding van geraamde kosten, bijvoorbeeld bij de Noord-Zuidlijn in Amsterdam. Betekent dit dat de WOZ-waarde omhoog zal gaan?

**De heer Matthijsse** merkt op dat het bedrag dat Assen als cofinanciering inzet absoluut laag is, namelijk 13 miljoen euro. Assen heeft een prachtige track record op dit gebied en weet hoe met financiële risico's moet worden omgegaan. De uitgaven worden week na week en maand na maand bijgehouden. Het verschil met de Noord-Zuidlijn in Amsterdam is dat dat één project is. Het project FlorijnAs omvat meerdere deelprojecten waarbij de prioritering van planvorming en uitvoering kan worden aangepast naar aanleiding van nieuwe ontwikkelingen in de markt of anderszins.

**De heer Lippers** zegt dat de infrastructuur toch in één keer moet worden aangelegd.

**Henk Matthijsse** geeft aan dat in Assen een aantal projecten parallel wordt ontwikkeld maar apart wordt uitgevoerd. De gelden voor de infrastructurele ontwikkeling zijn beschikbaar.

**De heer Robben** raadt de heer Lippers aan om lid te worden van de participatiegroep, zodat hij weet hoe de besluitvorming plaatsvindt en waaraan het geld wordt besteed. Hij zelf heeft er honderd procent vertrouwen in dat het geld goed wordt besteed.

**De heer Molema** vraagt hoe de revitalisering van het stadsbedrijvenpark in Assen Noord in zijn werk zal gaan.

**Mevrouw Kuiper** deelt mee dat er rondom het industrieterrein (stadsbedrijvenpark) een geluidscontour ligt waarbuiten de geluidsbelasting niet meer dan 50 dB(A) mag bedragen. Feitelijk is er slechts één grote "lawaaimaker" in het gebied gevestigd. Door de ligging van het gebied nabij het centrum van Assen en niet meer zoals vroeger in de periferie is het gewenst het gebied te transformeren naar woningbouw en anderen functies en te revitaliseren. In planologische zin worden de grote lawaaimakers uitgesloten met uitzondering van het bedrijf dat er nu is gevestigd. De geluidscontour kan dan worden teruggebracht. De gemeente probeert financiële middelen te verkrijgen (subsidies) om een deel van het Stadsbedrijvenpark te revitaliseren.

**De heer Matthijsse** merkt op dat in het werklandschap Assen Zuid voor alle vormen van bedrijvigheid, ook in de milieucategorie 4 van de VNG brochure "bedrijven en milieuzonering" worden toegelaten. Er zijn dus mogelijkheden voor verplaatsing van de bedrijven.

**De heer Molema** heeft nog een aantal specifieke vragen over de noordzijde van de Borgstee en de oostzijde. **Mevrouw Kuiper** stelt dat beoordeeld is welk delen van het Stadsbedrijvenpark het meest verouderd zijn is en dat is de kern van het gebied. Het noordelijke deel heeft voornamelijk het karakter van een woon-werk milieu en daarmee passend aan de woonwijk Marsdijk. De noordoostzijde maakt onderdeel uit van de derde fase van het Havenkwartier maar dat is de verre toekomst (wellicht pas in 2030 of daarna).

## **IV. Nota van Wijzigingen**

### **wijzigingen in de plannen naar aanleiding van de zienswijzen en ambtshalve wijzigingen.**

Als gevolg van een aantal zienswijzen, overlegreacties en reacties van de betrokken bestuursorganen en als gevolg van voortschrijdend inzicht is een aantal wijzigingen aangebracht in de Structuurvisie, en het planMER.

#### **Structuurvisie FlorijnAs**

P05: Aantoonbaar nut

De nieuwe tekst onder deze kop luidt: “De FlorijnAs bestaat uit gebiedsontwikkeling en projecten die de bereikbaarheid verbeteren. De bereikbaarheidsonderdelen zijn Blauwe As tweede fase, Assen Zuid (aansluiting op N33 en A28, fly-over en station Assen Zuid), Stadsboulevard en Stationsgebied. De bereikbaarheidsonderdelen van de FlorijnAs vallen onder het Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL). Hiervoor is de vraag of zij zullen worden uitgevoerd bestuurlijk niet meer aan de orde. De planuitwerking gaat met name over de vraag ‘hoe en wanneer’.”

P05: Na “Sneller ontwikkelen” een gesloten haakje toevoegen.

P10: Verwijzing nr. 1 (Vastgesteld door de gemeenteraad in 2010) verplaatsen naar pagina 6, waar de eerste keer de Structuurvisie 2030 wordt genoemd.

P10: De zinsnede “Dat gebeurt op tal van terreinen. Hierin zijn onze ambities terug te vinden en ze bieden houvast bij het ontwikkelen en uitwerken van ons beleid” verwijderen.

PO10 onder 1. Bereikbaarheid

“Om stad en...(RSP) gebruiken.” wordt gewijzigd in: “Om stad en binnenstad goed bereikbaar te houden willen we middelen uit het Regio Specifiek Pakket (RSP) gebruiken.”

PO10: laatste zin wordt aangepast in: “Het station als OV knooppunt wordt vernieuwd.”

P012: Toevoegen “en” in de zin “het kanaal bevaarbaar te maken “en” het stationsgebied te renoveren.”

P013: 1.4 Achtergrond

Aanpassen eerste twee alinea's onder Regionaal Specifiek Pakket in: “Het Regio Specifiek Pakket is onder andere bedoeld om de ruimtelijk economische kwaliteit van het Noorden te versterken. Aanleiding hiervoor was het schrappen van de Zuiderzeelijn door het Rijk. Het pakket bestaat uit een Regionaal bereikbaarheidspakket en een Ruimtelijk Economisch Programma. Het Rijk heeft € 1,5 miljard beschikbaar gesteld voor het Regionaal Bereikbaarheidspakket.

Voor het onderdeel bereikbaarheid Assen is op basis van het convenant € 222 miljoen (prijspeil 2007) beschikbaar gesteld. Het convenant is in 2008 door Rijk en regio ondertekend. Daarmee is het niet langer de vraag of de projecten worden uitgevoerd, maar hoe en wanneer.”

P015: Verwijderen: “Verder is de extra ruimte Havenkade straks...” vervangen door “Verder is de extra benodigde ruimte in verband met de transformatie van de Havenkade straks ...”

P015: “Kenmiscampus” vervangen door “kenniscampus”

P016: “Rond 2035 zou de bevolking...” vervangen door “is de verwachting dat “

P016: programmaopgave:

Toevoegen van de onderdelen woningbouw (starters en zorgwoningen), duurzaamheid en onderwijs: “Woningbouw

De gewenste ruimtelijke kwaliteit van woningen en de woonomgeving hebben we omschreven in ons gemeentelijk welstandsbeleid, het programma ‘Asser School’ en de raamnota Openbare ruimte. De ruime opzet van de woonwijken, de groene omgeving en een dorps centrum met stedelijke kenmerken

zijn belangrijke kenmerken die het karakter van Assen bepalen en behouden moeten worden. Daarnaast hebben we met Assen Koerst, het Woonplan en de Structuurvisie Assen 2030 de keuze gemaakt om een meer compacte stad te worden zodat we dit groene karakter van onze stad en omgeving beter kunnen koesteren. Dit betekent dat we aanbod in meer stedelijke milieus willen realiseren. Met de ontwikkelingen in het Havenkwartier speelt de FlorijnAs hierop in.

In Assen streven we naar een grote variatie van het woonaanbod, met een grote diversiteit aan huishoudens. We willen mensen nog meer invloed geven op het ontwerp en de indeling van de woning en reserveren 30% van de koop in het bouwprogramma voor (collectief) particulier opdrachtgeverschap. Daarnaast betekent dit dat we ook in nieuwe wijken sociale huur willen realiseren. Zo zal in de eindfase 20% van de totale woningvoorraad in het Havenkwartier in de sociale huur zijn gerealiseerd. We zorgen zelf voor de nodige flexibiliteit in bestemmingsplannen en welstandsregels om maatwerk in verkaveling mogelijk te maken. Op binnenstedelijke locaties nabij het centrum zetten we in op een meer stedelijk woonmilieu.

#### *Starters*

Uit het Woonwensenonderzoek blijkt dat starters een duidelijke voorkeur hebben voor het centrum als woonlocatie. Bij deze locatie zullen we ons dan ook nadrukkelijk richten op deze doelgroep. In het Havenkwartier wordt onderzocht of de doelgroep starters bediend kan worden, mogelijk via het aanbieden van cascowoningen of groeiwoningen. Dit zal worden meegenomen in de verdere uitwerking van dit deelproject.

Verder hebben we afspraken gemaakt met de woningbouwcorporaties over studentenhuysvesting. Zo zijn voor het HIT door Actium gemeubileerde huurwoningen gereserveerd voor buitenlandse studenten. Bij een grote groei van het aantal studenten in Assen worden nieuwe afspraken gemaakt met de woningbouwcorporaties.

#### *Zorgwonen*

We willen het woonaanbod vergroten voor ouderen die nog een stap in de wooncarrière willen zetten maar (nog) geen behoefte hebben aan zorg. Daarnaast willen we mensen met een zorgvraag in staat stellen zo lang mogelijk zelfstandig te blijven wonen en actief te participeren in de samenleving. Levensloopbestendigheid en aanpasbaarheid zijn cruciaal.

Zo willen we de voorraad nultredenwoningen richting 2020 met bijna 1.900 woningen uitbreiden. Nieuwbouw is zoveel mogelijk levensloopbestendig of zodanig gebouwd dat aanpassing eenvoudig mogelijk is, met name in en nabij zorgzones. Ook het aanbod beschermd en verzorgd wonen wordt uitgebreid.

Het aanbieden van zorgwoningen binnen de FlorijnAs behoort op dit moment tot de mogelijkheden, evenals woon/werk-combinaties. De mogelijkheden hiervoor worden nader uitgewerkt binnen het project Havenkwartier.

#### *Duurzaamheid*

In de Structuurvisie Assen 2030, de Duurzaamheidsvisie en het Woonplan is duurzaam wonen en werken een van de speerpunten. Energieprestatieverbetering verbetert de economische waarde en gebruikswaarde van onze woningvoorraad en houdt het wonen betaalbaar. Met het uitwerken van onze duurzame ambities wordt zo niet alleen toegewerkt naar de CO<sub>2</sub>-neutrale stad, maar kennen maatregelen vooral een direct positief sociaal-economisch effect.

Ook binnen de planontwikkelingen van de FlorijnAs is CO<sub>2</sub>-neutraliteit door energiebesparende en -opwekkende maatregelen het uitgangspunt. Bij woningen en andere gebouwen betekent dat concreet dat wij (samen met ontwikkelende partners en eindgebruikers) met technische en financieel-organisatorische oplossingen moeten komen, die de energieprestatiecoëfficiënt (EPC) minimaliseren. Daarmee geven we invulling aan ons beleidsdoel om in 2015 voor tenminste 50% CO<sub>2</sub>-neutraal te bouwen en sorteren we voor op het Europese beleid dat gericht is op de energieneutraliteit (EPC 0) van alle nieuwbouw in 2020. Binnen de projecten van de FlorijnAs zal daartoe vooral worden ingezet op het gebruik van warmte-koude-opslag (WKO) en zonnepanelen (PV). Bovendien grijpen we de kansen aan om energiemangementvraagstukken op te lossen met sensortechnologie. Voor eventueel noodzakelijke additionele energie wordt naar meer grootschalige oplossingen gezocht op gebiedsniveau.

Voor het stimuleren van stedelijke ecologie, duurzaam bodem- en watergebruik en andere duurzaamheidsthema's baseren we ons ook op de door de raad vastgestelde Duurzaamheidsvisie

### Onderwijs

We stimuleren de plannen van het Dr. Nassau en Vincent van Gogh (VO) en het Drenthe College (MBO) om afspraken te maken voor doorstroom en aansluiting in alle sectoren om in ieder geval voor zoveel mogelijk opleidingen een tienjarige route van het VMBO, via MBO tot op HBO-Bachelor niveau te bieden. Daarbij wordt aansluiting met het HIT (Hanze Institute of Technology) gezocht en bekeken hoe elke instelling kan kiezen hoe de integratie van sensortechnologie kan plaatsvinden. We stimuleren de verdere groei van het HIT in Assen. Verdere groei in het Stadsbedrijventerrein en mogelijke verplaatsing naar Assen Zuid wordt samen met de Hanzehogeschool onderzocht. Het TT Institute wordt waarschijnlijk gevestigd op het terrein van TT World. In het najaar van 2011 hierover meer duidelijkheid komen. We blijven als aanjager verder betrokken bij deze ontwikkeling. Daarnaast hebben we een rol als facilitator en stimulator voor de uitbouw met het bedrijfsleven. We hebben de ambitie om samen met onze sensortechnologiepartners een kenniscampus op Assen Zuid te realiseren. We starten hiertoe een proces met onze partners waarin de mogelijkheden verkend zullen worden."

PO17: "In de FlorijnAs vindt in de inbreiding plaats op het Havenkwartier" vervangen door "In de FlorijnAs vindt de inbreiding plaats in het Havenkwartier".

P017: Verwijderen: "Kwaliteit van Assen en maakt de stad aantrekkelijk om in te wonen en te werken".

PO18: verwijderen kolom park Diepstroeten. Dit heeft te maken met het bestemmingsplan en is niet relevant voor de Structuurvisie FlorijnAs.

PO20: "De provincie heeft hiervoor in samenspraak met belangengroeperingen, met de gemeente een visie opgesteld"

### PO22: Opgave en Ambities

#### Bereikbaar

Toevoegen: "In de Netwerkanalyse van de Regio Groningen Assen (2006) staat het station Assen Zuid met P&R functie als zeer kansrijk omschreven. ProRail heeft eind 2010 een studie uitgevoerd waarin alle noordelijke wensen op inpasbaarheid zijn beoordeeld. Uit deze studie is gebleken dat het station Assen Zuid technisch inpasbaar is. De geraamde kosten hiervan zijn 17 miljoen. Op dit moment onderzoekt de NS in hoeverre het station te exploiteren is."

Toevoegen: Bij de aan te leggen verbinding tussen Assen Zuid en de TRZ zal de gemeente zich maximaal inspannen het Baggelhuizerplas-terrein opnieuw in gebruik te nemen als bivakterrein. Het realiseren van een dergelijke passende oplossing voor het ministerie van Defensie is een voorwaarde voor de doorsnijding van het bestaande oefenterrein."

P023: foto op blz. 23 suggereert meer dan wordt beoogd. Foto wordt aangepast.

P023: 1e kader tekst, "De waterfunctie.....niet in gevaar komen". De nieuwe tekst luidt "De (drink)waterfunctie ..... niet in gevaar komen.

### P028: Assen aan de Aa

#### Bereikbaarheid

Toevoegen: "We delen met de gemeente Aa en Hunze en de provincie Drenthe de visie dat de verkeersrelatie Assen-Rolde, gevormd door de Rolderhoofdweg/Asserstraat, een te hoge verkeersdruk heeft en moet worden omgezet naar een (recreatief) verblijfsgebied. Hiervoor wordt nader verkeersonderzoek uitgevoerd. De onderzoeksresultaten worden betrokken bij de op basis daarvan te treffen verkeers- c.q infrastructurele maatregelen. Genoemde drie partijen hebben de intentie om passende maatregelen ook daadwerkelijk in uitvoering te nemen. De verwachting is dat de verkeersoverlast door een gezamenlijk inzet effectief kan worden bestreden en zal leiden tot een aanzienlijke reductie van de bestaande verkeersintensiteiten. We maken nadere afspraken over het onderzoek, de te nemen maatregelen en verdeling van de kosten. Daarbij nemen ontwikkelingen zoals de verdubbeling van de N33, de centrumontwikkeling in Rolde en de FlorijnAs (Assen aan de Aa) een centrale plaats in".

Aanpassen van: "In 2011 rijden er dagelijks circa 10.500 motorvoertuigen over het traject Assen-Rolde. In 2030 is dit aantal afgenomen naar circa 8.000 voertuigen." in "In 2011 rijden er dagelijks

circa 10.500 motorvoertuigen (weekdagintensiteiten) over het traject Assen-Rolde, ter hoogte van de gemeentegrens. In 2030 is dit aantal afgenomen naar circa 7.000 voertuigen.” Dit onderdeel zal ook in het erratum bij de planMER worden vermeld.

Verwijderen van “op de intensiteit” in verband met dubbeling.

P029:

Duurzaam

Toevoegen: “De genoemde doelstelling valt samen met de KRW-opgave van hermeandering van het Deurzerdiep en het Anreperdiep. Hierdoor wordt een bijdrage geleverd aan een klimaatbestendig watersysteem.”

Assens:

Toevoegen: “Er wordt een ecologische verbinding gerealiseerd voor het Anreperdiep en het Witterdiep. Hiermee wordt een deel van de KRW-opgave ingevuld.”

P030: 2.5 Stationsgebied en Stadsboulevard

toevoegen: “Het is de ambitie van de gemeente Assen om van de Rolderstraat vanaf het kruispunt met de Europaweg-Zuid op termijn een 60 km/uur weg te maken. Samen met de gemeente Aa en Hunze en de provincie Drenthe voert de gemeente Assen een verkeersonderzoek uit. Op basis daarvan worden oplossingen gezocht om de verkeersoverlast te verminderen.”

P031: Het zorgcluster op de visiekaart wordt uitgebreid waardoor het gehele terrein van de GGZ onder het zorgcluster valt.

P042: het woord “mogelijk” voor Ministerie van Defensie laten vervallen

P046: 3.5.1 Assen Zuid

Uitvoerbaarheid gebiedsontwikkeling

Toevoegen: “De economische uitvoerbaarheid van het werklandschap Assen Zuid is verzekerd op het moment dat de raad de grondexploitatie behorende bij het bestemmingsplan werklandschap Assen Zuid vaststelt. Op dit moment wordt rekening gehouden met een negatieve grondexploitatie die ten laste wordt gebracht van de algemene reserve van het grondbedrijf.”

Uitvoerbaarheid infrastructuur

De volgende onderdelen van Assen Zuid vallen onder het RSP-project infrastructuur. De raad heeft besloten realisatie van deze onderdelen te dekken uit de RSP-bijdrage (€ 69,7 miljoen)

P048: 3.5.2

Uitvoerbaarheid gebiedsontwikkeling

Toevoegen: “Op basis van berekeningen van de huidige plannen van het Havenkwartier is het tekort financierbaar vanuit het Grondbedrijf. Hierbij is gerekend met gefaseerde ontwikkeling en gefaseerde tekorten. Bij een keuze in de verschillende varianten in het Havenkwartier zullen de financiële middelen als kader dienen bij de verdere planontwikkeling.”

P048: De nieuwe tekst eerste alinea onder ‘uitvoerbaarheid gebiedsontwikkeling’(revitalisering stadsbedrijvenpark) luidt: “Op dit moment wordt voor de raad van december een plan van aanpak voorbereid waarbij de ondernemers worden betrokken. Hierbij wordt gebruik gemaakt van diverse middelen waaronder de Noordanus-middelen.”

P048: De nieuwe tekst luidt: “De mogelijkheden tot bovenplanse verevening worden onderzocht en dat indien daarover meer duidelijkheid is, dit wordt meegenomen in de herziening van de Structuurvisie FlorijnAs danwel de Structuurvisie Assen in het Meerjarenuitvoeringsprogramma.”

P049: “Aanvaarbaar” verwijderen

P049: 3.5.5 Stationsgebied en Stadsboulevard

Uitvoerbaarheid infrastructuur

Hierbij gaat het om de realisatie van de stadsboulevard en de herinrichting van het station en de stationsomgeving. De raad heeft besloten dit te dekken uit de RSP-bijdrage (€ 103,1 miljoen).

PO49: 3.5.6 Tweede fase Blauwe As  
Uitvoerbaarheid infrastructuur

Toevoegen: "Voor de uitvoering van dit eerste deelgebied is een uitvoeringskrediet van € 6,65 miljoen. De uitvoering van dit deelgebied start in het najaar van 2011 met doorloop in 2012. De raad heeft besloten de realisatie van het totale project (€ 49,1 miljoen) te dekken uit de RSP-middelen."

PO49: Stadsboulevard:

De nieuwe tekst luidt als volgt: "Met de Stadsboulevard wordt de huidige noord-zuid verbinding voor alle huidige modaliteiten door de stad aangepakt."

PO53, 3.6: aansluiting Assen-Zuidzuid op de A28.

PO53:

De nieuwe tekst luidt als volgt: "De spoorse aanpassingen van station Assen Zuid vallen niet onder het concrete project bereikbaarheid Assen, maar vallen onder het pakket concrete projecten Openbaar Vervoer." in plaats van "Het station Assen Zuid is ... concrete projecten Bereikbaarheid."

|                |
|----------------|
| <b>PlanMER</b> |
|----------------|

Algemeen:

In het toetsingsadvies van 29 augustus 2011 heeft de commissie m.e.r. de gemeente enkele aanbevelingen gedaan. Deze aanbevelingen hadden betrekking op berekeningen en beoordelingen voor stikstofdepositie en de verkeersgegevens. In een aparte notitie wordt ingegaan op de aanbevelingen van de commissie, welke onderdeel uit zal gaan maken van de planMER. Deze notitie is bijgevoegd.

Aan het planMER wordt een erratum gevoegd met de volgende opmerkingen:

Voor het gehele document geldt dat onderscheid moet worden gemaakt tussen de woonwijk Assen-Oost (buiten plangebied FlorijnAs) en Assen aan de Aa als deelproject van de FlorijnAs

P. 4. De bijlagenlijst luidt als volgt (er is geen nieuwe informatie toegevoegd, maar anders geordend):

- Bijlage 1. Toelichting verkeersmodel
- Bijlage 2. Beleidskader Water
- Bijlage 3. Achtergrondinformatie natuur
- Bijlage 4. Verspreidingskaarten beschermde soorten
- Bijlage 5. Passende Beoordeling
- Bijlage 6. Gebruikte literatuur

Pagina 15, aan de alinea onder "Natura 2000" wordt toegevoegd. "De passende beoordeling die is uitgevoerd, voor zowel de structuurvisie FlorijnAs als voor Diepstroeten, maakt onderdeel uit van deze plan-MER".

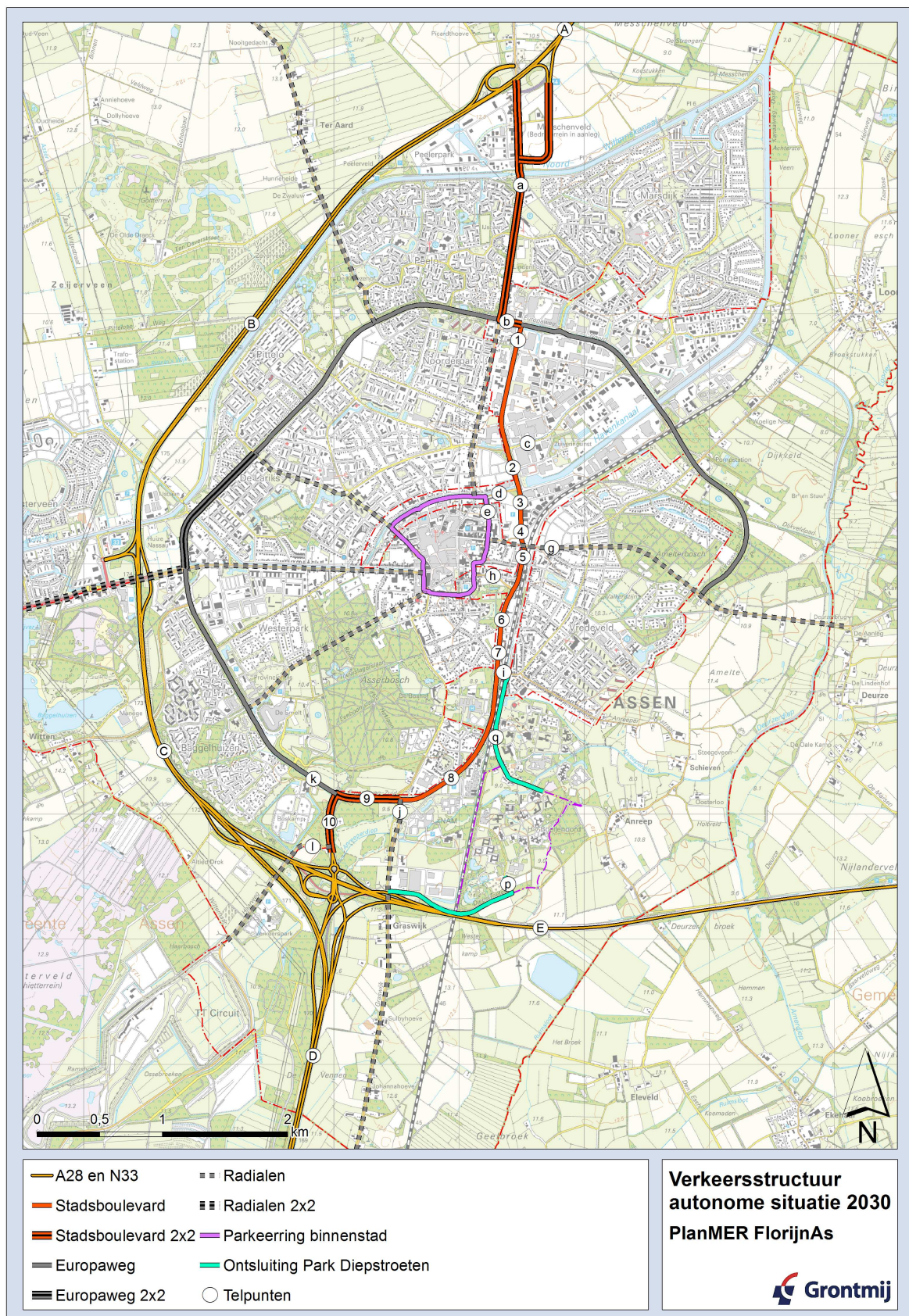
Pagina 25 onder "projectomschrijving" laatste twee zinnen worden vervangen door de volgende twee zinnen: "De huidige intensiteit bedraagt 15-20.000 motorvoertuigen/etmaal. De verwachte intensiteit in 2030 (na realisatie van de FlorijnAs) bedraagt 20-26.000 motorvoertuigen/etmaal."

Pagina 32 onder "beoogd programma" wordt toegevoegd: "Het werklandschap Assen-Zuid is interessant voor een eventuele kenniscampus/sensortechnologie".

Pagina 45 en 46: de figuur op p. 45 en de tabel op p. 46 worden vervangen door onderstaande figuur en tabel (betreft geen inhoudelijke correctie, maar correctie in nummering).

Pagina 47: onder het kopje "Overige wegen" wordt achter de zin "Hierdoor wordt de verbinding Assen – Rolde via de route Rolderhoofdweg minder aantrekkelijk ten opzichte van de route via de N33." toe-

gevoegd: "Nabij de grens van het plangebied (tevens gemeentegrens tussen de gemeente Assen en Aa en Hunze) is in de autonome situatie sprake van een intensiteit van circa 7.400 motorvoertuigen per etmaal (gemiddelde werkdag) in de autonome situatie (2030) tegen circa 11.400 motorvoertuigen per etmaal in de huidige situatie (2010)."



*Aantal verkeersbewegingen in motorvoertuigen per etmaal (gemiddelde werkdag)*

| <b>Wegvak (zie voor de ligging de afbeelding op de vorige pagina)</b> | <b>Huidige situatie (2010)</b> | <b>Autonome situatie (2030)</b> | <b>Groei (absoluut)</b> | <b>Groei (%)</b> |
|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|-------------------------|------------------|
| <u>Stadsboulevard</u>                                                 |                                |                                 |                         |                  |
| 1. Industrierweg                                                      | 15.500                         | 19.500                          | 4.000                   | 26%              |
| 2. Dichtershof                                                        | 19.200                         | 23.500                          | 4.300                   | 22%              |
| 3. Veemarktterrein                                                    | 16.400                         | 18.100                          | 1.700                   | 10%              |
| 4. Kop Havenkwartier                                                  | 19.100                         | 20.500                          | 1.400                   | 7%               |
| 5. Noordzijde station                                                 | 15.900                         | 18.600                          | 2.700                   | 17%              |
| 6. Zuidzijde station                                                  | 18.000                         | 19.700                          | 1.700                   | 9%               |
| 7. CBR                                                                | 17.100                         | 19.300                          | 2.200                   | 13%              |
| 8. NAM                                                                | 16.400                         | 18.300                          | 1.900                   | 12%              |
| 9. Haarweg - Graswijk                                                 | 19.500                         | 23.600                          | 4.100                   | 21%              |
| 10. Haarweg                                                           | 20.300                         | 24.000                          | 3.700                   | 18%              |
| <u>Overige wegen</u>                                                  |                                |                                 |                         |                  |
| a. Wegvak Peelo                                                       | 22.600                         | 25.800                          | 3.200                   | 14%              |
| b. Stadsboulevard (Europaweg Noord)                                   | 21.900                         | 25.700                          | 3.800                   | 17%              |
| c. Fokkerstraat (oost)                                                | 12.800                         | 12.400                          | -400                    | -3%              |
| d. Het Kanaal                                                         | 3.900                          | 7.500                           | 3.600                   | 92%              |
| e. Fabriciusstraat                                                    | 8.500                          | 10.100                          | 1.600                   | 19%              |
| g. Rolderhoofdweg                                                     | 10.900                         | 9.400                           | -1.500                  | -14%             |
| h. Stationsstraat                                                     | 5.400                          | 4.300                           | -1.100                  | -20%             |
| i. Pelikaanstraat                                                     | 11.100                         | 13.000                          | 1.900                   | 17%              |
| j. Graswijk                                                           | 12.100                         | 13.400                          | 1.300                   | 11%              |
| k. Europaweg Zuid (Baggelhuizen)                                      | 11.800                         | 14.800                          | 3.000                   | 25%              |
| l. De Haar (TT ontsluiting 1)                                         | 4.800                          | 5.000                           | 200                     | 4%               |
| <u>Park Diepstroeten<sup>1</sup></u>                                  |                                |                                 |                         |                  |
| p. Sportlaan                                                          | 50                             | 2.200                           | 2.150                   | >100%            |
| q. Dennenweg                                                          | 2.800                          | 4.100                           | 1.300                   | 46%              |
| <u>Nationaal hoofdwegenet</u>                                         |                                |                                 |                         |                  |
| A. A28 (Vries - Assen Noord)                                          | 46.800                         | 55.400                          | 8.600                   | 18%              |
| B. A28 (Assen Noord - Assen Centrum)                                  | 36.600                         | 45.100                          | 8.500                   | 23%              |
| C. A28 (Assen Centrum - Assen Zuid)                                   | 32.900                         | 42.900                          | 10.000                  | 30%              |
| D. A28 (Assen Zuid - Beilen)                                          | 46.500                         | 58.900                          | 12.400                  | 27%              |
| E. N33                                                                | 16.000                         | 24.700                          | 8.700                   | 54%              |

Pagina 59: onder het kopje *Overige wegen* wordt toegevoegd: “De voorgenomen activiteit (programma FlorijnAs en herinrichting Stadsboulevard) leidt niet tot significante verschuivingen in de intensiteit op overige wegen die verder van de Stadsboulevard af gelegen zijn (bijvoorbeeld verbinding Assen – Rolde).”

Pagina 131: De nieuwe tekst onder “Lokale ontwikkelingen” luidt als volgt: “Momenteel (2011) wordt onderzoek gedaan naar de invulling van de strategische grondwaterwinning Assen-West (golfterrein). Deze strategische drinkwaterwinning is een reservering van ruimte voor een nieuwe grondwaterwinning ingeval er bij één van de bestaande winningen een situatie ontstaat waardoor betreffend waterwingebied voor langere tijd niet beschikbaar is. Deze strategische winning Assen-West is gedeeltelijk ter vervanging van de grondwaterwinning Assen-oost.

Pagina 153 in par. 7.3.3: Het woord “verontreinigd” wordt vervangen in “potentieel verontreinigd”.

<sup>1</sup> Een deel van de realisatie van het project Park Diepstroeten is opgenomen in de autonome situatie (2030) van het verkeersmodel.