

G E M E E N T E   A S S E N  
BESTEMMINGSPLAN "PORT NATAL"

Inhoud:

Toelichting  
Voorschriften  
Plankaart C2 1c-2

Bijlagen

Assen, maart 1982



## VOORWOORD.

In 1979 werd bekend, dat er vervangende nieuwbouw zou moeten plaatsvinden voor het Wilhelmina ziekenhuis in Assen. In februari 1980 is het terrein van Port Natal gekozen als lokatie voor de nieuwbouw.

Het bestemmingsplan dat thans geldt voor dit gebied staat echter de bouw van een dergelijk ziekenhuis niet toe. Om deze reden is een nieuw bestemmingsplan voorbereid.

Op 26 augustus 1981 gaf het Kollege van Burgemeester en Wethouders opdracht aan het raadgevend ingenieursburo ir. R. Hajema en Partners b.v. (Hpart) een bestemmingsplan te ontwerpen voor het terrein van Port Natal, in verband met de bouw van een nieuw ziekenhuis.

De werkzaamheden van Hpart zijn begeleid door een projectgroep onder voorzitterschap van de wethouder ruimtelijke ordening. In deze projectgroep zijn de gemeente Assen en het Wilhelmina ziekenhuis vertegenwoordigd, evenals het Psychiatrisch Centrum "Licht en Kracht" en "Port Natal" (de huidige gebruiker van het terrein).

De toelichting op het bestemmingsplan "Port Natal" bestaat uit de volgende delen:

- deel I: Beschrijving huidige situatie.
- deel II: Toekomstige ontwikkelingen en uitgangspunten voor het bestemmingsplan.
- deel III: Planbeschrijving.
- deel IV: Toelichting op de voorschriften.
- deel V: Uitvoerbaarheid.
- deel VI: Overleg.

TOELICHTING BEHORENDE BIJ  
HET BESTEMMINGSPLAN "PORT NATAL".

## Inhoud.

Deel I. Beschrijving huidige situatie.

### INLEIDING BIJ DEEL I.

#### 1. PLANBEGRENZING EN VIGERENDE BESTEMMINGSPLANNEN.

- 1.1. Begrenzing en oppervlakte.
- 1.2. Vigerende bestemmingsplannen.

#### 2. LIGGING VAN HET PLANGEBIED TEN OPZICHTE VAN DE OMGEVING.

#### 3. HUIDIG BODEMGEBRUIK EN BESTAANDE BEBOUWING.

- 3.1. Ontwikkelingen tot op heden.
- 3.2. Huidig bodemgebruik en bestaande bebouwing.

#### 4. BODEM, WATERHUISHOUDING EN HOOGTELIKKING.

- 4.1. Ligging.
- 4.2. Bodem.
- 4.3. Waterhuishouding.
- 4.4. Waterhuishouding en beplanting.
- 4.5. Hoogteligging.

#### 5. LANDSCHAP EN BEPLANTING.

- 5.1. Typen beplanting.
- 5.2. Indeling houtopstanden naar soort, leeftijd en oppervlakte.
- 5.3. Waardering huidige beplanting.
- 5.4. Landschappelijke en ruimtelijke aspecten.

#### 6. VERKEER.

- 6.1. Huidige wegenstructuur.
- 6.2. Openbaar vervoer.
- 6.3. Langzaam verkeer.

#### 7. GELUIDHINDER.

#### 8. TECHNISCHE INFRASTRUKTUUR, LEIDINGEN, BELEMMERINGEN E.D.

#### 9. EIGENDOMSITUATIE.

Deel II. Toekomstige ontwikkelingen en uitgangspunten voor het bestemmingsplan.

### INLEIDING BIJ DEEL II.

#### 10. BESTAANDE PLANNEN EN RAPPORTEN.

- 10.1. Structuurplan gemeente Assen.
- 10.2. Rapport van de projectgroep "vestigingsplaats nieuw ziekenhuis".

Bijlagen:

- 4.1. Inventarisatie bodem en waterhuishouding.
- 5.1. Inventarisatie beplanting.
- 6.1. Wegenhiërarchie.
- 6.2. Intensiteitstellingen Europaweg-Zuid.
- 7.1. Huidige situatie geluidhinder.
- 10.1. Lokatiekeuze.
- 10.2. Enige gegevens uit het "Programma van Eisen".
- 13.1. Raming toekomstige verkeersproduktie.
- 14.1. Toekomstige situatie geluidhinder.

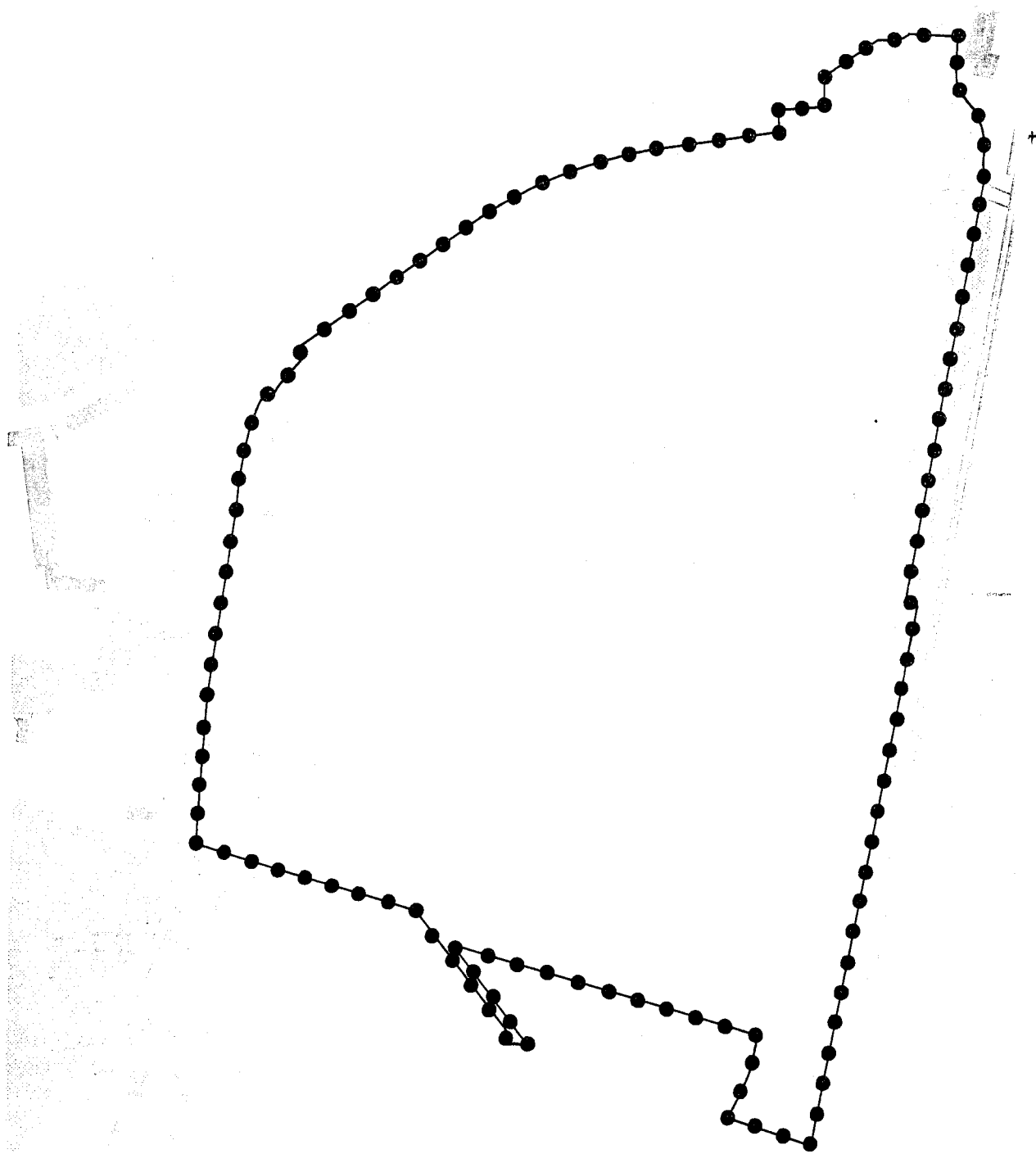
DEEL I. BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE.

## INLEIDING BIJ DEEL I.

In deel I (de hoofdstukken 1 t/m 9) wordt een beknopte beschrijving en karakteristiek van het plangebied gegeven voor de huidige situatie. Daarbij is, voor zover nodig voor een goed inzicht, ook de ruimere omgeving betrokken. Dit laatste geldt met name voor het gebied ten noorden van de Sparrenlaan.

Feitelijk dient aan een beschrijving van de huidige situatie ook een waardering gekoppeld te worden. Het blijkt echter, dat in veel gevallen een eenduidige waardering niet te geven is, gezien de samenhang met de functies die aan het gebied toegekend zullen of kunnen worden (dit geldt b.v. voor de aspecten bereikbaarheid en geluidhinder). In die gevallen is volstaan met een vermelding van "feiten". De waardering daarvan vindt dan plaats in deel II, "Toekomstige ontwikkelingen en uitgangspunten voor het bestemmingsplan", in samenhang met de functies die het gebied zal vervullen.

Voor een ander deel is thans al wel een waardering opgenomen. Dit betreft met name de aspecten landschap en beplanting. Hiervoor geldt dat de waardering een wezenlijk onderdeel vormt van de inventarisatie.



+

VERKLARING

●—●—● grens van het bestemmingsplan



1:5000



1. PLANBEGRENTZING EN VIGERENDE BESTEMMINGSPLANNEN.

1.1. Begrenzing en oppervlakte.

Op kaart 1.1. is de begrenzing van het plangebied aangegeven. In totaal beslaat het plangebied een oppervlakte van circa 18 ha.

1.2. Vigerende bestemmingsplannen.

Het grootste gedeelte van het plangebied maakt thans onderdeel uit van het bestemmingsplan "Zuiderpark", vastgesteld door de raad bij besluit van 21-7-1960 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten bij besluit van 7-4-1961 (zie kaart 1.2). Dit gedeelte heeft de bestemming "terrein bestemd voor inrichtingen ten behoeve van de verpleging van geesteszieken". Ten aanzien van de bebouwing gelden de volgende voorschriften:

"Op de op de kaart als zodanig aangegeven terreinen mogen uitsluitend gebouwen worden opgericht ten dienste van de verpleging van geesteszieken, alsmede de daarbij behorende bijgebouwen, waaronder enkele dienstwoningen, indien deze voor de exploitatie, het beheer of de leiding niet gemist kunnen worden, zulks ter beoordeling van het college van Burgemeester en Wethouders. Het op de kaart aangegeven cijfer geeft aan het maximum percentage te bebouwen oppervlak van het binnen de grenslijn der bebouwing gelegen terrein".

De beschikbare oppervlakte binnen de grenslijn der bebouwing is ca. 10 ha, het maximum percentage te bebouwen oppervlak is 20%. Dat betekent, dat het te bebouwen oppervlak maximaal circa 20.000 m<sup>2</sup> kan bedragen volgens het vigerende plan. Het vigerende plan geeft geen beperkingen ten aanzien van de bebouwingshoogte 1).

Opgemerkt wordt, dat in het bestemmingsplan "Zuiderpark" langs de Europaweg een voetpad ter breedte van 2.00 m is geprojecteerd, dat nog niet is gerealiseerd (zie kaart 1.2).

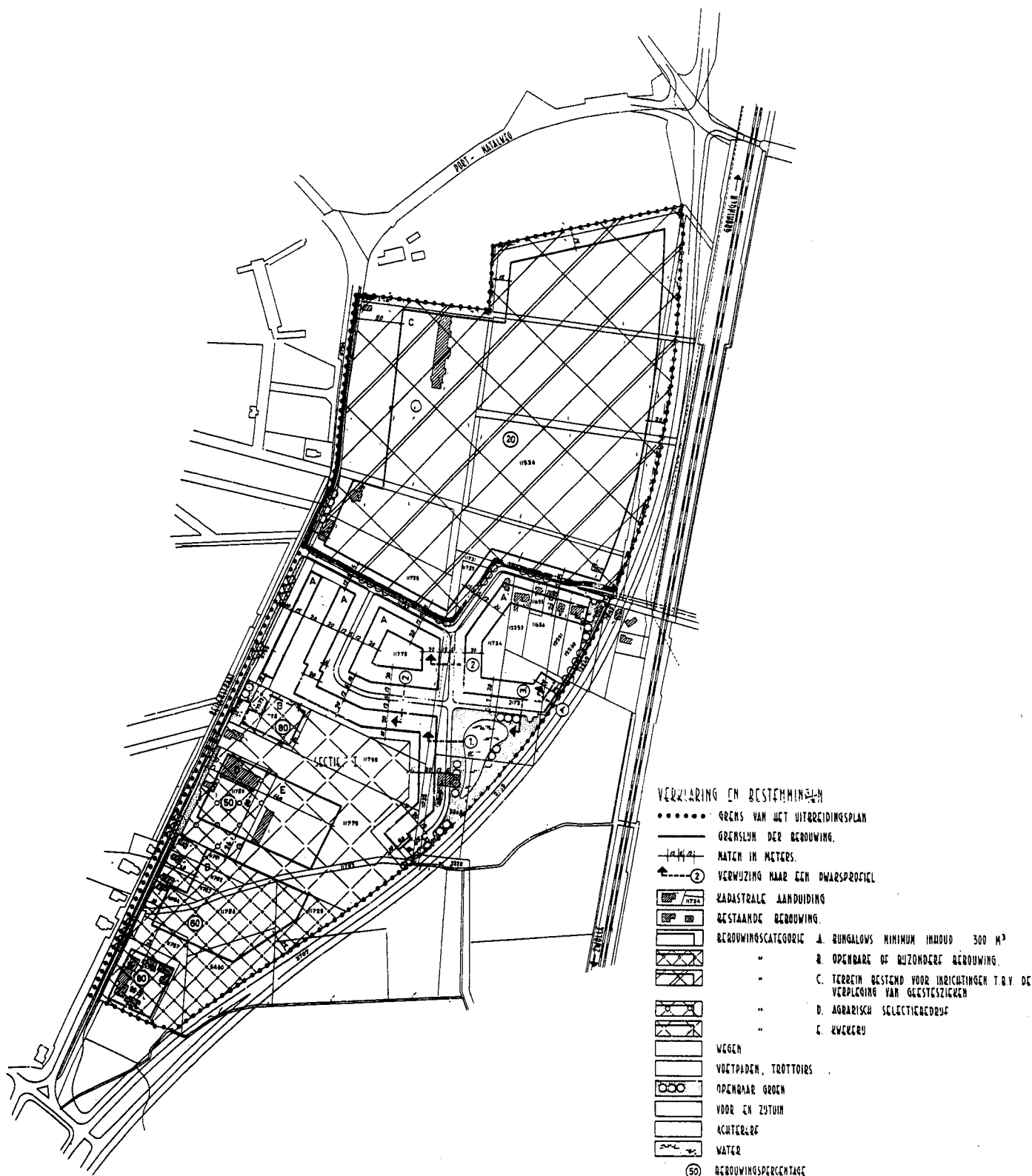
Het noordelijk deel van het plangebied valt binnen het uitbreidingsplan in onderdelen "Zuid", vastgesteld door de raad in de vergadering van 19-8-1954 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten bij besluit van 21-4-1955 (zie kaart 1.3).

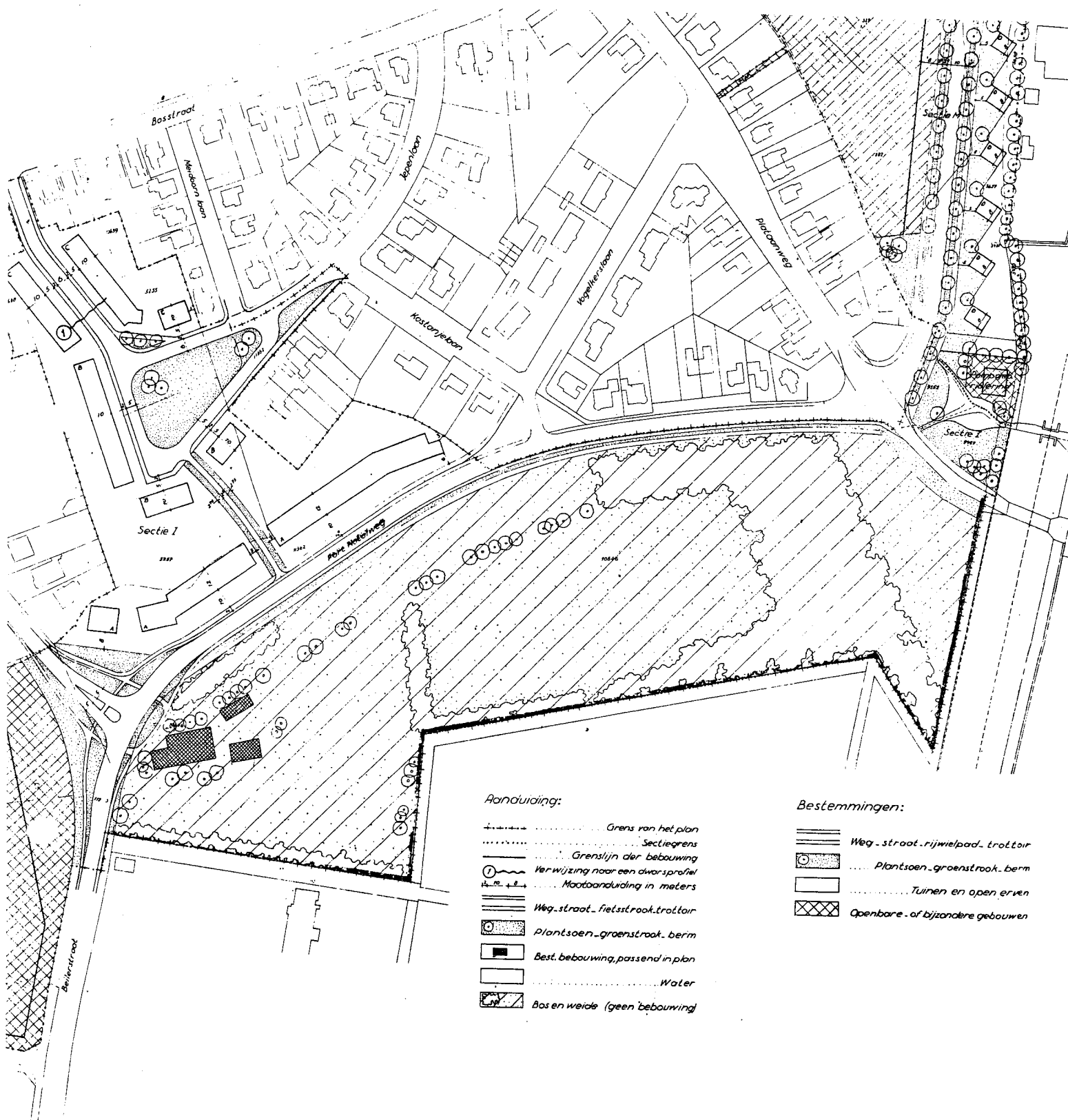
Dit gebied heeft de aanduidingen:

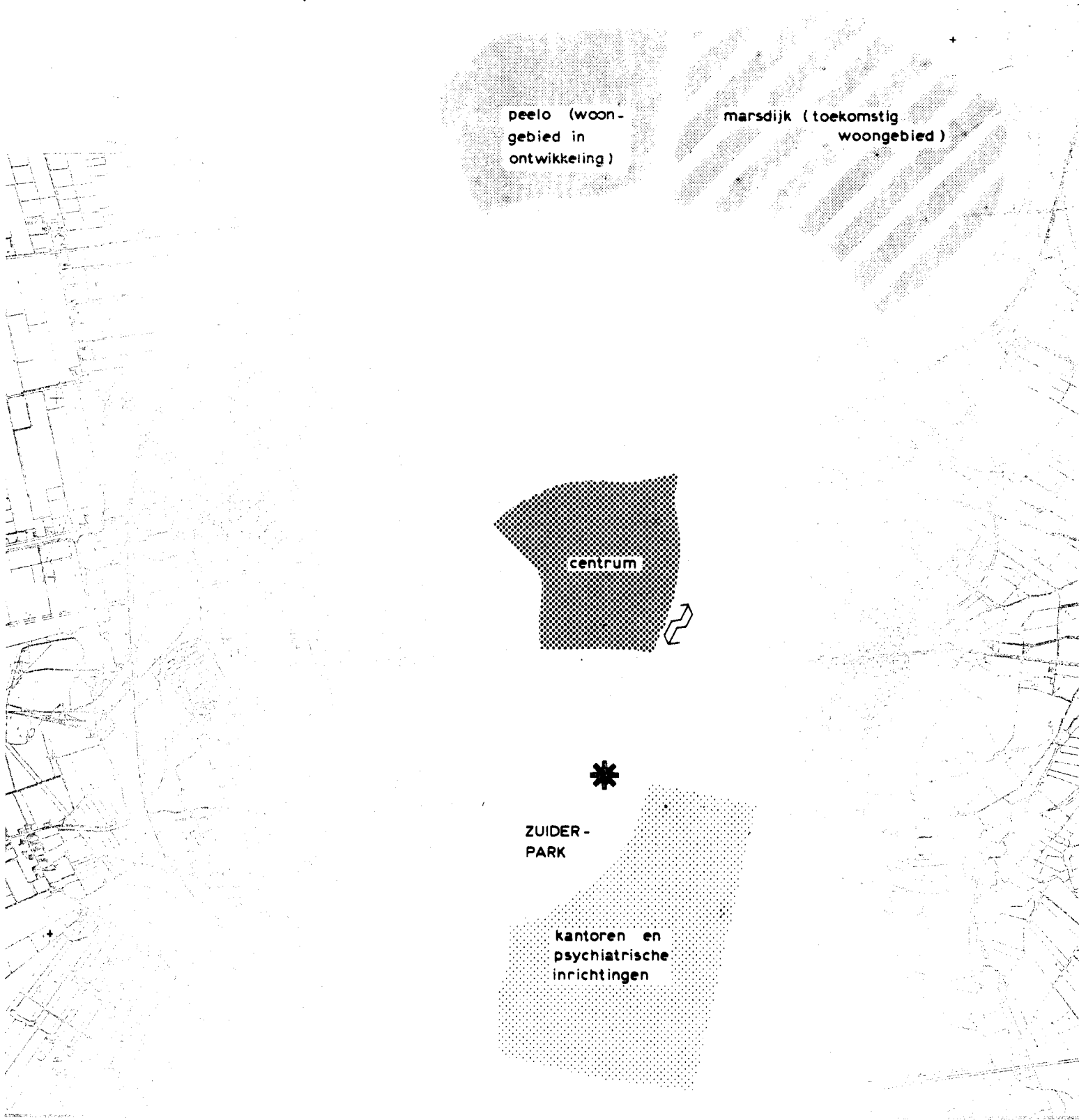
"Bos en weide (geen bebouwing)" en "Bestaande bebouwing, passend in plan".

1) Ingevolge de bouwverordening geldt een maximale bebouwingshoogte van 15.00 m.

## PLAN IN ONDERDELEN „ZUIDERPARK”







## VERKLARING



n.s.- en busstation



plangebied

## 2. LIGGING VAN HET PLANGEBIED TEN OPZICHTE VAN DE OMGEVING.

Het plangebied ligt ongeveer 1.000 m ten zuiden van het centrum van Assen (zie kaart 2.1).

Tussen het centrum van Assen en het plangebied bevindt zich een gebied met overwegend woonbebouwing, voor een groot deel gerealiseerd vóór de 2e wereldoorlog.

Direkt ten zuiden van het plangebied is eveneens woonbebouwing aanwezig, gerealiseerd in de periode 1964-1971 (het "Zuiderpark").

Ten zuiden van dit woongebied is het kantorenterrein "Schepermaat" in ontwikkeling.

Ten oosten en zuidoosten van het plangebied (aan de overzijde van de spoorlijn) bevinden zich omvangrijke terreinen waar het Psychiatrisch Centrum "Licht en Kracht" en "Port Natal" gevestigd zijn, alsmede de inrichting voor geestelijk hulpbehoevenden "Hendrik van Boeyen-Oord".

Het plangebied sluit aan bij en maakt van oorsprong deel uit van het ten westen daarvan gelegen Asserbos (ter grootte van circa 115 ha).

Het N.S.-station, alsmede het busstation (begin- en eindpunt van het interlokaal streekvervoer, halte voor het lokaal busvervoer) bevinden zich op ongeveer 1.000 m van het centrum van het plangebied.

*Uit de beschrijving van de ligging in groter verband blijkt, dat er sprake is van een tamelijk unieke situatie: het plangebied is vrijwel aan de rand van de bebouwing gelegen, maar toch zeer dicht nabij het centrum en het station, in een overgangszone tussen het omvangrijke Asserbos enerzijds en een gebied met medische voorzieningen anderzijds.*

### Opmerkingen:

1. aan aspecten met betrekking tot de bereikbaarheid wordt aandacht besteed in par. 6.1.1;
2. de lokatiekeuze voor het nieuwe ziekenhuis komt aan de orde in par. 10.2.

### 3. HUIDIG BODEMGEBRUIK EN BESTAANDE BEBOUWING.

#### 3.1. Ontwikkelingen tot op heden.

Het plangebied heeft van oorsprong deel uitgemaakt van het huidige Asserbos (voorheen: "Het Sterrebosch"). De Beilerstraat liep ook vroeger reeds door dit bos. Langs de Beilerstraat zijn in de loop der tijden enige woongebieden, landhuizen en bebouwing voor bijzondere doeleinden ontstaan, naast of in plaats van de agrarische bebouwing. Kaart 3.1 geeft een beeld van de situatie anno 1850.

Het terrein van "Port Natal" heeft een aantal wisselende bestemmingen gekend, die echter steeds een extensief grondgebruik met zich meebrachten. Hierdoor is het karakter van het gebied weinig veranderd.

Wel is de samenhang met het achterliggende gebied, het huidige terrein van "Licht en Kracht", verbroken door de aanleg van de spoorlijn ( $\pm$  1870) en de huidige Europaweg-Zuid (zestiger jaren).

#### 3.2. Huidig bodemgebruik en bestaande bebouwing.

Het huidige bodemgebruik is weergegeven op kaart 3.2, de bestaande bebouwing op kaart 3.3.

Een zeer belangrijke functie in het gebied is de verpleging van patiënten in het paviljoen "Port Natal". Dit paviljoen vormt een onderdeel van het Psychiatrisch Centrum "Licht en Kracht" en "Port Natal".

Het paviljoen heeft een capaciteit van (afgerond) circa 100 bedden en telt thans circa 90 patiënten.

In een in 1975 uitgevoerd onderzoek is dit paviljoen gebruikstechnisch als "matig tot slecht" beoordeeld. Bouwtechnisch is het gebouw als "matig tot goed" beoordeeld.

In architectonisch opzicht is het gebouw qua vormgeving als "goed" beoordeeld, maar als symboolfunctie heeft het gebouw een negatieve waardering gekregen. 1)

Naast de verpleging komt nog een aantal functies voor ten dienste van het Psychiatrisch Centrum, zoals het arbeidstherapie gebouw "Schepersmaat", het theehuis (dat o.a. fungeert als ontvangstruimte voor bezoek), een kwekerij, een bedrijfsgebouw (opslag voor de plantsoenendienst), enz.

Zowel in het zuidelijk als in het noordelijk gedeelte van het plangebied komt vrijstaande woonbebouwing voor met bijbehorende erven en tuinen. De kwaliteit hiervan is in het algemeen als "goed" beoordeeld. Deze woningen kunnen worden gezien als dienstwoningen ten behoeve van het Psychiatrisch Centrum.

Het grootste gedeelte, qua oppervlakte, heeft een "groen" karakter (weiland, bos, park enz.). De zogenaamde "theekoepel" (nr. 15 op kaart 3.3) komt voor op de Monumentenlijst.

1) Zie: Inventarisatie Bestaande Bebouwing "Licht en Kracht" en "Port Natal", oktober 1975.

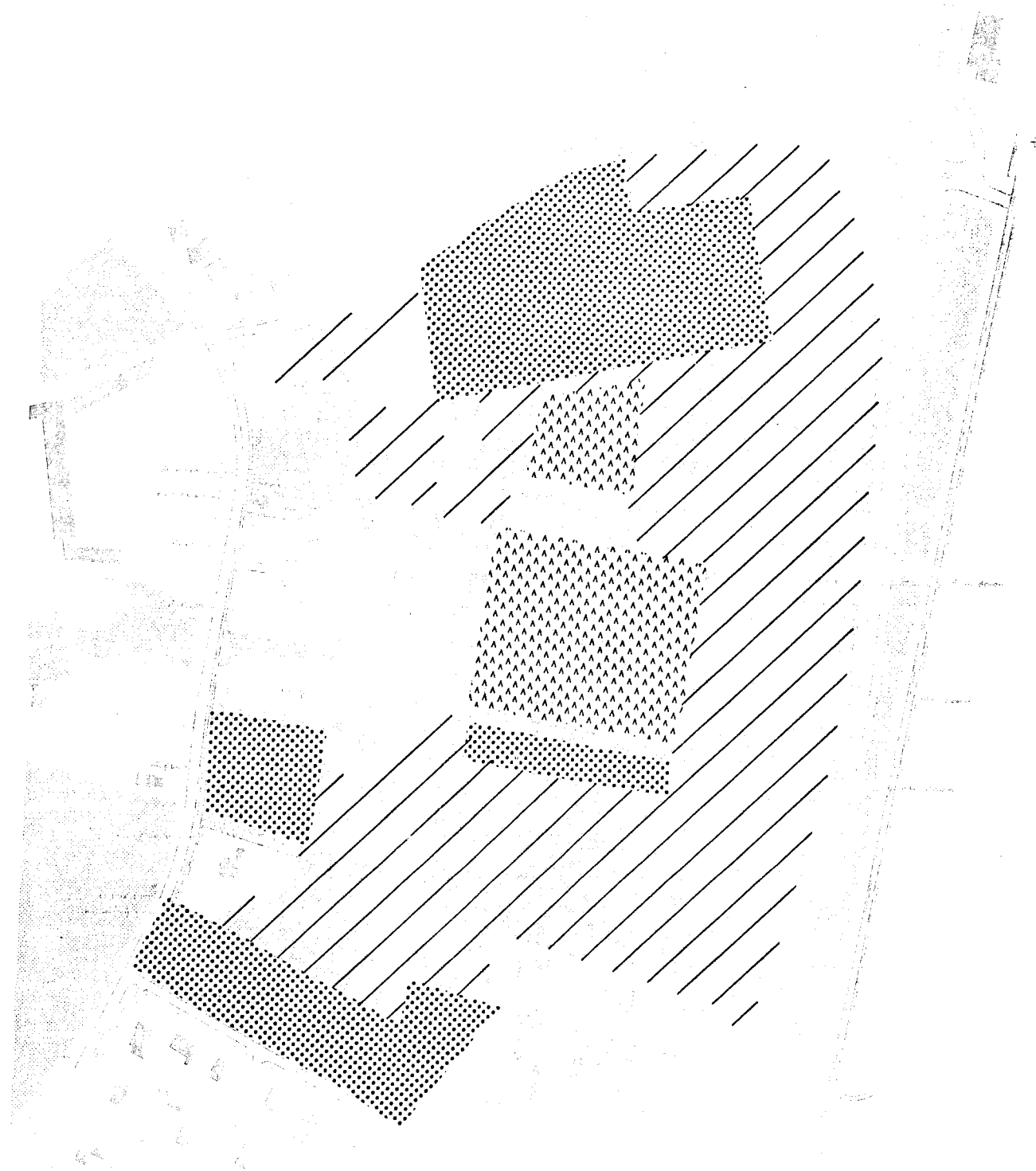


## VERKLARING



globale ligging plangebied





## VERKLARING

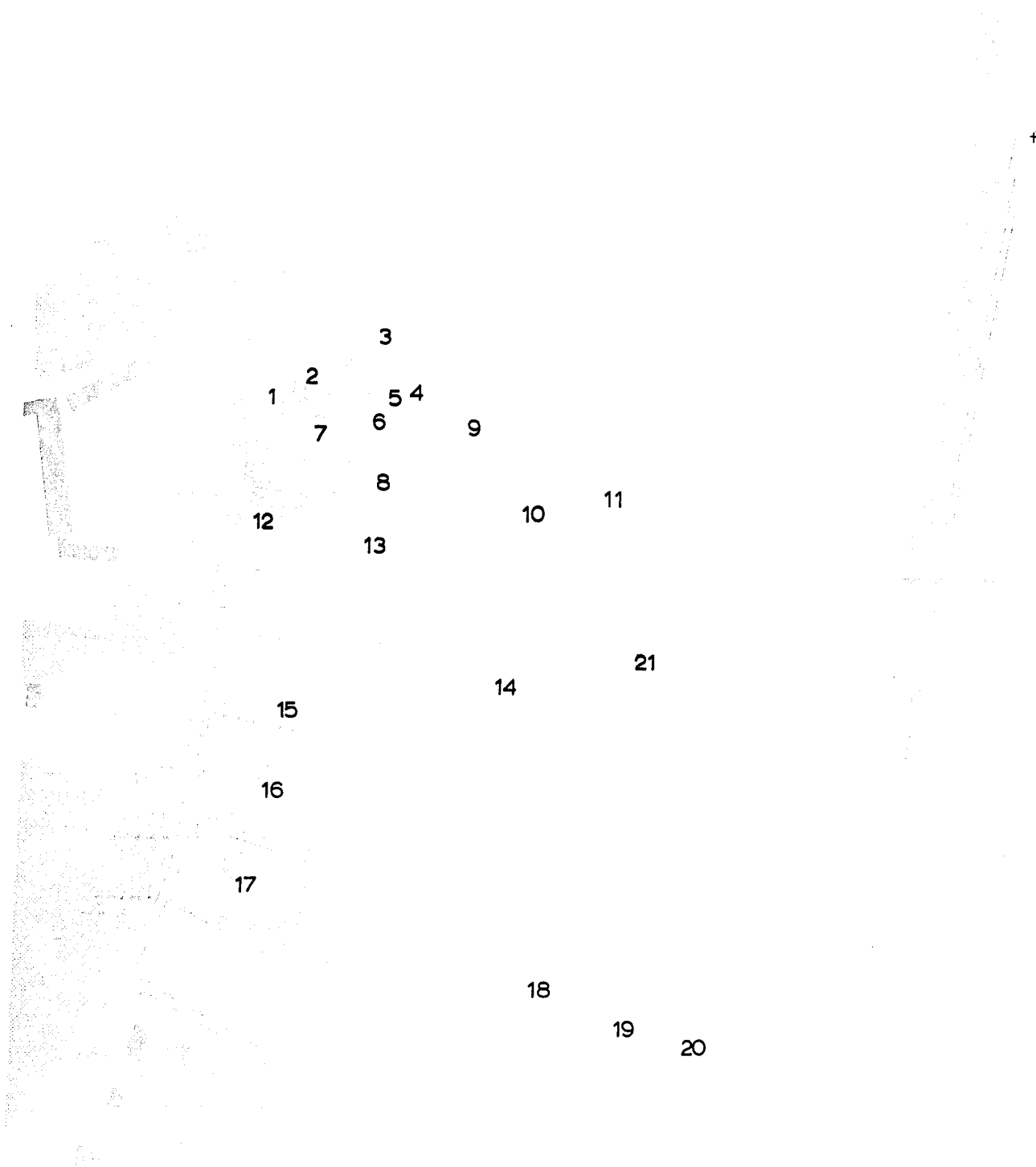
-  bos (aanleg)
-  weiland
-  tuin en park
-  kwekerij





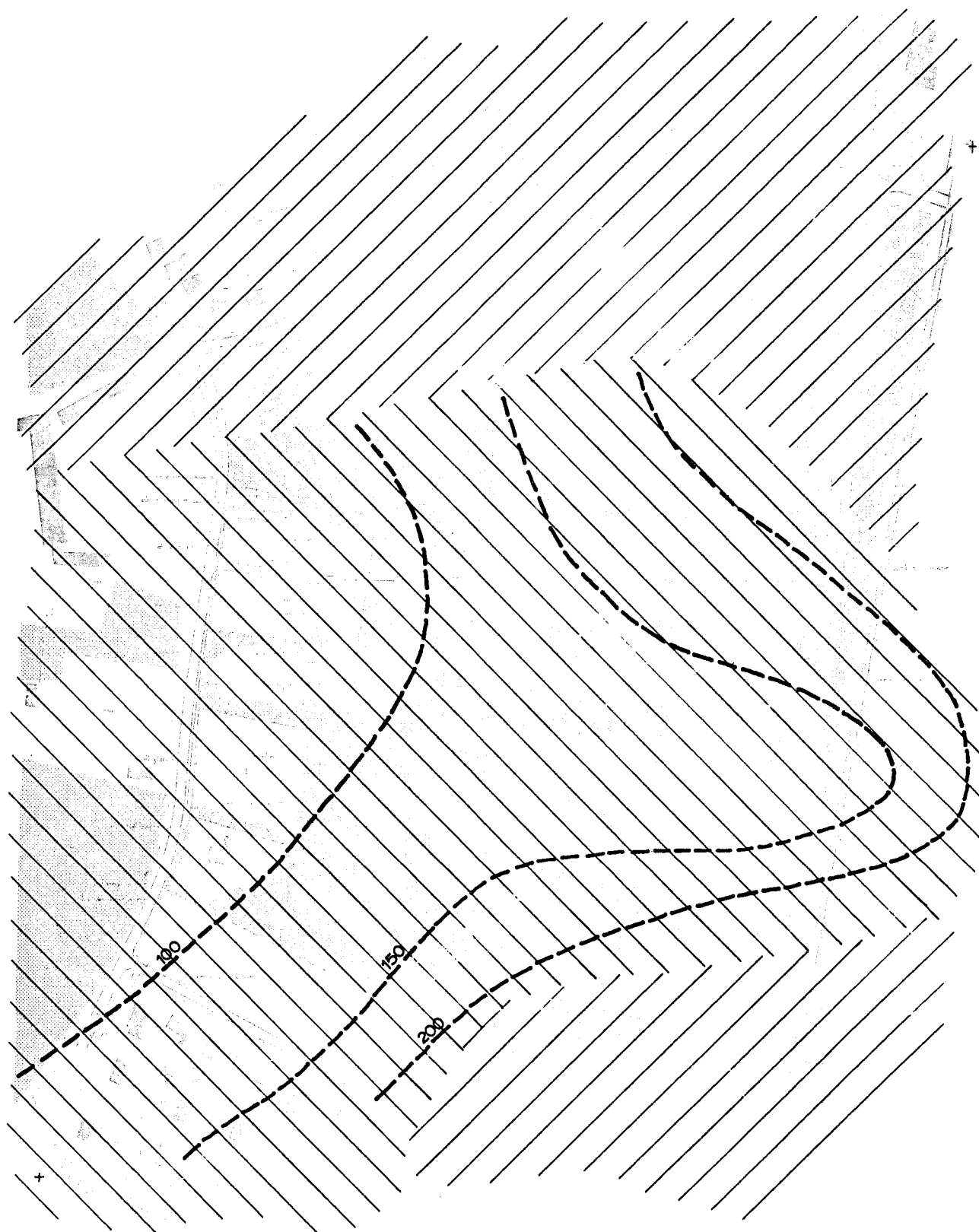
Legenda behorende bij kaart 3.3.

gebouw	funktie	afdekking	gooth.	dakhel.	bouwk.kwal.	arch.kwal.
1	woonhuis	pannen	2,5 m	45°	matig	goed
2	schuur	golfplaten	3 m	15°	matig	goed
3	schuur	pannen	2,5 m	60°	slecht	goed
4	hooimijt					
5	hooimijt					
6	schuur	pannen	2,5 m	50°	matig	goed
7	hok				matig	slecht
8	fietshok	golfplaten	2 m	15°		
9	therapiegeb.	riet	3 m	45°	goed	goed
10	therapiegeb.	mastiek	2,5/3,5m	plat	goed	matig
11	kantine	riet	3 m	45°	matig	goed
12	woonhuis	pannen	2,5 m	45°	slecht	goed
13	hoofdgebouw	pannen	3,5/5,5 7,5 m	45°	goed	goed
14	berging				goed	matig
15	theekoepel	riet	4 m		goed	goed
16	duiventil	pannen	4 m	45°	goed	goed
17	woonhuis	pannen	5 m	55°	goed	goed
18	woonhuis	mastiek	3,5 m	plat	goed	goed
19	woonhuis	mastiek	3-3,5 m	plat	goed	goed
20	dubbel woonh.	riet	2,5 m	50°	goed	goed
21	kas					



+





## VERKLARING

- / — beekafzettingen  
— / — dekzand op keileem

— 150 diepte (in cm t.o.v. het maaiveld) van de keileemlaag

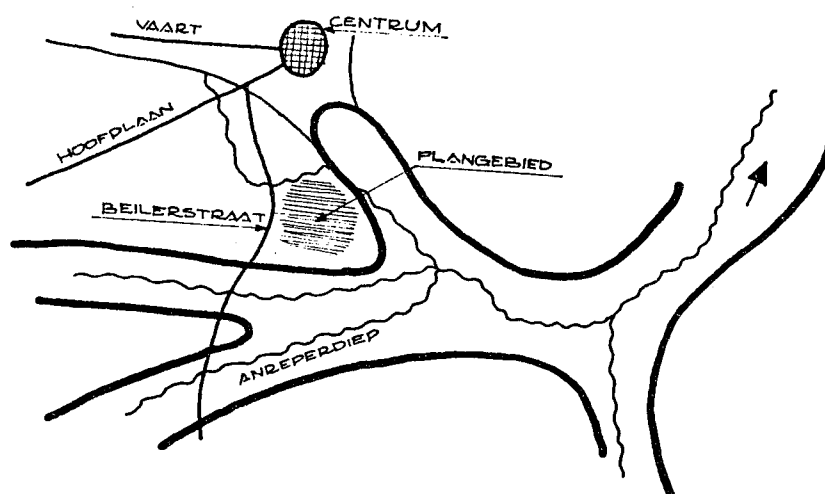


#### 4. BODEM, WATERHUISHOUDING EN HOOGTELIIGGING.

In bijlage 4.1 wordt uitvoerig ingegaan op een aantal gegevens met betrekking tot de bodem en de waterhuishouding. In dit hoofdstuk wordt een samenvattend overzicht gegeven.

##### 4.1. Ligging.

Met betrekking tot het aspect bodem en landschap vormt het plangebied een overgangsgebied tussen het hoger gelegen keileemgebied van het Asserbos en de lager gelegen stroomdalen van de Nijlandslloop, de Stadsbroekloop en het Anreperdiep (zie schets).



##### 4.2. Bodem.

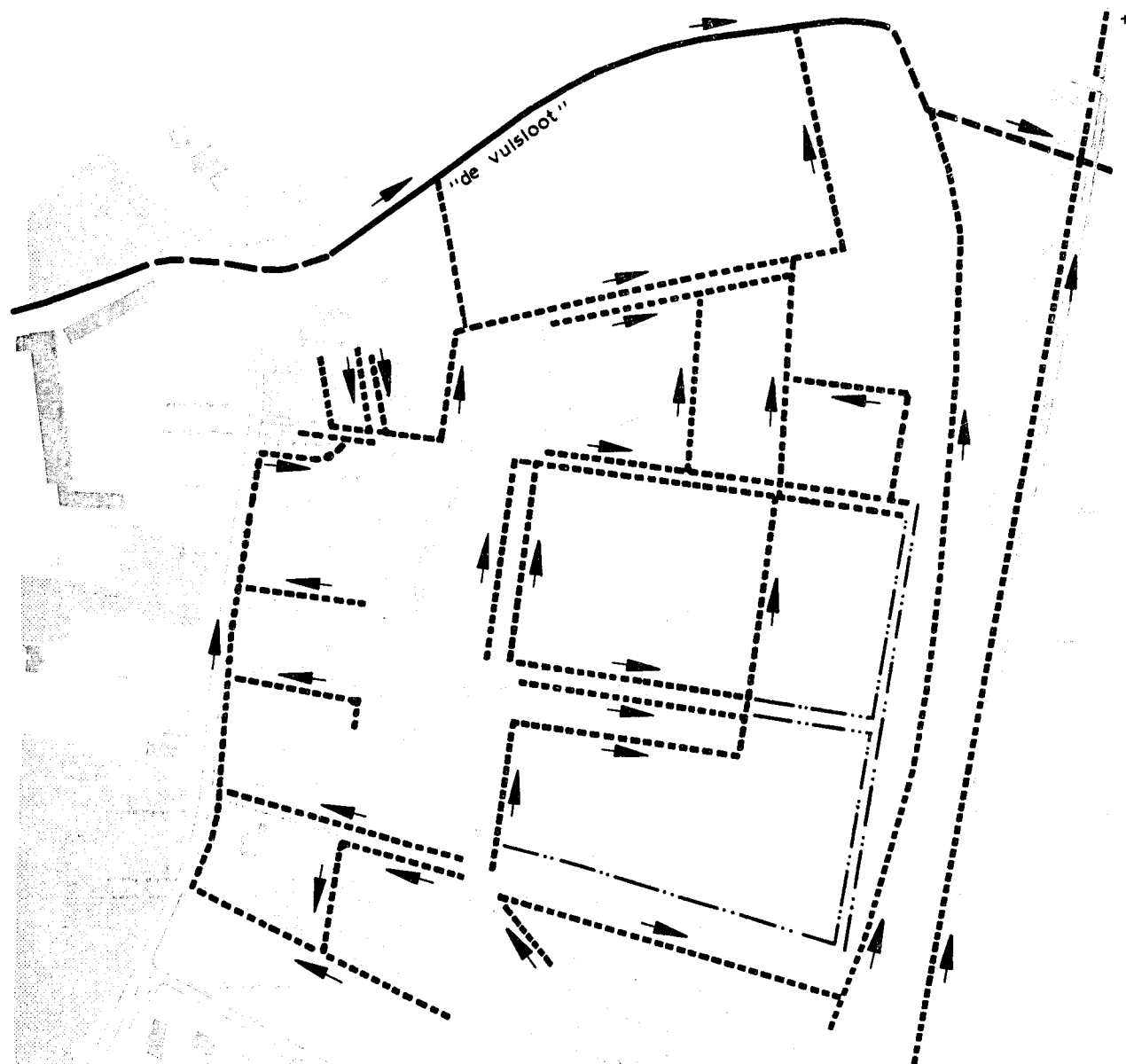
Uit de beschikbare bodemgegevens (zie bijlage 4.1) blijkt, dat de genoemde overgangssituatie ook in het plangebied zichtbaar is.

In grote lijnen kan de bodemkundige situatie als volgt geschetst worden.

Voor een zeer groot deel van het plangebied bestaat de bodemopbouw uit matig fijn zand boven een ca. 70 cm dikke leemlaag. De verticale waterdoorlatendheid van deze grond is slecht, daarentegen is de horizontale doorlaatbaarheid redelijk. De diepte waarop de keileemlaag wordt aangetroffen wordt groter van west naar oost (zie kaart 4.1). Het noordelijk deel van het gebied bestaat uit beekafzettingen van de "Nijlandslloop" (zie kaart 4.1). Ook het zuidelijk deel van het terrein kent beekafzettingen.

Uit het voorgaande blijkt, dat van noord naar zuid een overgang te zien is van beekafzettingen via dekzand op keileem naar opnieuw beekafzettingen.

De bovengrond vertoont een aantal verschillende profielopbouwen. Zo zijn er percelen met een weide-, bos- of bouwlandprofiel, terwijl op enkele plaatsen de bodem nogal weinig van samenstelling is.



## VERKLARING

——— watergang

----- sloten

-.-.- greppels

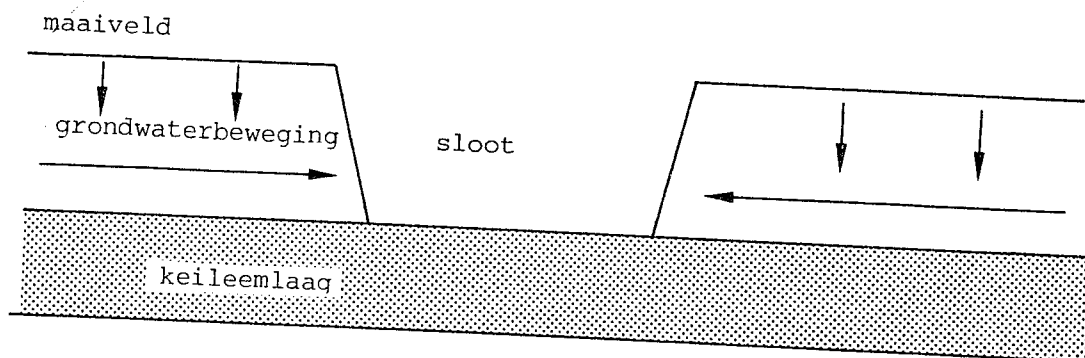
➔ stroomrichting van het water



#### 4.3. Waterhuishouding.

De waterhuishouding van het gebied wordt in hoge mate bepaald door het voorkomen van ondoorlatende lagen in de ondergrond. Doordat deze ondoorlatende lagen veelal ondiep voorkomen, heeft het grootste gedeelte van het terrein een hoge grondwaterstand, die bovendien sterk wisselt met de hoeveelheden neerslag. De afwatering van het gebied is west-oost en zuid-noord georiënteerd (zie kaart 4.2). De Vulsloot (in het noorden) heeft een belangrijke afvoerende functie (in beheer bij de gemeente).

Veel watergangen in het gebied zijn uitgegraven tot op de keileemlaag (zie schets).



#### 4.4. Waterhuishouding en beplanting.

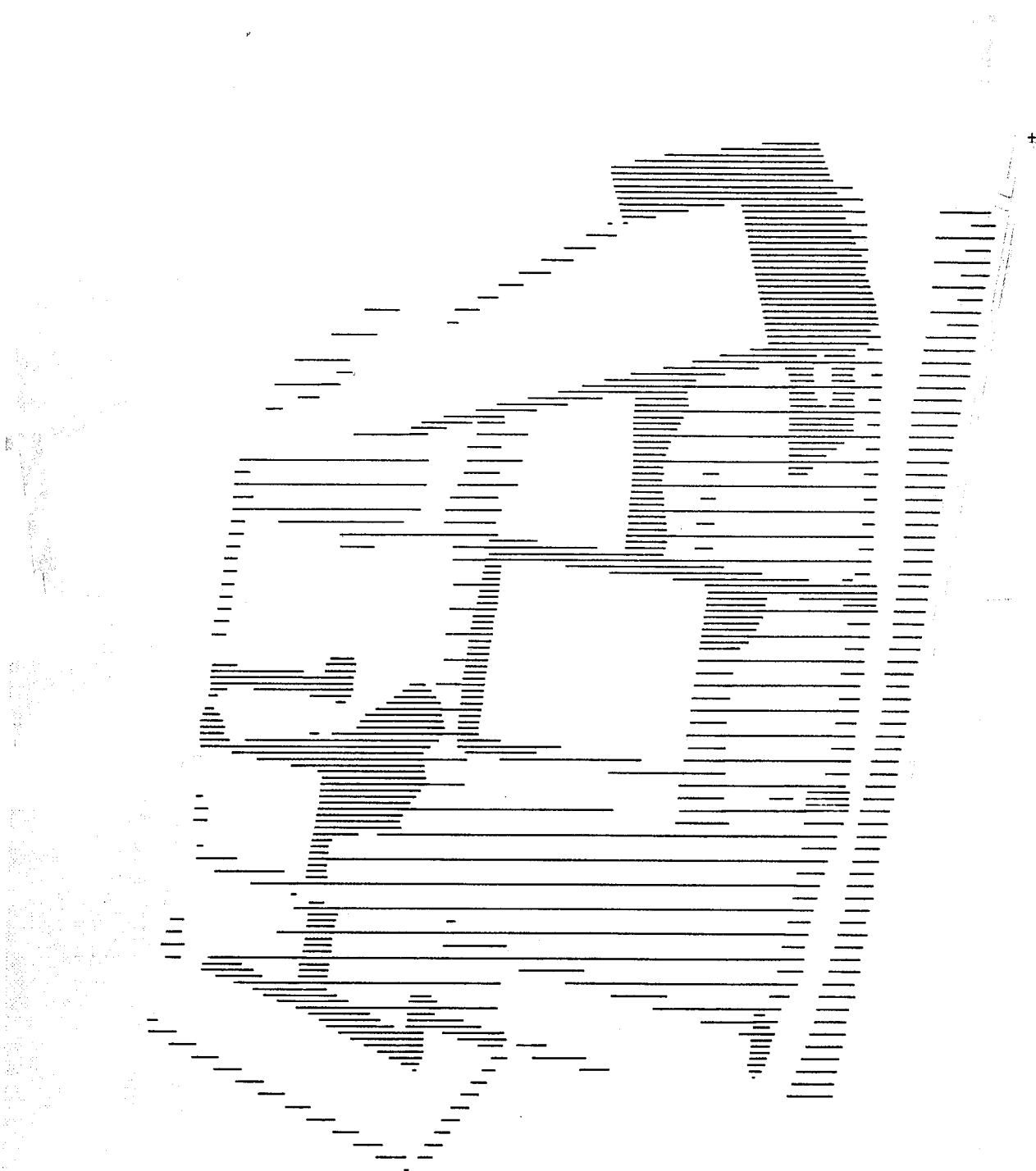
De keileemlaag vormt een voor water en wortelgroei ondoordringbare laag. De diepte waarop deze laag voorkomt (kaart 4.1) is dan ook bepalend voor de dikte van de laag die de vochtvoorziening van de beplanting verzorgt. Voorts is de beworteling van de beplanting ondieper naarmate de keileemlaag ondieper voorkomt.

Als gevolg van het geringe vochtbergende volume van de bovenlaag zijn grote delen van het terrein in de vochtige maanden erg nat, terwijl in droge perioden snel droogteschade optreedt. Voorts is het duidelijk, dat eventuele activiteiten die ingrijpen in dit kritische waterhuishoudingssysteem funest kunnen zijn voor de beplanting. Hierbij kan gedacht worden aan activiteiten als het doorbreken van de keileemlaag, het graven van sleuven en cunetten, die weer met goed doorlatend materiaal worden gevuld en het beschadigen (door ontgravingen) van het horizontale wortelpakket.

In bijlage 5.1 is verder aandacht besteed aan deze aspecten.

#### 4.5. Hoogteligging.

Het plangebied is tamelijk vlak. Uit waarnemingen blijkt, dat in het algemeen de hoogte varieert van circa 9.30 m + N.A.P. tot 9.50 m + N.A.P.



## VERKLARING

	zeer waardevol
	waardevol
	overig

zie ook bijlage 5.1



## 5. LANDSCHAP EN BEPLANTING.

De beplanting neemt in het plangebied een zeer belangrijke plaats in, zowel visueel als wat betreft het grondgebruik. Om deze reden zijn in bijlage 5.1 uitvoerige en gedetailleerde gegevens opgenomen met betrekking tot de huidige vegetatie. Een samenvattend overzicht wordt in dit hoofdstuk gegeven.

### 5.1. Typen beplanting.

In hoofdlijnen is een tweetal typen beplanting te onderscheiden, namelijk:

#### 1. laan- en parkbeplanting.

Hiermede worden de beplantingen bedoeld die vooral om hun sierwaarde zijn aangeplant. Deze beplantingen komen voor als solitaire bomen, als boomgroepen, als laanbeplanting en als relict van oudere opstanden in bosverband.

#### 2. bosaanplanten.

Van de vanouds in het gebied gepleegde bosbouw zijn nog een paar opstanden aanwezig. Deze beplantingen dateren uit de periode 1880-1890 en bestaan vooral uit opstanden van eiken en grove den (oppervlakte ca. 1,6 ha).

Aan de Port Natalweg komt nog een oud bosperceel van enige omvang voor.

Verspreid over het terrein worden nog wat stroken ouder gemengd loofhoutbos en opstanden van grove den aangetroffen. Deze opstanden hebben veelal een rijke ondergroei, waaronder een interessante kruidenlaag (onder andere Dalkruid).

Bosaanplanten van jongere datum (20-er en 50-er jaren) zijn voor grote delen in 1972 en 1973 door stormen geveld. Voor een deel heeft inmiddels nieuwe aanplant plaatsgevonden, andere delen zijn verwilderd met spontane opslag van vooral berk en lijsterbes.

### 5.2. Indeling houtopstanden naar soort, leeftijd en oppervlakte.

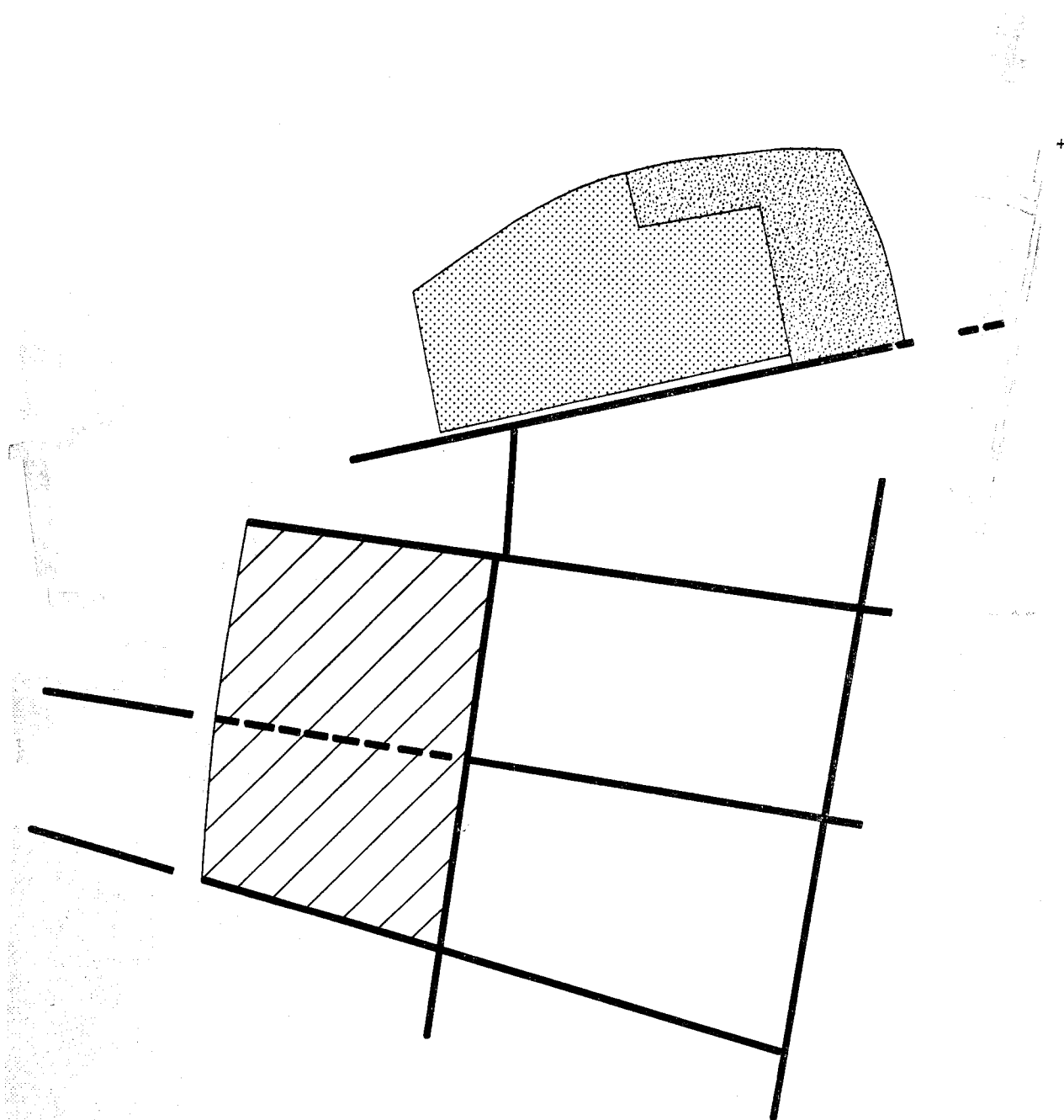
In bijlage 5.1 is de samenstelling van de houtopstanden weergegeven naar soort en leeftijd, terwijl tevens per categorie de in beslag genomen oppervlakte staat aangegeven. Hiertoe is het plangebied onderverdeeld in ruim 60 deelgebieden.

### 5.3. Waardering huidige beplanting.





In bijlage 5.1 is voorts, op basis van de uitgevoerde inventarisatie, aan elk deelgebied een waardering toegekend ten aanzien van de volgende aspecten:

- ouderdomswaarde, d.w.z. het specifieke ouderdomsbeeld van de betreffende beplanting;
- soortenrijkdom, d.w.z. de mate van variatie binnen de houtopstanden;
- vegetatiewaarde, d.w.z. de aanwezigheid en zeldzaamheid van natuurlijke vegetatie.





## VERKLARING

-  lanenstructuur
-  klassieke tuinaanleg
-  overblijfsel oud bosbestand
-  weide



Het toekennen van "gewichten" aan elk van deze aspecten afzonderlijk is in zijn algemeenheid een hachelijke zaak.

Niettemin is op kaart 5.1 een "totaalbeoordeling" gegeven van de beplanting, waarbij 3 klassen zijn onderscheiden:

- zeer waardevolle beplanting;
- waardevolle beplanting;
- overige beplanting.

Aan de hand van tabel 5.1 uit bijlage 5.1 is voor elk deelgebied na te gaan in hoeverre de afzonderlijke aspecten (ouderdomswaarde, soortenrijkdom en vegetatieve waarde) een rol hebben gespeeld bij de beoordeling.

Opmerking:

De waardering heeft betrekking op de huidige situatie. Aspecten als "vitaliteit" en "toekomstverwachting" zijn hier nog niet in betrokken.

#### 5.4. Landschappelijke en ruimtelijke aspecten.

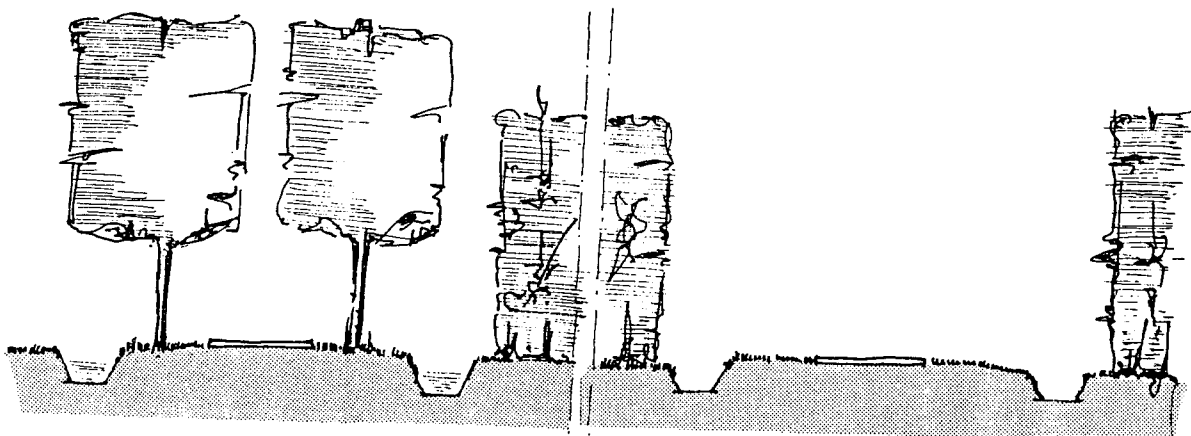
Ten aanzien van de landschappelijke en ruimtelijke aspecten wordt onderscheid gemaakt in cultuurhistorische aspecten enerzijds en het huidig ruimtelijk patroon anderzijds. Uit de beschrijving van beide aspecten afzonderlijk blijkt, dat er een nauwe samenhang is tussen het een en het ander.

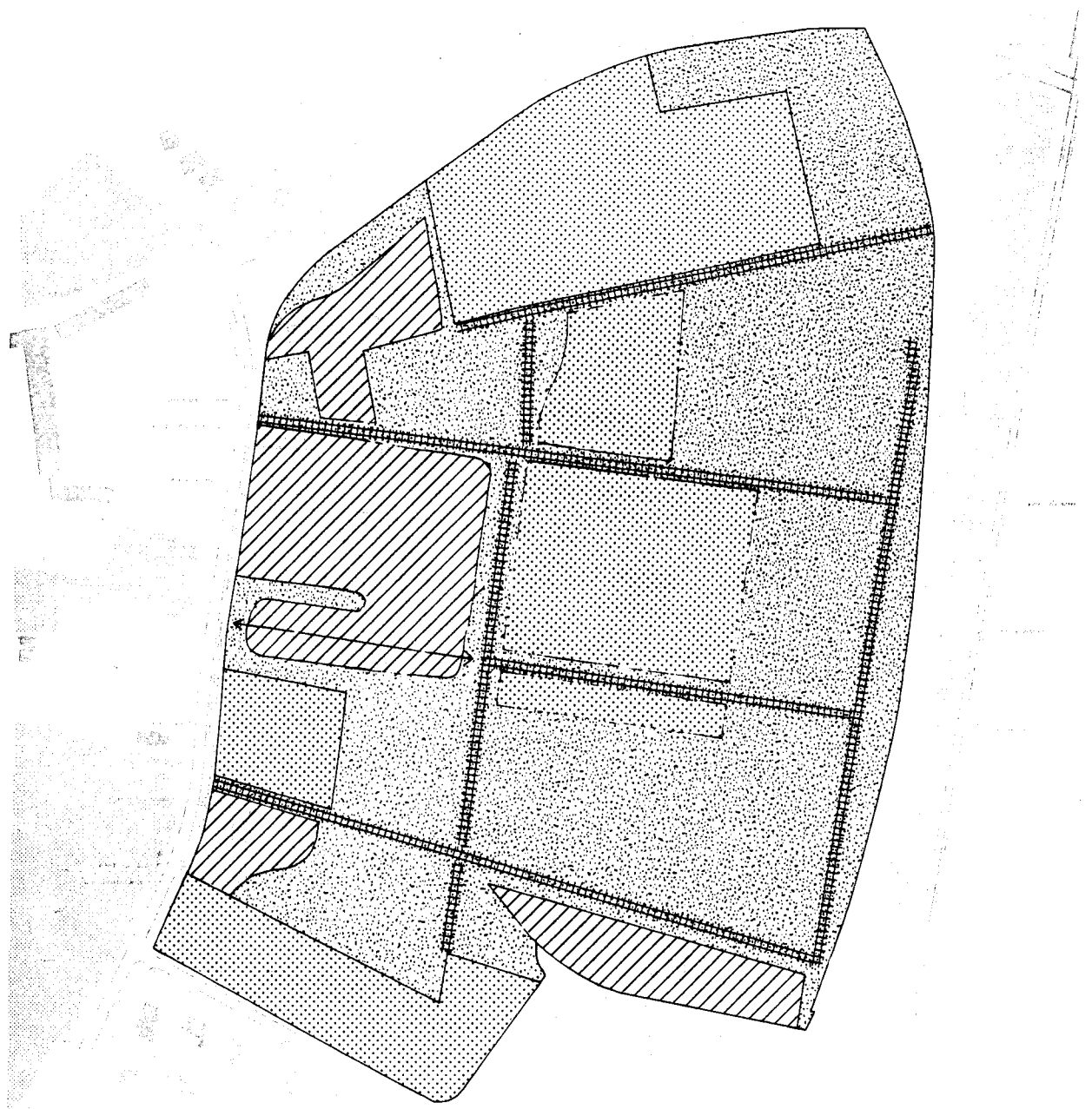
##### Kultuurhistorische aspecten (kaart 5.2).

In paragraaf 3.1 is reeds aangegeven, dat het gebied van Port Natal van oorsprong deel heeft uitgemaakt van het Asserbos. Karakteristiek in dit opzicht zijn vooral de lanenstructuur met daartussen bospercelen en open ruimten.





Op een aantal plaatsen is nog duidelijk waarneembaar dat de lanen ter weerszijden van de Beilerstraat in elkaars verlengde liggen. Het doorzicht over de aanwezige ronde vijver is hiervan een zeer sprekend voorbeeld (hoewel van een laan ter plaatse geen sprake is).

Verschijningsvormen van de lanen.





## VERKLARING

-  bosgebied
-  open ruimte
-  tuin/erf
-  lanen

↔ zichtlijn



De karakteristiek van de lanen wordt bepaald door het profiel, dat bestaat uit een pad met aan weerszijden een berm en berm-sloot (zie schets). Het kleinschalige beeld wordt veroorzaakt door de beplanting die òf in de bermen òf naast de bermen (bospercelen) wordt aangetroffen.

Langs de Beilerstraat is sprake van een aantal parkachtige ruimten. Deze ruimten kenmerken zich onder andere door de symmetrische opbouw, hetgeen terug te voeren is op een klassieke tuinaanleg.

#### Het ruimtelijk patroon (visuele aspecten).

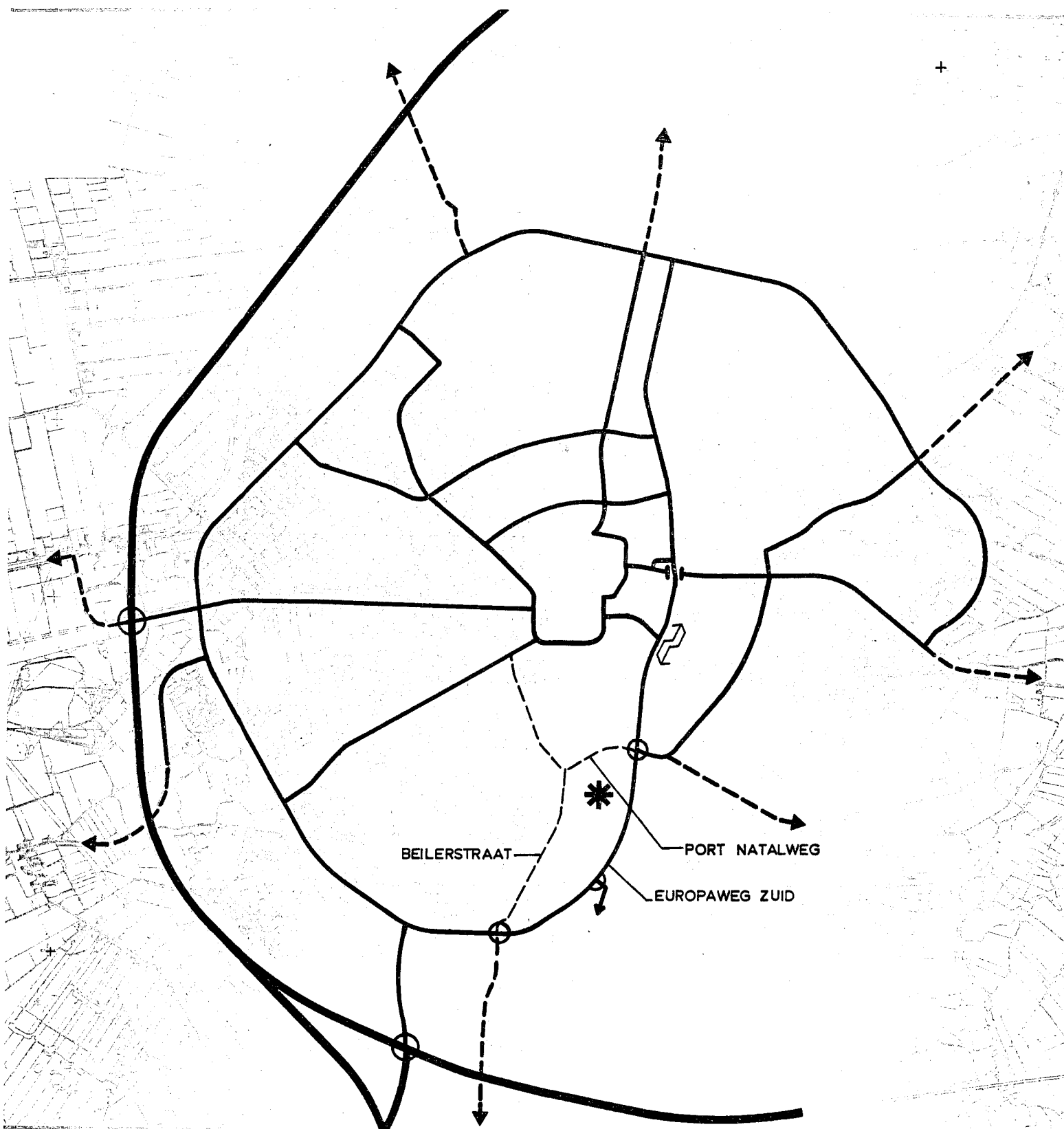
Op kaart 5.3 is het huidige ruimtelijke patroon weergegeven. De lanen en doorzichten in het gebied zijn niet alleen, zoals genoemd, in kultuurhistorisch opzicht van belang, ook thans bepalen ze in hoge mate het ruimtelijk beeld binnen het plangebied.

Daarnaast komt in het gebied een aantal open ruimten voor. Deze open ruimten zijn bijna (2 zijden) of geheel (4 zijden) besloten van karakter. Het betreft hier onder andere de weide langs de Port Natalweg, de open ruimte aan de Beilerstraat, het weiland langs de Sparrenlaan en de kwekerij.


Als contrast met deze open ruimten kunnen de beplantingsmassa's (bospercelen) worden aangemerkt. Tussen deze twee uitersten, open ruimten en beplantingsmassa's, zijn op kaart 5.3 de tuinen en parken onderscheiden, die een min of meer besloten karakter hebben, maar wel met doorzichtmogelijkheden.

Uit het kaartbeeld blijkt, dat de oostrand van het gebied (langs de Europaweg) een sterk besloten karakter heeft en dat de overige randen (langs de Port Natalweg, de Beilerstraat en de Sparrenlaan) gekenmerkt worden door een grote variatie in ruimtevormen.

In algemene zin kan worden gesteld dat het plangebied, tezamen met o.a. het Asserbos en het Amelterhout, bijdraagt in het beeld van "Assen, stad in het groen".



## VERKLARING

 rijksweg met aansluiting overige externe wegverbinding lokaal hoofdwegennet (situatie 1981) aansluiting op hoofdwegennet buurtstraat n.s.- en busstation

plangebied

6. VERKEER.6.1. Huidige wegenstructuur.

## 6.1.1. Ligging in groter verband en bereikbaarheid.

In het structuurplan van Assen is een klassifikatie van het stedelijk wegnennet gegeven voor de toenmalige situatie (oktober 1976). In het Verkeersplan Binnenstad Assen is deze klassifikatie geaktualiseerd, met name voor wat betreft de wegenstructuur in en rond het centrumgebied.

In bijlage 6.1 is een algemene beschrijving en verklaring gegeven van de in beide rapporten gebruikte klassifikatie. De tekst in deze bijlage is in overeenstemming met het structuurplan voor Assen en is op onderdelen aangevuld.

Onder verwijzing naar beide nota's en naar de bijlage 6.1 is op kaart 6.1 een beeld gegeven van het stedelijk hoofdwegennet van Assen (huidige situatie). Voor de direkte omgeving van het plangebied is dit beeld aangevuld met een aantal wegen van lagere orde. Uit kaart 6.1 blijkt, dat het plangebied weliswaar grenst aan een hoofdweg (de Europaweg-Zuid), maar dat het bereikbaar is vanaf een weg van lagere orde (de Beilerstraat).

In de volgende paragrafen wordt aandacht besteed aan een aantal wegen in de direkte nabijheid.

## 6.1.2. De Beilerstraat en het v.d. Feltzpark.

De Beilerstraat vervult thans voor het plangebied een belangrijke functie, aangezien het terrein van Port Natal vanaf deze weg bereikbaar is.

In april 1980 is door de gemeente de Nota Beilerstraat uitgebracht. In deze nota is onder andere een analyse van de huidige situatie gegeven ten aanzien van de parkeerbehoefte, de veiligheid, de rijsnelheden van het autoverkeer en de optredende verkeersintensiteiten.

Samenvattend kan, onder verwijzing naar de genoemde nota, het volgende overzicht worden gegeven (zie schema 6.1).

Ten aanzien van de genoemde wegen zijn in algemene zin de volgende konklusies te trekken:

- de rijsnelheden van het autoverkeer zijn aan de hoge kant;
- mede daardoor ervaren fietsers een onveilige situatie;
- het aantal geregistreerde ongevallen geeft niet een voor fietsers ongunstig beeld te zien;
- de intensiteiten zijn relatief hoog te noemen voor wegen die naar functie geklassificeerd zijn als "buurtstraat", hetgeen duidt op de aanwezigheid van doorgaand verkeer ("sluipverkeer" op de Beilerstraat als alternatief voor de route via de Europaweg-Zuid).

Schema 6.1.1. Overzicht gegevens uit de Nota Beilerstraat.

Weggedeelte	Parkeerbehoefte huidige situatie (parkeerplaatsen)	Snelheid autoverkeer	Geregistreerde verkeersongevallen	Verkeersintensiteiten (p.a.e./etm) 1)
van der Feltzpark	17	geen hoge snelheden	2 ongevallen in de periode 1977 t/m 1979 (aanrijden geparkeerde auto's)	± 3.500
Beilerstraat tussen Hertenkamp en Port Natalweg	51	gemiddelde snelheid inkomend: 56 km/u uitgaand: 57 km/u. 16% rijdt sneller dan 60 km/u	16 ongevallen in de periode 1977 t/m 1979 (hierbij is één keer een fietser betrokken geweest).	± 4.400
Beilerstraat tussen Port Natalweg en de Europaweg-Zuid	geen problemen	gemiddelde snelheid inkomend: 54 km/u uitgaand: 56 km/u van het inkomend verkeer rijdt + 30% sneller dan 60 km/u. Voor het uitgaand verkeer ligt dit percentage op 37%.	5 ongevallen in de periode 1977 t/m 1979 (de meeste hiervan op het kruispunt Beilerstraat-Europaweg-Zuid).	± 3.000

1) p.a.e./etm. = personen-auto-equivalenten per etmaal. Met dit begrip wordt de invloed van vrachtverkeer verdiskonteerd (b.v. 1 zware vrachtwagen = 3 p.a.e.).

#### 6.1.3. De Port Natalweg.

Ten noorden van het plangebied bevindt zich de Port Natalweg. Deze weg heeft een breed profiel. Recente intensiteitstellingen zijn niet bekend, maar op basis van gegevens, genoemd in het rapport "Verkeersprognose Assen voor het jaar 1995", mag worden aangenomen dat de gemiddelde etmaalintensiteit thans ongeveer 2.400 m.v.t./etm. bedraagt 1).

De weg vervult een functie ter ontsluiting van de aanliggende bebouwing en het ten noorden daarvan gelegen woongebied. Voorts is de Port Natalweg een verbinding tussen de Europaweg-Zuid en de Beilerstraat.

Gelet ook op de huidige intensiteiten is deze weg thans te klassificeren als een buurtstraat, ten dele als een buurtverzamelweg.

Qua inrichting (wegbreedte) zou de Port Natalweg thans reeds als buurtverzamelweg geklassificeerd kunnen worden.

#### 6.1.4. De Europaweg-Zuid.

De Europaweg-Zuid is, zowel naar inrichting als naar functie, te klassificeren als een wijkverzamelweg en vormt daarmee één van de schakels in het hoofdwegenet van Assen.

De Europaweg-Zuid is niet toegankelijk voor langzaam verkeer. De toegestane rijsnelheid voor autoverkeer bedraagt 70 km/uur ter hoogte van het plangebied.

Ten behoeve van het opstellen van het bestemmingsplan zijn intensiteitstellingen uitgevoerd, waarvan de resultaten zijn weergegeven in bijlage 6.2.

Uit deze bijlage blijkt, dat de gemiddelde etmaalintensiteit op werkdagen in de huidige situatie -afgerond- ongeveer 8.000 m.v.t./etm. bedraagt (overeenkomend met ca. 10.000 p.a.e./etm.).

Voor het plangebied zijn de aansluitingen Beilerstraat-Europaweg-Zuid en de aansluiting Port Natalweg-Europaweg van belang 2).

Sinds kort is de kruising Beilerstraat-Europaweg van verkeerslichten voorzien ter verhoging van de veiligheid.

De kruising Port Natalweg/Anreperstraat-Europaweg heeft thans voor fietsers een groot kruisingsvlak.

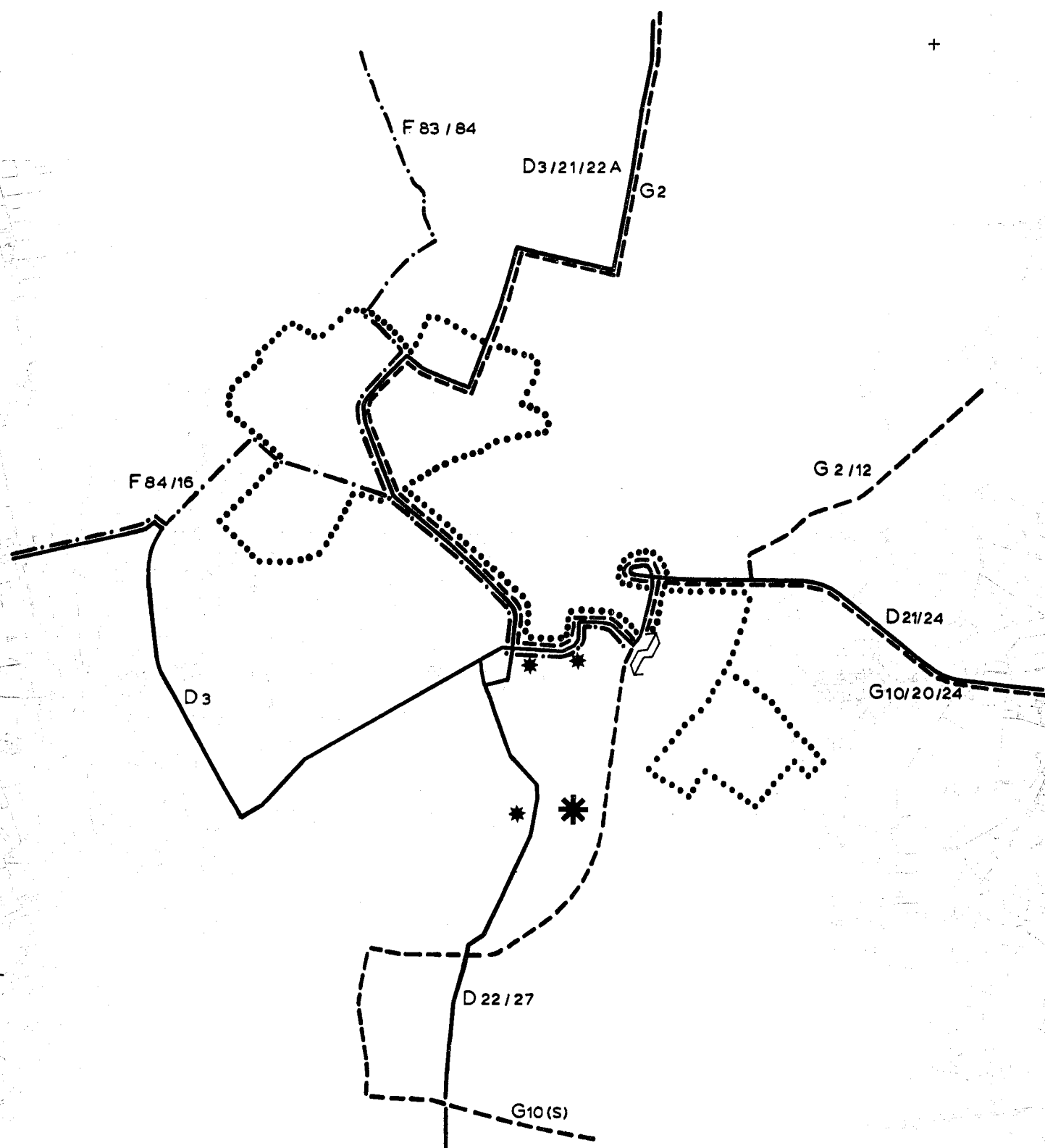
#### 6.1.5. De Sparrenlaan.

Ten zuiden van het plangebied bevindt zich de Sparrenlaan, die een functie heeft ter ontsluiting van het Zuiderpark en van de bebouwing die aan deze weg is gelegen. Deze weg funktioneert daarmee als woonstraat en ten dele als buurtstraat. Op deze weg, die een relatief smal profiel heeft, komt geen doorgaand verkeer voor.

1) m.v.t./etm. = motorvoertuigen per etmaal.

2) Tussen deze aansluitingen bevindt zich nog de aansluiting naar het kantoreng gebied Mandemaat. De afstand Beilerstraat-Mandemaat en de afstand Mandemaat-Port Natalweg bedraagt respectievelijk 700 en 800 m.





## VERKLARING

lijn met lijnummers

—— DVM

--- GADO

-.- FRAM



plangebied



stadstdienst ( harmanni )



n.s.- en busstation



bushalte nabij plangebied

## 6.2. Openbaar vervoer.

De huidige situatie ten aanzien van het openbaar vervoer is op kaart 6.2 weergegeven.

In de direkte nabijheid van de huidige toegang tot het terrein bevindt zich thans een bushalte (lijn 22/27 van de DVM) maar deze wordt niet erg frekvent bediend (uurdienst op werkdagen). De sneldienst van de GADO (lijn 10S) naar Veendam gaat over de Europaweg-Zuid. Deze lijn wordt twee maal per dag gereden en heeft geen halte op de Europaweg. De dichtstbijgelegen plaatsen waar bussen passeren met een hoge frekventie zijn gelegen aan de Zuidersingel en bij het busstation. De werkelijke loopafstand vanaf de huidige toegang van het terrein van Port Natal (aan de Beilerstraat) tot deze plaatsen bedraagt circa 1.000 m, respectievelijk circa 1.200 m.

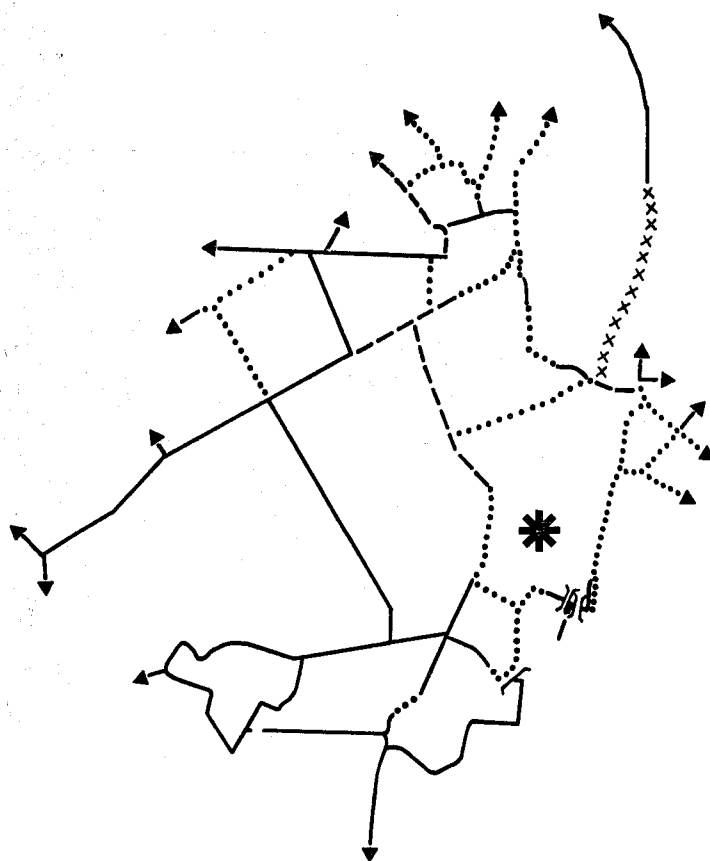
## 6.3. Langzaam verkeer.

Op kaart 6.3 is, voor zover relevant voor het plangebied, een beeld gegeven van de huidige voorzieningen ten behoeve van het langzaam verkeer. De gegevens voor kaart 6.3 zijn ontleend aan kaart 15 van de Beleidsnota behorende bij het structuurplan van de gemeente Assen en aangevuld voor de huidige situatie. Ten einde de huidige knelpunten zichtbaar te maken zijn, konform kaart 15 van de Beleidsnota, ook de "aan te leggen fietspaden" aangegeven. Het aangeven hiervan betekent niet dat nu reeds konkrete uitspraken worden gedaan over de realisering daarvan.

Uit kaart 6.3 blijkt, dat in de direkte nabijheid van het plangebied een aantal specifieke fietsvoorzieningen voorkomt, zoals fietstunnels. Deze voorzieningen vervullen onder andere een functie voor de bereikbaarheid per langzaam verkeer van het Zuiderpark en het ten zuiden daarvan gelegen kantoreng gebied (Mandemaat, Schepersmaat), alsmede van de ten oosten van de spoorlijn gelegen gebieden (het Hendrik van Boeyen-Oord, Licht en Kracht, Assen-Oost, Anreep/Schieven).

De Beilerstraat is op kaart 6.3 aangegeven als "verkeersarme" straat. Uit par. 6.1.2. blijkt, dat dit voor de huidige situatie niet geheel juist is.

Voorts blijkt uit kaart 6.2, dat rechtstreekse verbindingen voor fietsers tussen het kantoreng gebied Mandemaat/Schepersmaat en het N.S.-station en omgeving nagenoeg ontbreken (de Dennenweg kan in dit opzicht slechts ten dele als een "rechtstreekse" verbinding worden gezien).



## VERKLARING

————— bestaand fietspad, cq. parallelweg

..... verkeersarme straten

----- aan te leggen fietspad <sup>1)</sup>

≡ ongelijkvloerse kruising

xxxxxxx aan te geven fietsstroken <sup>1)</sup>

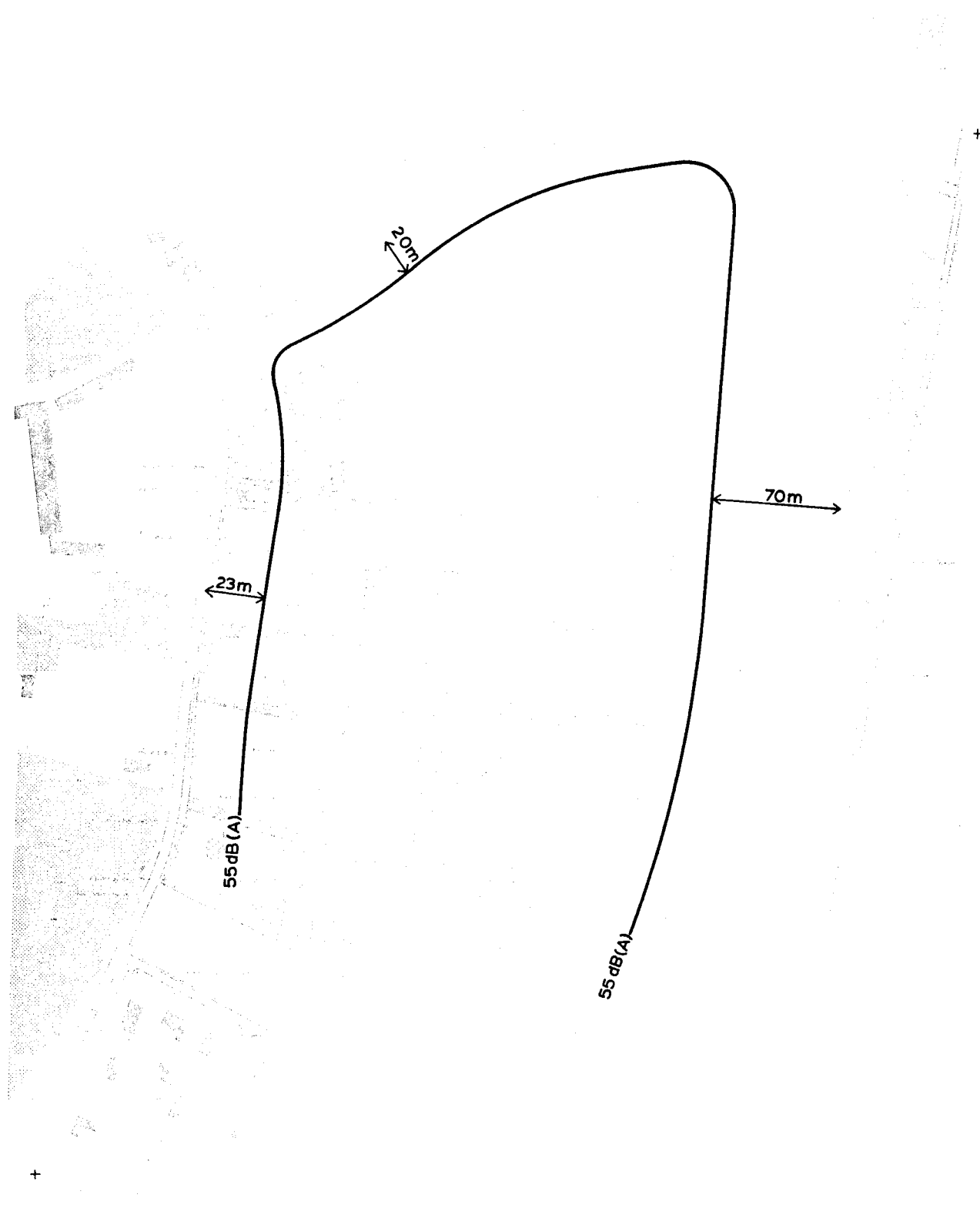
\* plangebied

1) bedoeld als visualisering van een knepunt, niet als een concrete maatregel

7. GELUIDHINDER.

Het plangebied ligt, wat betreft geluidhinder, in principe binnen de invloedssfeer van een aantal wegen en van de spoorlijn Assen-Hoogeveen.

In bijlage 7.1 zijn, zowel voor het verkeerslawaaï van de wegen als van de spoorlijn, de resultaten opgenomen van berekeningen voor de huidige situatie. Op de kaarten 7.1 en 7.2 is, voor de huidige situatie, een aantal resultaten weergegeven. De kaarten 7.1 en 7.2 spreken verder voor zichzelf.



## VERKLARING

— etmaalwaarde 55 (55 + 0) dB (A) (dagperiode bepalend)

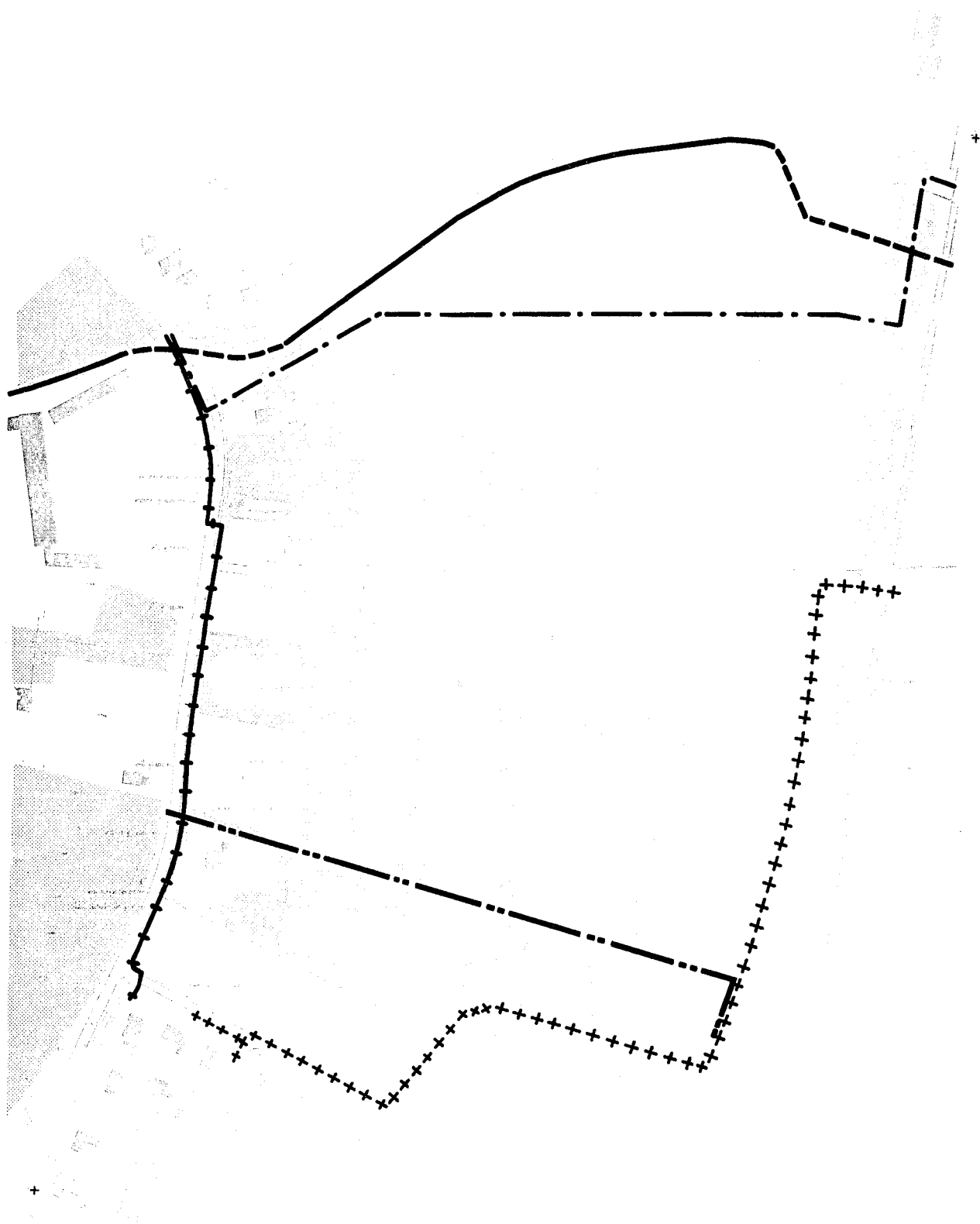




## VERKLARING

— etmaalwaarde 60 (50+10) dB(A) (nachtperiode bepalend)





## VERKLARING

- |         |  |
|---------|--|
| —+—+—+— | telefoonleiding interlokaal                    |
| ---     | aardgastransportleiding N - 521 - 42 - KR - 02 |
| —       | watgang  |
| ---     | duiker   |
| + + + + | hoogspanningskabel                             |
| - - - - | hoofdleiding water                             |

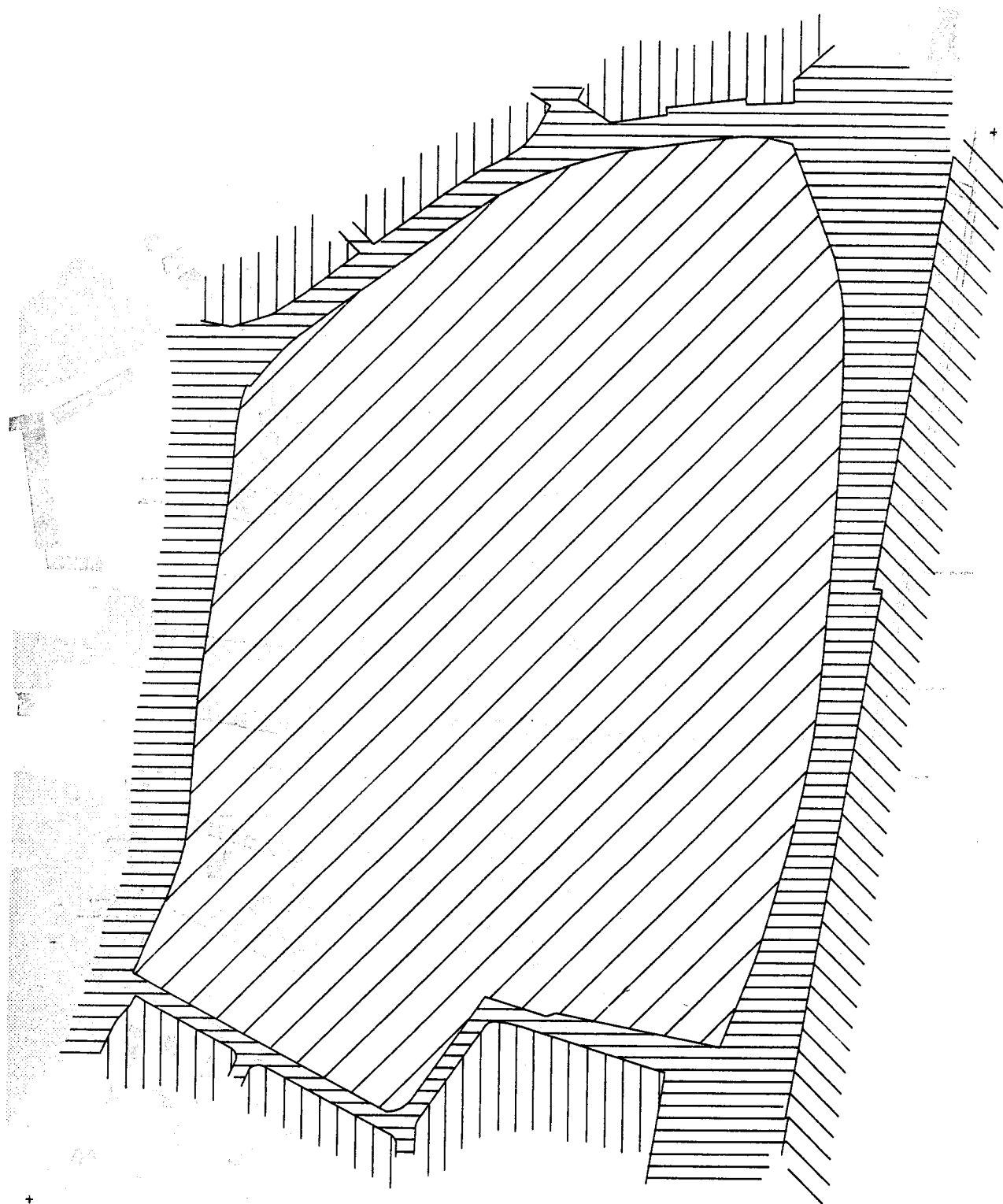


8. TECHNISCHE INFRASTRUKTUUR, LEIDINGEN, BELEMMERINGEN E.D.





Op kaart 8.1 is de huidige technische infrastructuur weergegeven, voorzover van belang in het kader van het opstellen van een bestemmingsplan.

Op het terrein bevindt zich voorts een aantal leidingen van ondergeschikte betekenis ten behoeve van gas, water, elektra en telefoon. Met de aanwezigheid van deze leidingen zal rekening gehouden kunnen worden in een latere fase, bij de eigenlijke bouwactiviteiten.





## VERKLARING

- |   |   |
|---|---|
|  | stichting dienstverlening geestelijke gezondheidszorg |
|  | gemeente  |
|  | nederlandsche spoorwegen                              |
|  | partikulieren   |



m

9. HUIDIGE EIGENDOMSSITUATIE.

Op kaart 9.1 is een overzicht gegeven van de huidige eigendoms-situatie.

Uit kaart 9.1 blijkt, dat vrijwel het gehele plangebied thans eigendom is van de Stichting Dienstverlening Geestelijke Gezondheidszorg, gevestigd te Amersfoort. Het Psychiatrisch Centrum "Licht en Kracht" en "Port Natal" maakt deel uit van deze Stichting.

DEEL II. TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN  
EN UITGANGSPUNTEN VOOR  
HET BESTEMMINGSPLAN.

## INLEIDING BIJ DEEL II.

In dit tweede deel ligt de nadruk op toekomstige ontwikkelingen en uitgangspunten en randvoorwaarden voor het bestemmingsplan.

Hierbij word het volgende onderscheid gemaakt tussen randvoorwaarden en uitgangspunten.

Een randvoorwaarde is een gegeven vooraf waaraan het bestemmingsplan moet voldoen. Een randvoorwaarde staat dan ook in principe niet ter discussie.

Een uitgangspunt is een gegeven waaraan het op te stellen bestemmingsplan moet voldoen, dat is ingebracht tijdens het ontwikkelen van het bestemmingsplan.

In principe is een uitgangspunt veranderbaar.

In de tekst zijn de randvoorwaarden voorzien van de hoofdletter R.

## 10. BESTAANDE PLANNEN EN RAPPORTEN.

### 10.1. Strukturplan gemeente Assen.

In zijn algemeenheid geeft het strukturplan (vastgesteld in april 1980) de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling in hoofdlijnen aan.

Uit het strukturplan blijkt onder andere dat woonuitbreidingen van Assen de eerstkomende reeks van jaren in het noorden zullen plaatsvinden (zie kaart 2.1). Het strukturplan geeft verder informatie over onder andere de toekomstige hoofdwegenstructuur, alsmede van de verwachte toekomstige verkeersintensiteiten. Op de plankaart, behorende bij het strukturplan, is het grootste deel van het plangebied aangegeven als "psychiatrische inrichtingen".

Ten aanzien van de verkeersstructuur wordt de Europaweg aangegeven als "wijkverzamelweg". De omvang van het doorgaand verkeer op de Beilerstraat zal volgens het strukturplan teruggedrongen moeten worden. De Beilerstraat is op de plankaart aangegeven als "buurtstraat", evenals voor de huidige situatie. De Port Natalweg is op de plankaart aangegeven als "buurtverzamelweg". De prognose van de omvang van het autoverkeer in 1995 leidde tot de volgende uurintensiteiten in het spitsuur:

Europaweg:	1.050 m.v.t./uur.
Port Natalweg:	280 m.v.t./uur.
Beilerstraat (ter hoogte van het plangebied)	350 m.v.t./uur.

### 10.2. Rapport van de projektgroep "Vestigingsplaats nieuw ziekenhuis".

Nadat bekend was geworden, dat er in Assen vervangende nieuwbouw zou plaatsvinden voor het Wilhelmina ziekenhuis (zie verder par. 10.3) is op 8-11-1979 een projektgroep samengesteld om mogelijke vestigingsplaatsen te onderzoeken.

In de projektgroep waren zowel de gemeente als het Wilhelmina ziekenhuis vertegenwoordigd, inclusief adviseurs van beide zijden. De projektgroep stond onder voorzitterschap van de wethouder ruimtelijke ordening.

Binnen de mogelijkheden van het strukturplan van de gemeente (zie 10.1) is door de projektgroep een groot aantal mogelijke vestigingsplaatsen onderzocht. Belangrijke vestigingsvoorwaarden waaraan deze lokaties getoetst werden, waren onder andere:

1. een situering aan de zuidzijde van Assen verdient de voorkeur, aangezien het grootste deel van de patiënten buiten Assen afkomstig is uit dorpen ten zuiden van Assen;
2. zowel ten behoeve van patiënten en bezoekers, alsmede voor het personeel, is een goede relatie met het centrumgebeuren van belang;
3. een goede (potentiële) bereikbaarheid per openbaar vervoer is van belang;
4. er dienen duidelijke fietsroutes mogelijk te zijn, ook vanuit de randgemeenten, zonder gevaarlijke kruisingen;
5. ligging aan het hoofdwegennet en nabij uitvalswegen is van belang, mede in verband met ambulances;
6. het ziekenhuis zal gesitueerd moeten worden op een veilige

- plaats, buiten gevaarzones (van b.v. brandbare of explosieve stoffen);
7. in verband met recreatiemogelijkheden is de nabijheid van groene ruimten gewenst, terwijl het terrein bij voorkeur reeds begroeid moet zijn;
  8. de totale oppervlakte dient minimaal 6 ha te bedragen met een verhouding lengte:breedte van ongeveer 1.3:1 (naar het vierkant neigende);
  9. ten einde hinder in de (woon)omgeving te voorkomen is ligging aan het hoofdwegenet van belang en dient er voldoende parkeer-gelegenheid op eigen terrein mogelijk te zijn;
  10. de omgeving mag geen hinder veroorzaken (geen hoogspannings-leidingen e.d.);
  11. er mag geen aantasting van landschappelijk waardevolle gebieden plaatsvinden;
  12. bebouwing dient mogelijk te zijn zonder wijziging van het ter plaatse geldende bestemmingsplan;
  13. op het terrein dienen geen gebouwen aanwezig te zijn.

Na toetsing van een groot aantal lokaties berichtte de projectgroep op 6-2-1980 aan het bestuur van de Stichting Wilhelmina ziekenhuis dat het terrein van "Port Natal" de meest geschikte lokatie voor het nieuwe ziekenhuis is, met als alternatief het terrein "Schepersmaat". In bijlage 10.1 wordt nader op deze lokatiekeuze ingegaan.

Zoals blijkt uit deel I en uit bijlage 10.1 voldoet het terrein aan alle genoemde voorwaarden, met uitzondering van de vestigingsvoorwaarden 12 en 13, terwijl niet bij voorbaat wordt voldaan aan uitgangspunt 11.

Ten aanzien van het terrein van "Port Natal" formuleerde de projectgroep verder de volgende randvoorwaarden:

1. het ter plaatse geldende bestemmingsplan Zuiderpark moet worden aangepast;
2. de bebouwing dient binnen de huidige bebouwingslijnen van genoemd bestemmingsplan te worden gerealiseerd;
3. het aanwezige groen dient zoveel mogelijk gespaard te blijven;
4. vanaf de Rondweg zal een aansluiting worden geprojecteerd;
5. de bebouwing zal grotendeels worden uitgevoerd in maximaal drie bouwlagen;
6. de verdere ontwikkeling van de plannen zal met het oog op de ruimtelijke aspecten via de projectgroep geschieden.

Bij brief van 19-2-1980 aan het college van burgemeester en wethouders berichtte het bestuur van het ziekenhuis akkoord te gaan met de keuze van de lokatie Port Natal, maar verzocht zij tevens de lokatie Schepersmaat voorshands te reserveren.

### 10.3. Programma van Eisen Wilhelmina ziekenhuis.

In eerste instantie is onderzocht of het mogelijk was, op het bestaande terrein van het Wilhelmina ziekenhuis nieuwbouw te plegen. Dit zou echter een groot aantal nadelen opleveren.

Niet alleen zou een eindsituatie ontstaan met veel compromissen en een minimale interne en externe flexibiliteit, ook zou er een grote overlast ontstaan door de lange bouwtijd (8 à 10 jaar). Bovendien zou er een hoogteverschil van ca. 70 cm tussen de twee bestaande gebouwen blijven bestaan, hetgeen konstant grote bezwaren zou opleveren. Ten slotte bleek, dat er in financieel opzicht geen noemenswaardige verschillen zouden ontstaan bij herstructurering enerzijds en nieuwbouw anderzijds.

Bij brief van 22 april 1981 verklaarde de Staatssekretaris van Volksgezondheid en Milieuhygiëne dan ook dat er behoefte bestaat aan vervangende nieuwbouw op een andere lokatie en bij gelijkblijvende capaciteit. In het "Prioriteitenoverzicht bouwinitiatieven in het kader van de Wet Ziekenhuisvoorzieningen" (van het Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne, 1982) is aangegeven dat de bouw van het nieuwe ziekenhuis in 1986 moet aanvangen 1).

Naar aanleiding hiervan is in juni 1981 een "Programma van Eisen" opgesteld voor een nieuw ziekenhuis met een capaciteit van 360 bedden.

In bijlage 10.2 zijn enige relevant geachte gegevens uit dit programma van eisen weergegeven. Tevens is in bijlage 10.2 een voorlopig ontwerp voor het nieuwe ziekenhuis toegevoegd, gebaseerd op de huidige stand van zaken (maart 1982).

#### 10.4. Toekomstige eigendomssituatie.

Het is de bedoeling, dat te zijner tijd het Wilhelmina ziekenhuis het grootste gedeelte van het plangebied in eigendom zal verwerven.

Op kaart 10.1 is een indikatie van de toekomstige eigendomssituatie aangegeven. De definitieve nieuwe eigendomssituatie staat nog niet vast.

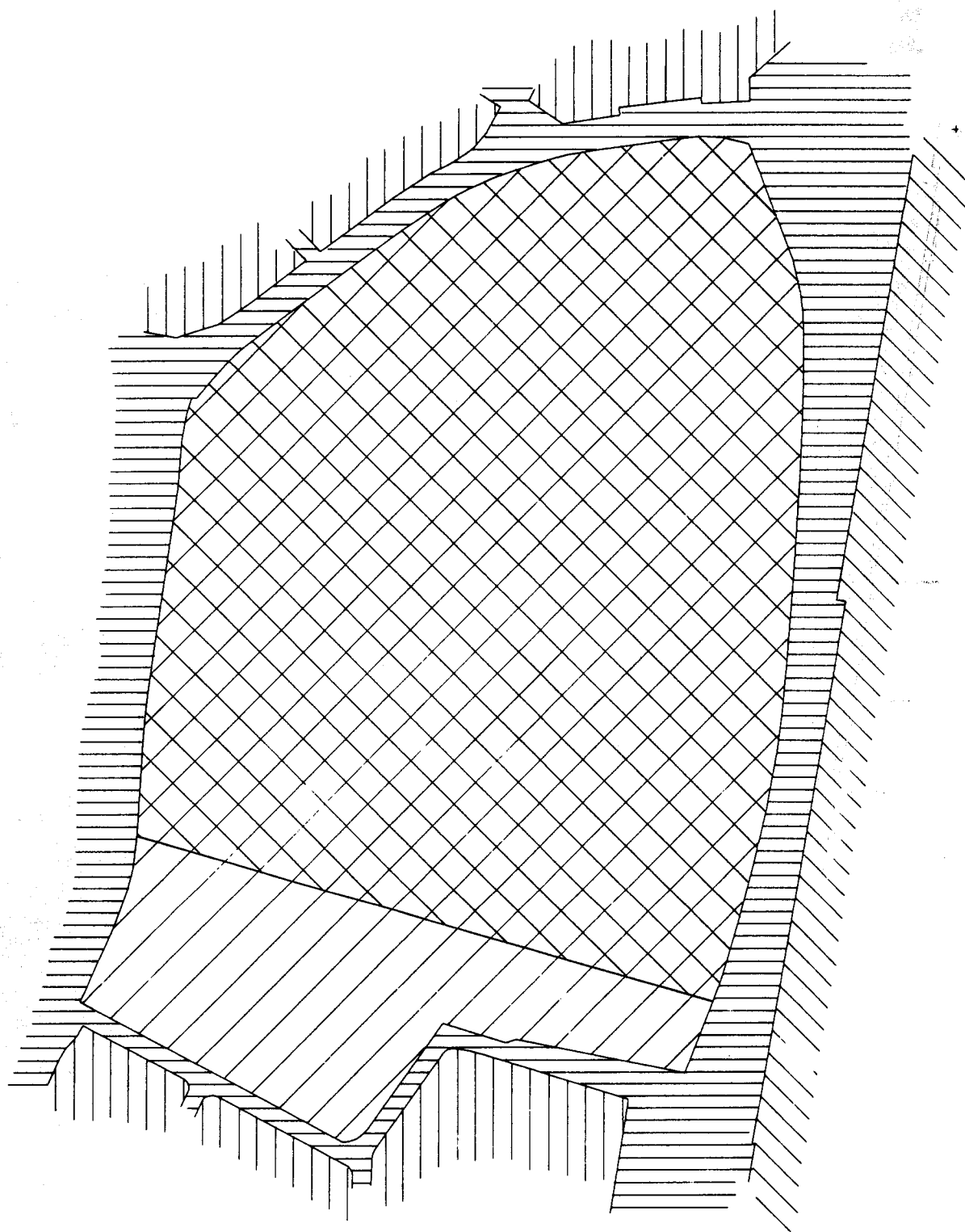
#### 10.5. Ruimtelijk basisplan "Licht en Kracht" en "Port Natal".

In het ruimtelijk basisplan van het Psychiatrisch Centrum "Licht en Kracht" en "Port Natal", verschenen in augustus 1976, is de ruimtelijke ontwikkeling van het Centrum voor de eerstkomende 20 à 25 jaren weergegeven.






In het plan is gekozen voor een concentratie van activiteiten op het terrein van "Licht en Kracht" (ten oosten van de spoorlijn). Op blz. 18 van het basisplan wordt vermeld:

"Op het terrein van "Port Natal" zullen voornamelijk slechts extensieve vormen van behandeling gesitueerd worden, met name zullen hier woonverblijven verrijzen voor die patiënten uit categorie III, die nog behoefte hebben aan een beschermd woon- en leefmilieu op het terrein van het Centrum, maar anderzijds al weer zelfstandig functioneren in de maatschappij".

- 1) Volgens het prioriteitenoverzicht van 1981 zou de bouw in 1985 moeten aanvangen. Het is niet uitgesloten, dat de bouw reeds vóór 1986 kan beginnen.



## VERKLARING

- |   |   |
|---|---|
|  | wilhelmina ziekenhuis                                 |
|  | stichting dienstverlening geestelijke gezondheidszorg |
|  | gemeente  |
|  | nederlandsche spoorwegen                              |
|  | partikulieren   |





#### 10.4.

Uit de kaart, behorende bij het basisplan, blijkt dat deze "sociohuizen" voor een deel geprojecteerd zijn ter plaats van de huidige kwekerij en voor een deel op de weide ten noorden van de Sparrenlaan, binnen de bebouwingsgrenzen van het vigerende bestemmingsplan. De aangegeven gebieden hebben een capaciteit van 50 à 75 bedden.

Ten aanzien van het paviljoen "Port Natal" wordt in het basisplan gesteld dat dit gebouw in de toekomst geen functie meer zal hebben voor de huisvesting van patiënten (na realisering van vervangende nieuwbouw op het terrein van "Licht en Kracht"). Of het gebouw moet worden afgebroken of dat het een bestemmingswijziging zal ondergaan, kan naderhand worden bepaald, aldus het basisplan.

#### 10.6. Nota Beilerstraat.

In april 1980 is door de gemeente de "Nota Beilerstraat" gepubliceerd. Deze nota bevat een aantal aanbevelingen met betrekking tot de Beilerstraat, die erop gericht zijn de intensiteiten en vooral de rijsnelheden van het autoverkeer terug te dringen en de positie van de fietser te verbeteren. Een en ander in overeenstemming met het terzake gestelde in het structuurplan. Als gevolg van de financiële positie van de gemeente zal voorts echter geen uitvoering gegeven kunnen worden aan de voorgestelde maatregelen.

Wel zijn, mede naar aanleiding van deze nota, verkeerslichten geplaatst bij de aansluiting van de Beilerstraat op de Europaweg-Zuid (zie par. 6.1.4).

#### 10.7. Randvoorwaarden en uitgangspunten voor het bestemmingsplan.

De bestaande plannen en rapporten geven aanleiding tot de navolgende randvoorwaarden en uitgangspunten voor het bestemmingsplan.

- a. Het bestemmingsplan dient de vestiging van een ziekenhuis (R) mogelijk te maken, zoals beschreven in het onder 10.3 genoemde "Programma van Eisen".

Toelichting:

De plaatsbepaling van het ziekenhuis binnen het terrein, zoals genoemd in dat programma van eisen wordt als een globale indikatie gezien en niet als de exakte situering.

- b. Het bestemmingsplan dient te voldoen aan de randvoorwaarden, (R) zoals geformuleerd door de onder 10.2 genoemde projectgroep, voor zover ruimtelijk relevant.
- c. Ten aanzien van de verkeersstructuur dient aansluiting te worden gezocht bij de uitgangspunten zoals geformuleerd in het structuurplan en de Nota Beilerstraat.

Opmerking:

zoals toegeelicht in de inleiding bij deel II geldt het gestelde onder a en b als randvoorwaarde (R) voor het bestemmingsplan.

11. UITGANGSPUNTEN TEN AANZIEN VAN DE BESTAANDE BEBOUWING.

11.1. Uitgangspunten voor het bestemmingsplan.

Ten aanzien van de bestaande bebouwing zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- a. er kan rekening worden gehouden met uiteindelijke amovering van het huidige paviljoen "Port Natal";
- b. de bestaande woonbebouwing met bijbehorende erven en tuinen langs de Sparrenlaan en het pand Beilerstraat 123 zullen worden gehandhaafd.
- c. de bestaande woning aan de Beilerstraat 115 (nr. 1 op kaart 3.3) zal voorlopig een woonfunctie kunnen houden. Funktiewijzigingen en uitbreidingen zijn echter mogelijk indien dit gewenst is in relatie tot het funktioneren van het nieuwe ziekenhuis;
- d. voor de bestaande woning aan de Beilerstraat 119 (nr. 12 op kaart 3.3) zullen geen nieuwbouwmogelijkheden worden geschapen.
- e. de functie van de overige bestaande bebouwing (theehuis, arbeidstherapiegebouw Schepersmaat enz.) zal worden gekoppeld aan het funktioneren van het nieuwe ziekenhuis.

11.2. Toelichting.

ad a.

Er kan thans nog geen zekerheid worden gegeven over het tijdstip van amovering.

ad b.

Het handhaven van deze bestaande woonbebouwing impliceert ook, dat activiteiten als gevolg van de aanwezigheid van het ziekenhuis geen hinder of overlast mogen geven voor deze bebouwing.

ad c en ad e.

Het valt thans nog niet te overzien, welke functies hier eventueel gerealiseerd zullen worden.

ad d.

Voorlopig zal dit pand, met een woonfunctie, kunnen blijven bestaan. Na eventuele amovering zal ter plaatse echter geen nieuwbouw mogelijk zijn.

## 12. LANDSCHAP, BEPLANTING EN RUIMTELIJKE ASPEKTEN.

### 12.1. Uitgangspunten voor het bestemmingsplan.

Onder verwijzing naar de betreffende paragrafen in deel I worden de navolgende uitgangspunten geformuleerd:

- a. het groene karakter van het plangebied dient zoveel mogelijk (R) te worden gehandhaafd;
- b. het beeld naar buiten toe (Beilerstraat, Port Natalweg, Sparrenlaan, Europaweg-Zuid) dient zo weinig mogelijk te veranderen;
- c. de activiteiten binnen het plangebied dienen ingepast te worden in het groene beeld van het gebied;
- d. de als "waardevol" en "zeer waardevol" aangemerkte houtopstanden dienen zoveel mogelijk te worden gehandhaafd;
- e. de geprojecteerde activiteiten dienen zoveel mogelijk een eenheid te vormen met de cultuurhistorische structuur en dienen waar mogelijk deze structuur te versterken.

### 12.2. Toelichting op de uitgangspunten.

ad b.

Vooraf de bebouwingshoogte en de afstand van de gevel van het ziekenhuis tot de Beilerstraat, alsmede de lengte van de gevel, zullen bepalend zijn voor het beeld vanaf de Beilerstraat. Ook gezien vanaf de Port Natalweg is de bebouwingshoogte van invloed, maar minder sterk dan vanaf de Beilerstraat (zie verder de toelichting ad e).

ad d.

Uit kaart 5.1 blijkt, dat veel houtopstanden als "waardevol" of "zeer waardevol" zijn aangemerkt. Realisering van het nieuwe ziekenhuis volgens het programma van eisen zonder aantasting van houtopstanden die waardevol of zelfs zeer waardevol zijn, is dan ook niet goed mogelijk.

In dit opzicht prevaleert uitgangspunt a van par. 10.7 (dat realisering van het ziekenhuis mogelijk gemaakt moet worden) boven uitgangspunt d van par. 12.1).

Wel dient, als gevolg van uitgangspunt d van par. 12.1 een zodanige situering te worden nagestreefd dat aantasting van houtopstanden die als "waardevol" of "zeer waardevol" zijn aangegeven, tot een minimum beperkt kan blijven.

ad e.

Met dit uitgangspunt worden voorwaarden gegeven voor de eigenlijke stedenbouwkundige en architectonische vormgeving. Een en ander betekent onder andere, dat het nieuwe ziekenhuis qua schaal en massa moet passen in de omgeving. Eveneens geeft dit uitgangspunt aanwijzingen voor de inrichting van de buitenruimten.

Met betrekking tot de inpassing in de omgeving wordt het volgende gesteld.

Zolang de bebouwingshoogte ruim beneden de hoogte van de bos- en laanbeplanting valt, zal het gebouwencomplex niet of nauwe-

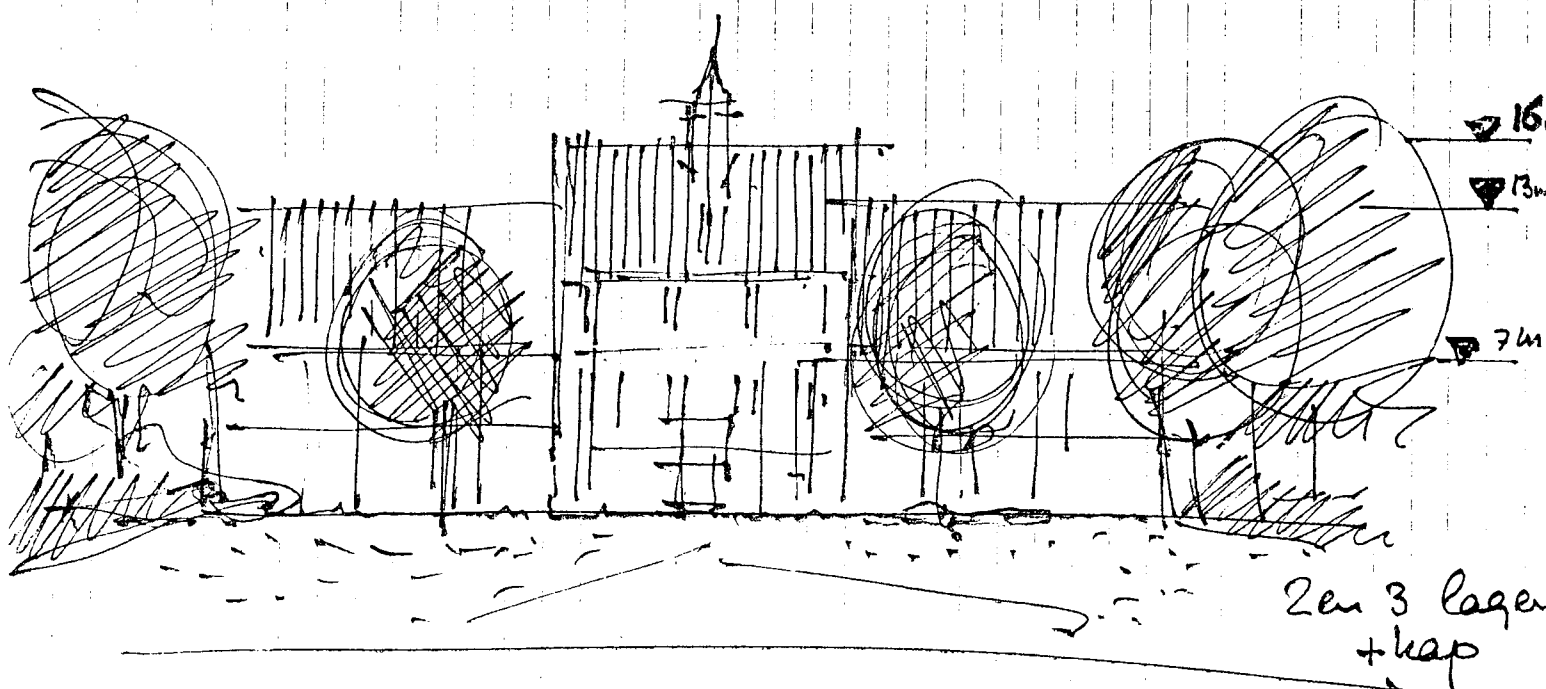
lijks van invloed zijn op het ruimtelijk beeld. Ter illustratie is een schets toegevoegd, die het huidige beeld vanaf de Beilerstraat geeft (hoogte beplanting 15-20 m of meer, nokhoogte paviljoen Port Natal 13 en 16 m).

Tevens is het beeld toegevoegd dat ontstaat bij 3, respectievelijk 4 bouwlagen. Bij 4 bouwlagen (+ 14 à 15 m) "verdwijnt" als het ware de achterliggende beplanting, waardoor het gebouw in het beeld gaat domineren. Bij bebouwing in 3 lagen (+ 11 à 12 m) wordt het gebouw meer opgenomen in de hoge beplanting. In dit verband is ook de afstand tot de Beilerstraat van grote invloed (zie bijgevoegde schetsen). Bij een korte afstand domineert het gebouw, bij een grotere afstand domineert de groene voorruimte. Ook een te grote gevellengte zou ten gevolge hebben dat het gebouw gaat domineren en een grootschalig karakter zou krijgen.

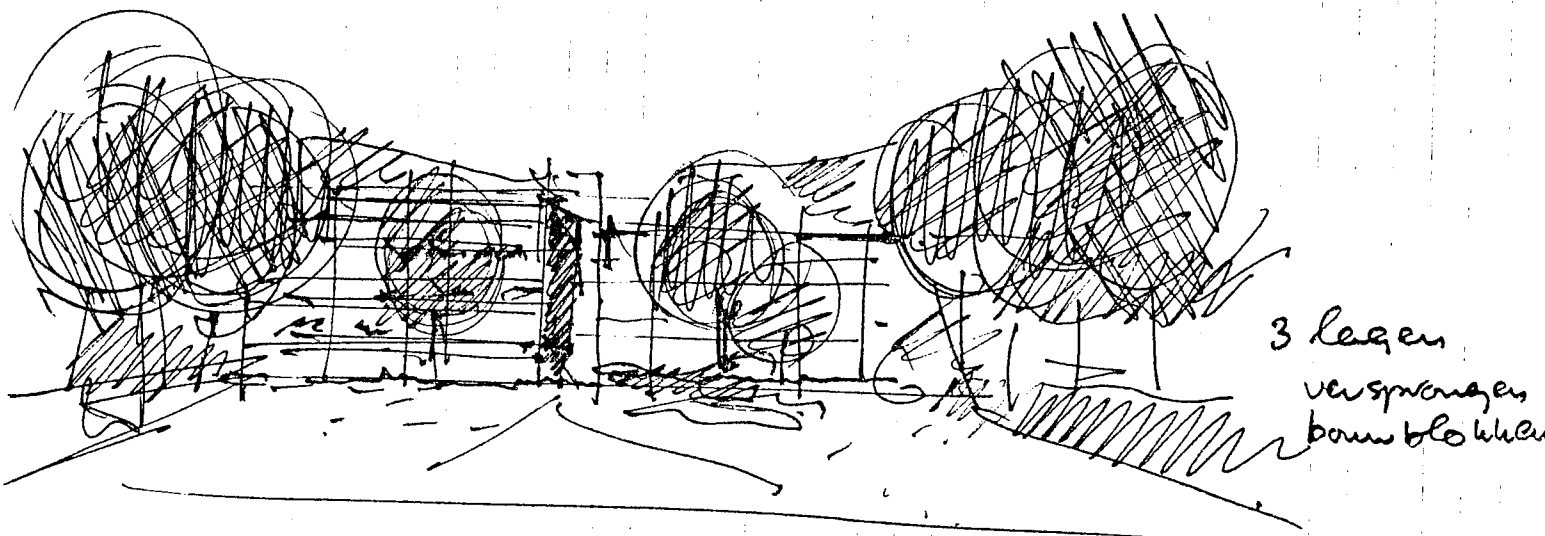
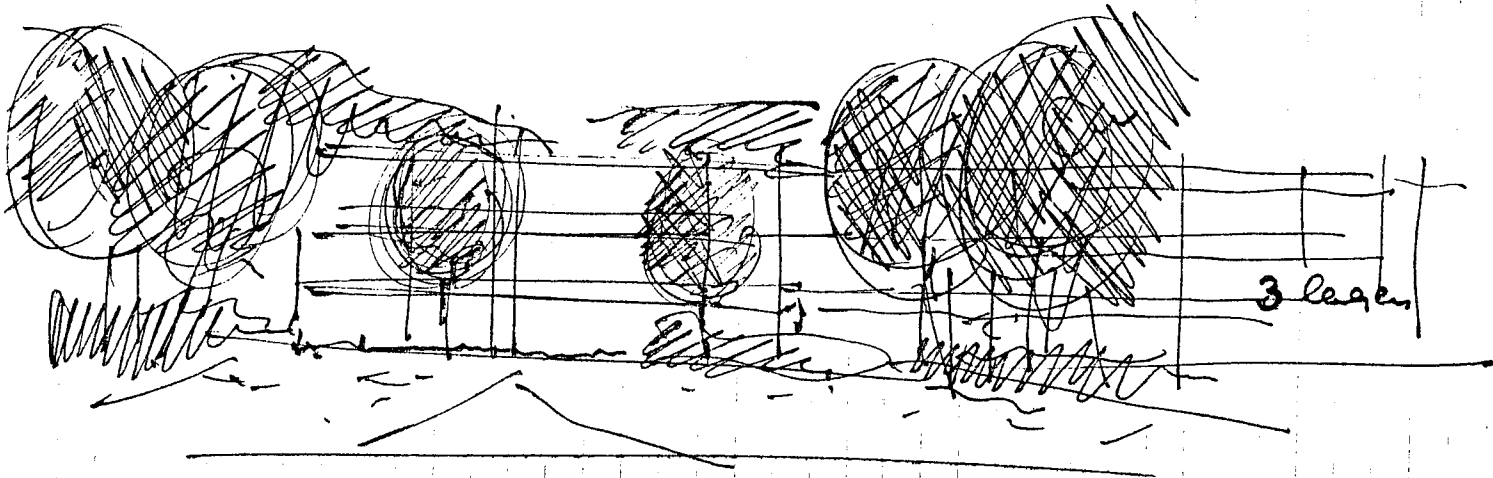
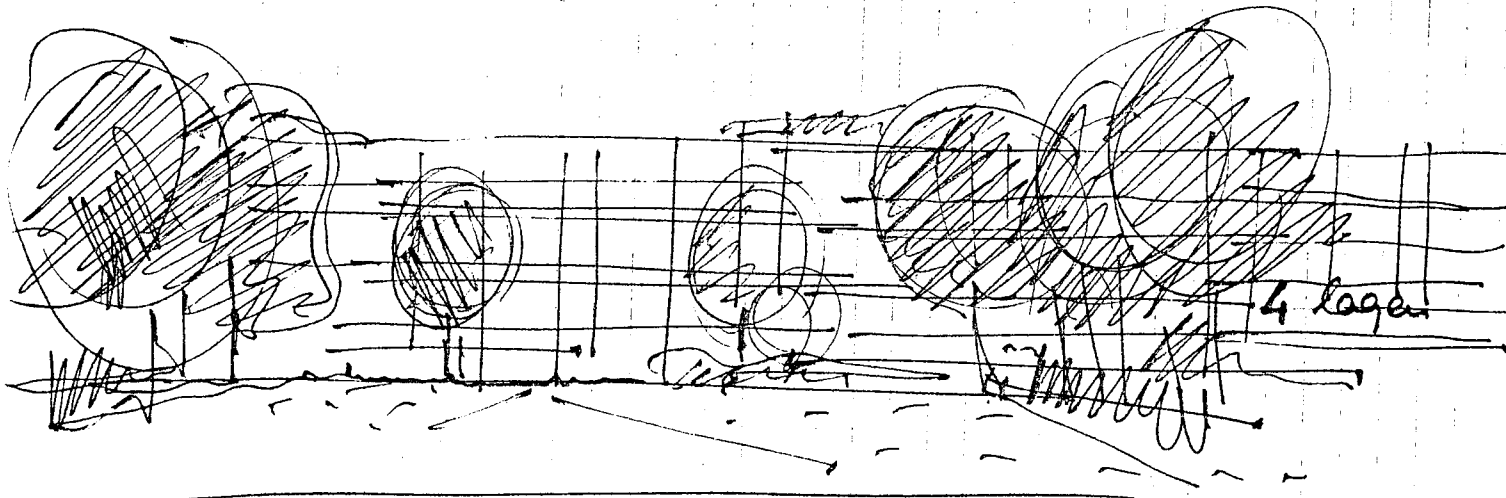
Als indicatie wordt voorshands uitgegaan van de volgende concrete maten:

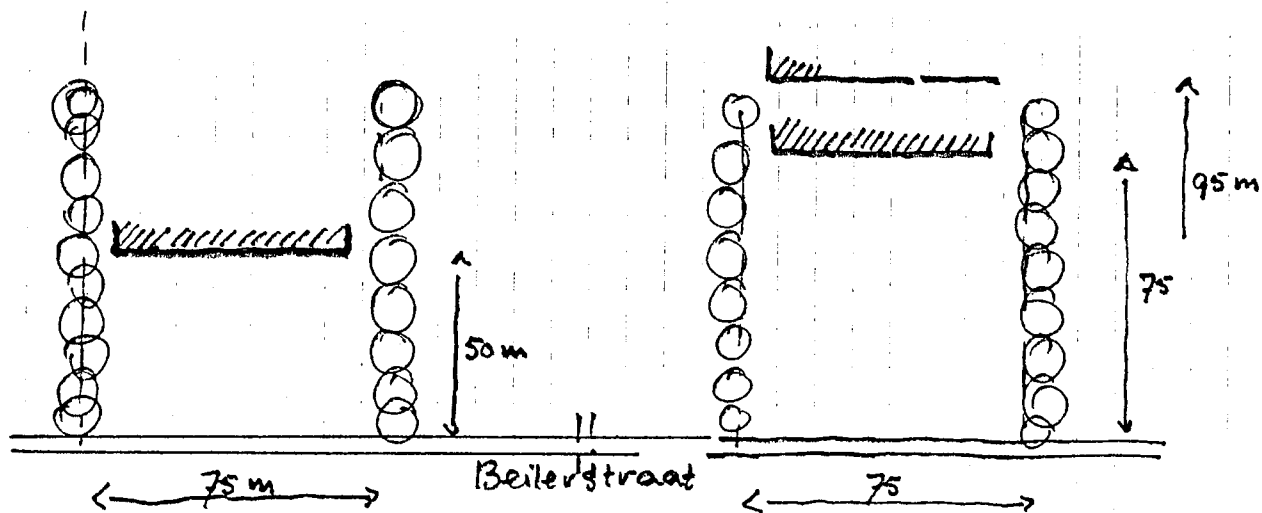
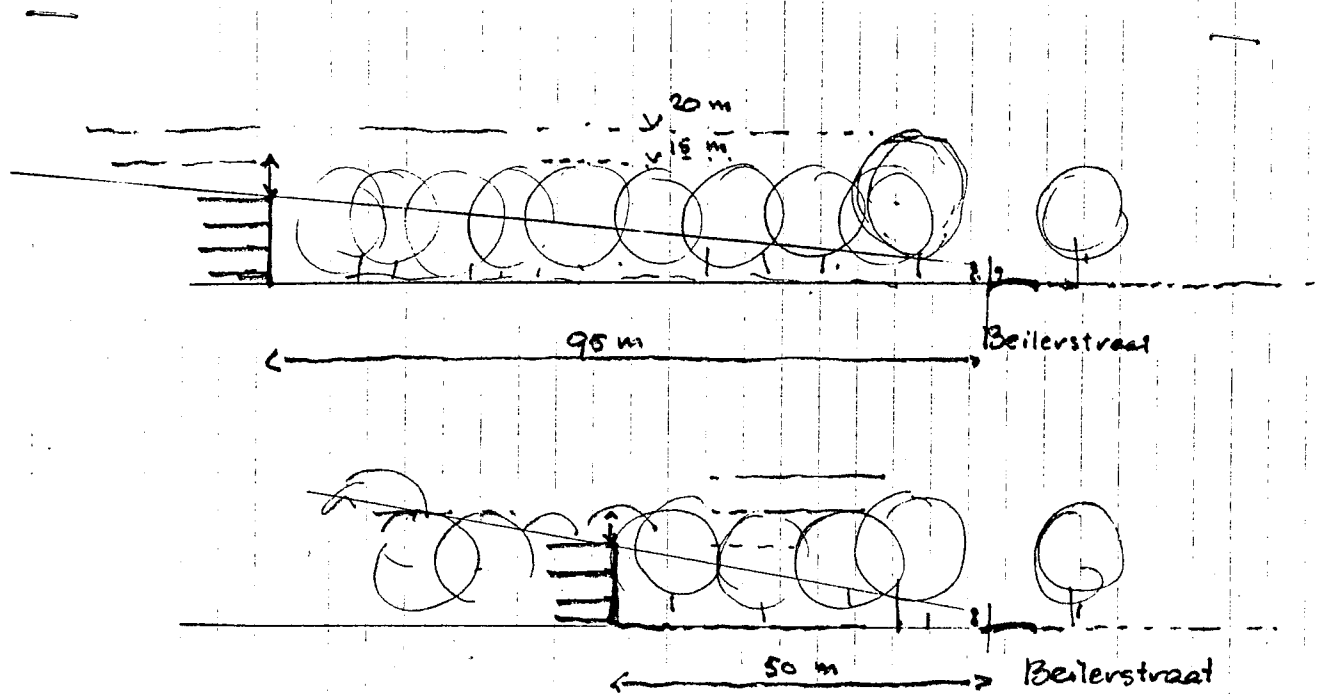
- maximum bouwhoogte ca. 11 á 12 m (3 bouwlagen);
- afstand voorgevel tot Beilerstraat minimaal 75 m à 95 m;
- maximale gevellengte langs de Beilerstraat ca. 75 à 100 m.

Huidige situatie (paviljoen Port Natal)



Toekomstige situatie (Wilhelmina-ziekenhuis)  
opmerking: bebouwing fildief en illustratief





### 13. VERKEER.

#### 13.1. Raming toekomstige verkeersproduktie.

In bijlage 13.1 is een berekening opgenomen van de toekomstige verkeersproduktie van het nieuwe Wilhelmina ziekenhuis. De belangrijkste konklusies zijn (voor een "drukke" werkdag).

Per dag zullen ongeveer 4.500 personenverplaatsingen naar en van het ziekenhuis plaatsvinden, waarvan ca. 40% voor bezoek van patiënten, 30% door personeel, ca. 25% door bezoekers van de polikliniek en ca. 5% overige.

In totaal zal ongeveer 1/3 zich te voet, per fiets of bromfiets verplaatsen, ongeveer 55% zal per auto gaan en ongeveer 10% per openbaar vervoer.

Het aantal auto's dat per dag naar en van het ziekenhuis zal gaan, wordt gecijferd op 1.500 à 2.000 per dag voor de huidige situatie (in 2 richtingen samen) en op 2.000 à 2.500 als maximum voor de toekomstige situatie.

Bij een aansluiting op de Europaweg (zie 13.2.1.) zal ongeveer de helft van het autoverkeer naar het noorden gaan en ongeveer de helft naar het zuiden.

Het aantal verplaatsingen te voet, per fiets of bromfiets wordt in totaal op ongeveer 1.500 geraamd voor de huidige situatie. Het overgrote deel hiervan (ca. 90%) zal op het noorden zijn gericht. Van dit verkeer te voet enz. in noordelijke richting zal voor ongeveer 40% de kortste route via de Beilerstraat lopen en voor ongeveer 60% loopt de kortste route via de Europaweg/Overcingellaan.

Het aantal reizigers per openbaar vervoer wordt geraamd op ongeveer 450 per dag. Ongeveer 2/3 hiervan zal van buiten Assen komen.

De parkeerbehoefte wordt geraamd op minimaal ca. 360 parkeerplaatsen in de huidige situatie en op maximaal ca. 500 parkeerplaatsen in de toekomst.

#### 13.2. Uitgangspunten voor het bestemmingsplan.

##### 13.2.1. Autoverkeer.

Ten aanzien van de bereikbaarheid door autoverkeer worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- a. het hoofdgebouw wordt in de toekomst voor autoverkeer uitsluitend (R) bereikbaar gemaakt vanaf de Europaweg;
- b. gezien het karakter van de Europaweg als wijkverzamelweg zal er slechts sprake kunnen zijn van één aansluitpunt, waar ook de ambulances gebruik van moeten maken;
- c. de situering van het aansluitpunt op de Europaweg wordt bepaald door de eisen van een veilige verkeersafwikkeling op de Europaweg;
- d. de afstand tussen het aansluitpunt op de Europaweg en het parkeerterrein dient zo kort mogelijk te zijn, om onnodig autoverkeer op het terrein te voorkomen;





## 13.2.

- e. in verband met eventuele kalamiteiten dient er voor ambulances een tweede toegang mogelijk te zijn;
- f. ten behoeve van eventuele overige gebouwen (geen hoofdgebouw) wordt de mogelijkheid tot realisering van een in- en uitrit op de Beilerstraat of de Port Natalweg niet uitgesloten;
- g. het parkeerterrein op het terrein dient zo groot te zijn dat ook pieken in de parkeerbehoefte kunnen worden opgevangen.

### Toelichting.

ad a.

In principe kan gekozen worden tussen een aansluiting op de Beilerstraat of op de Europaweg. Gelet op het na te streven karakter van de Beilerstraat zoals aangegeven in het structuur.-plan enerzijds en de mogelijkheden die de Europaweg biedt anderzijds, gaat de voorkeur heel duidelijk uit naar een ontsluiting vanaf de Europaweg.

ad c.

Het nieuwe aansluitpunt zal voldoende ver van de beide bestaande aansluitpunten moeten liggen. Op kaart 13.1 is aangegeven binnen welke zone het aansluitpunt gerealiseerd mag worden.

ad e.

De bestaande toegang vanaf de Beilerstraat zal als noodtoegang voor ambulances kunnen functioneren (niet voor "normaal" gebruik).

ad f.

Het zal hier eventueel gaan om een in- en uitrit van ondergeschikte betekenis, die geen toegang tot het hoofdgebouw zal kunnen geven (geen sluipverkeer).

ad g.

Er kan geen beroep worden gedaan op de capaciteit van het omringende wegennet.

### 13.2.2. Langzaam verkeer.

Ten aanzien van het langzaam verkeer worden de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- a. het terrein zal voor langzaam verkeer vanaf de Beilerstraat bereikbaar moeten zijn vanaf één punt;
- b. langs de Europaweg zal, vanaf de Port Natalweg, een verbinding worden gerealiseerd ten behoeve van de bereikbaarheid van het ziekenhuis;
- c. de onder b) genoemde verbinding zal doorgetrokken moeten kunnen worden in zuidelijke richting en worden aangesloten op de Cederlaan;
- d. voor fietsverkeer en voetgangers dient de route tussen de toegang tot het terrein en de entree van het ziekenhuis zo kort mogelijk te zijn (geen omwegen).

### Toelichting.

ad a.

In verband met de verkeerssituatie op de Beilerstraat wordt het niet gewenst geacht, het langzaam verkeer op meerdere plaatsen op de Beilerstraat te oriënteren.

ad b.

De geraamde omvang van het fietsverkeer in noordoostelijke richting rechtvaardigt de aanleg van specifieke voorzieningen.

ad c.

In het bestemmingsplan "Zuiderpark" is ruimte gereserveerd voor aanleg van een voetpad. Door in plaats hiervan een fietsverbinding te realiseren zal in aansluiting op de onder b) genoemde verbinding in totaliteit een directe fietsverbinding ontstaan tussen het kantorengedied Schepersmaat/Mandemaat en het station en omgeving. In dit stadium gaat het om de mogelijkheid van een (planologische) reservering van ruimte en niet om een besluit tot realisering.

#### 13.2.3. Openbaar vervoer.

Ten aanzien van de bereikbaarheid door openbaar vervoer zijn de navolgende uitgangspunten geformuleerd.

- a. Er dient binnen een afstand van maximum 400 m een bushalte aanwezig te kunnen zijn die voldoende frekvent wordt bediend.
- b. Vanaf de bushalte naar de ingang van het ziekenhuis dienen zo kort mogelijke, duidelijke, veilige en aantrekkelijke looproutes aanwezig te zijn.

#### Toelichting.

ad a.

Volgens ministeriële richtlijnen dient binnen een afstand van maximaal 400 m vanaf een ziekenhuis een bushalte aanwezig te zijn.

Bij "voldoend frekvent" dient gedacht te worden aan minimaal een halfuurdienst. In de huidige situatie wordt hier niet aan voldaan.

In principe doen zich, voor de toekomstige situatie, vooral de navolgende 4 mogelijkheden voor:

1. een bushalte aan de Beilerstraat. Om te voldoen aan uitgangspunt a zal deze bushalte met een hogere frekventie moeten worden bediend dan thans, hetgeen b.v. gerealiseerd zou kunnen worden door een toekomstige lijnvoering van de stadsdienst;
2. een bushalte aan de Port Natalweg, nabij de Europaweg-Zuid. In dit geval zal bediening b.v. kunnen plaatsvinden door (een gedeelte van) de bussen die thans via de Zuidersingel rijden;
3. een bushalte aan de Europaweg-zuid. In dit geval lijkt een combinatie mogelijk met een betere ontsluiting van het kantorengedied Mandemaat/Schepersmaat;
4. een bushalte op het terrein.  
In dit geval kan vooral worden gedacht aan een bediening door bussen vanaf het station.

Uitgangspunt a betekent, dat het bestemmingsplan geen van deze 4 mogelijkheden mag blokkeren. Na overleg met onder andere de busmaatschappijen zal naderhand bepaald kunnen worden welke mogelijkheid of combinatie van mogelijkheden gerealiseerd zal kunnen worden.

#### 14. TOEKOMSTIGE SITUATIE TEN AANZIEN VAN GELUIDHINDER.

##### 14.1. Toekomstige geluidnivo's.

In bijlage 14.1 zijn berekeningen opgenomen van de toekomstige situatie ten aanzien van geluidhinder door wegverkeer.

De resultaten van de berekeningen zijn weergegeven op kaart 14.1.

Voor geluidhinder door railverkeer zijn er geen afwijkingen te verwachten ten opzichte van de huidige situatie. Op kaart 14.2. zijn de resultaten van de berekeningen aangegeven.

##### 14.2. Aan te houden grenswaarden.

In bijlage 14.1 is ook aandacht geschonken aan de grenswaarden, ofwel de geluidnivo's die nog aanvaardbaar geacht kunnen worden. De volgende grenswaarden zullen, onder verwijzing naar de bijlage worden gehanteerd voor de situatie buiten:

- overdag 55 dB(A) (wegverkeerslawaaai maatgevend) 1)
- 's nachts 50 dB(A) (railverkeerslawaaai maatgevend) 2)

Uitgaande van gesloten gevelwanden zal de gevelisolatie minimaal 25 dB(A) zijn, zodat met deze grenswaarden een aanvaardbaar binnennivo mag worden verwacht.

##### 14.3. Uitgangspunten ten behoeve van het bestemmingsplan.

Ten aanzien van het aspect geluidhinder gelden de volgende uitgangspunten:

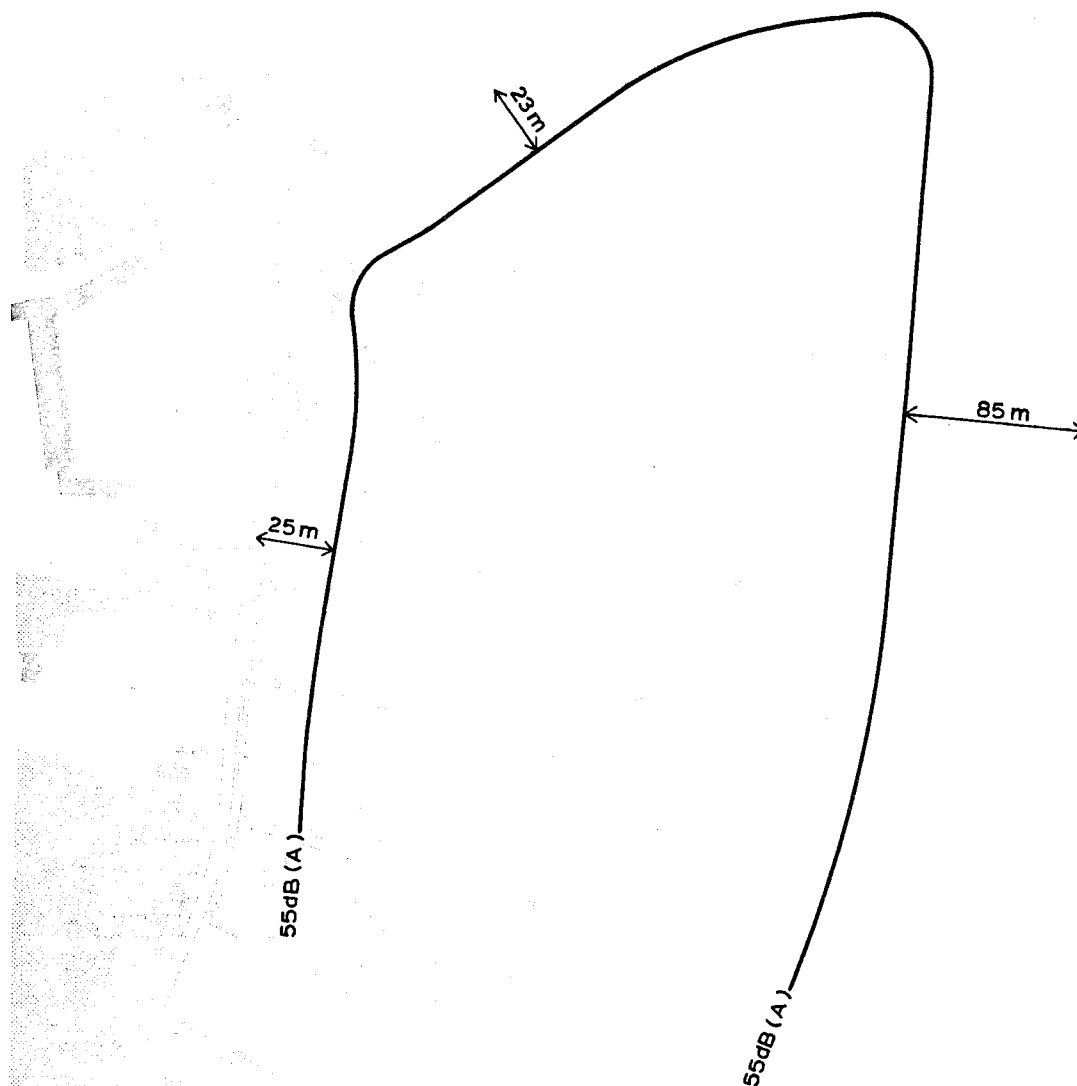
- a. het ziekenhuis dient zodanig gesitueerd te worden, dat het geluiddrukknivo aan de gevel overdag niet hoger is dan 55 dB(A) als gevolg van wegverkeerslawaaai;
- b. de gebouwen voor de patiëntenhuisvesting dienen bovendien voor de situatie 's nachts geen hoger geluiddrukknivo aan de gevel te krijgen dan 50 dB(A) als gevolg van spoorweglawaaai;
- c. voor zover niet kan worden voldaan aan de onder a) en/of b) genoemde uitgangspunten zal door een interne indeling van het gebouw en/of door extra maatregelen aan de gevel bereikt moeten worden dat binnen een aanvaardbaar nivo ontstaat;

##### Toelichting op de uitgangspunten.

ad a en ad b.

Het aksent bij de geluidhinderbestrijding ligt primair op het voorkomen van geluidhinder door het in acht nemen van voldoende afstand tot de geluidbronnen, dit betekent dat ten aanzien van het wegverkeerslawaaai geen bebouwing wordt opgericht binnen een afstand van 85 m tot de as van de Europaweg-Zuid, een afstand van 23 m tot de Port Natalweg en een afstand van 25 m tot de Beilerstraat. Wat het spoorweglawaaai betreft dient een afstand van 170 m in acht te worden genomen, waarbinnen geen bebouwing voor patiëntenhuisvesting mag worden opgericht.

- 1) Dit komt overeen met een etmaalwaarde van 55 (55+0) dB(A).
- 2) Dit komt overeen met een etmaalwaarde van 60 (50+10) dB(A).

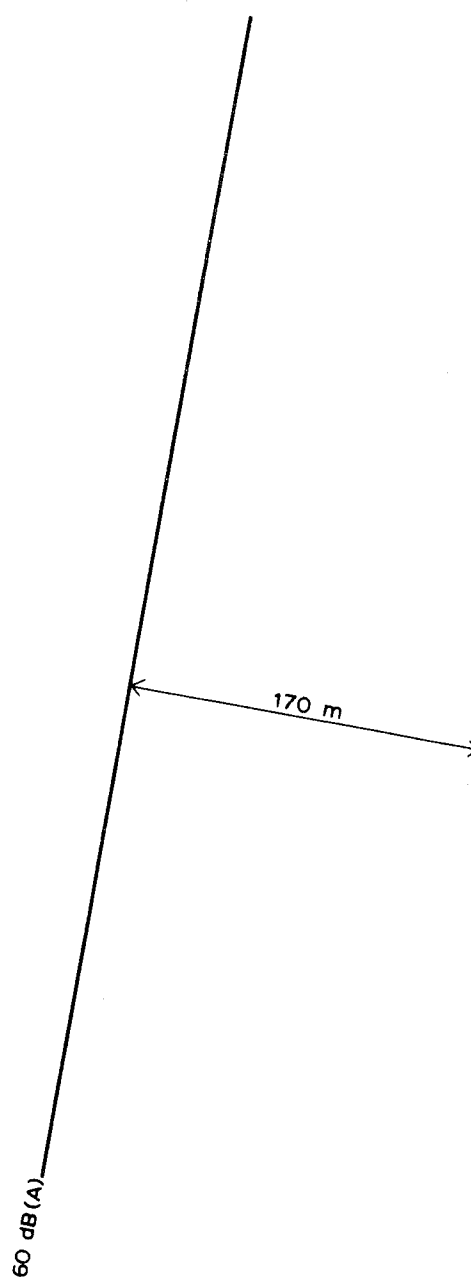


## VERKLARING

— etmaalwaarde 55 (55 + 0) dB(A) (dagperiode bepalend)

ad c.

Dit uitgangspunt betekent, dat er geen maatregelen zullen worden getroffen tussen bron en waarnemer, anders dan door afstand (dus geen schermen, aarden wallen of iets dergelijks).



## VERKLARING

— etmaalwaarde  $60 (50+10) \text{ dB(A)}$  (nachtperiode bepalend)



15. OVERZICHT TOTALE RUIMTEBEHOEFTE.

15.1. Ziekenhuisvoorzieningen.

De twee functies die een grote ruimteclaim met zich mee zullen brengen zijn het ziekenhuis zelf en het parkeren.

Overeenkomstig bijlage 10.1 kan worden uitgegaan van een te bebouwen oppervlak van ca. 13.000 m<sup>2</sup>, uitgaande van het voorlopige ontwerp.

De ruimtebehoefte voor eventuele toekomstige uitbreidingen is niet bekend. Voorshands kan evenwel worden uitgegaan van een uitbreidingsbehoefte op de begane grond van maximaal 25% van de vloeroppervlakte per afdeling in de behandelgebouwen. Evenmin is bekend in hoeverre de vestiging van het ziekenhuis nevenactiviteiten met zich mee zal brengen en wat daarvan de ruimtebehoefte zal zijn.

Indien ook voor het parkeren een "groen" karakter wordt nagestreefd zal gerekend moeten worden op een ruimtebehoefte van ca. 25 à 30 m<sup>2</sup> per parkeerplaats. Uitgaande van de voorlopige becijfering van max. ca. 500 parkeerplaatsen levert dit een ruimtebehoefte van ca. 12.500 à 15.000 m<sup>2</sup> als maximum. Voor de korte termijn kan worden volstaan met ca. 360 parkeerplaatsen (1 parkeerplaats: bed) met een ruimtebehoefte van ca. 9.000 à 10.800 m<sup>2</sup>.

15.2. Uitgangspunten voor het bestemmingsplan.

- a. Ten einde het groene karakter van het gebied zoveel mogelijk te handhaven, dient gestreefd te worden naar een beperking van het te bebouwen oppervlak (door uitbreidingen in de hoogte en niet op de begane grond).
- b. Uit een oogpunt van flexibiliteit dient voldoende ruimte voor ziekenhuisvoorzieningen te worden gereserveerd.

Toelichting op de uitgangspunten.

ad a.

Met dit uitgangspunt kan rekening worden gehouden bij het ontwerp van het ziekenhuis.

ad b.

De gewenste flexibiliteit heeft zowel betrekking op de ruimtebehoefte zelf als op de situering van functies.

DEEL III. PLANBESCHRIJVING.



16. PLANBESCHRIJVING.16.1. Planbeschrijving en toelichting op de plankaart.

Voor zover mogelijk is de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling in beeld gebracht op de bijgevoegde plankaart, schaal 1:1.000. Overeenkomstig de uitgangspunten is in het plan gekozen voor handhaving van de landschappelijk waardevolle gebieden langs de Beilerstraat en de Port Natalweg, evenals voor handhaving van de oost-west lopende laan ter hoogte van de huidige toegang. Ook zal langs de Europaweg-Zuid een groene zone gehandhaafd blijven.

Aan de zuidzijde van het plangebied is een groenzone opgenomen als bufferzone tussen ziekenhuis en omgeving. De waardevolle groene gebieden blijven zodoende gehandhaafd.

Aktiviteiten ten behoeve van het ziekenhuis zullen vooral plaats kunnen vinden tussen de genoemde oost-west lopende laan en de groenzone aan de zuidzijde.

Het nieuwe ziekenhuis zelf zal slechts gebouwd kunnen worden binnen de "grenslijnen der bebouwing" van gebied A. Van dit gebied zal echter maximaal slechts de helft bebouwd mogen worden. De ligging van de "grenslijnen" is als volgt te motiveren:

- de noordgrens is zodanig gekozen, dat voldoende afstand tot de oost-west lopende laan wordt bewaard.
- de westelijke begrenzing is zodanig gekozen, dat de waardevolle ruimten en beplantingen langs de Beilerstraat behouden blijven.
- de zuidelijke begrenzing is zodanig gekozen, dat voldoende afstand wordt bewaard tot de woningen ten noorden van de Sparrenlaan.
- de oostelijke begrenzing is vooral bepaald door het aspect geluidhinder.

In overeenstemming met de uitgangspunten, zoals genoemd in 12.2, zal de bebouwingshoogte binnen gebied A overwegend maximaal 3 bouwlagen bevatten (11 à 12 m). In beperkte mate wordt bebouwing met een 4e bouwlaag niet uitgesloten. Uit stedenbouwkundige overwegingen verdient het de voorkeur, dat bebouwing aan de westzijde (langs de Beilerstraat) niet hoger zal zijn dan 3 bouwlagen.

Het aangegeven gebied ten zuiden van de oost-west lopende laan biedt voldoende ruimte voor de realisering van het ziekenhuis en bijbehorende parkeerterreinen, ontsluitingswegen, enz. Uit overwegingen van flexibiliteit zijn echter ook drie ruimten ten noorden van de oost-west lopende laan aangegeven ten behoeve van ziekenhuisvoorzieningen. In twee van deze gebieden (B en C) zal enige bebouwing mogelijk zijn. Zowel het te bebouwen oppervlak als de bebouwingshoogte zijn aanzienlijk lager dan in vlek A. Het derde, meest oostelijk gelegen terrein kan eventueel benut worden als parkeerterrein.

## 16.2.

Met nadruk wordt vermeld, dat een groot deel van het gebied dat aangegeven is voor "ziekenhuisvoorzieningen", een groen karakter zal kunnen houden.

Voor ziekenhuisdoeleinden is nl. meer dan 6,5 ha gereserveerd, terwijl de aantoonbare behoefte op dit moment (bebouwing en parkeren) ongeveer 2,5 ha bedraagt (zie hoofdstuk 15). In overeenstemming met uitgangspunt b van hoofdstuk 15 is echter een (veel) groter gebied dan 2,5 ha aangegeven voor ziekenhuisvoorzieningen.

Als visualisering van een mogelijke uitwerking is in bijlage 10.2 het ontwerp voor het nieuwe ziekenhuis opgenomen.

De grenslijnen der bebouwing zijn zodanig gelegen, dat voor de situatie overdag wordt voldaan aan zowel de wettelijke grenswaarden voor wegverkeerslawaaï als aan de gehanteerde normen voor railverkeerslawaaï. Voor de situatie 's nachts wordt echter niet voldaan aan de aanvaardbare gevelbelasting door railverkeerslawaaï indien gebouwd wordt op een afstand van minder dan 170 m uit het hart van de spoorlijn. Om deze reden is deze zone uit een oogpunt van geluidhinder niet geschikt voor de situering van afdelingen die 's nachts worden gebruikt, zoals patiëntenkamers. Op de plankaart is dit gebied aangegeven.

De aangegeven verkeersontsluiting is geheel in overeenstemming met het gestelde in hoofdstuk 13.

Het is niet nodig, reeds op korte termijn gedetailleerd vast te leggen hoe de nieuwe aansluiting op de Europaweg vorm gegeven moet worden en hoe de kruising Port Natalweg-Europaweg-Zuid gerekonstrueerd zal worden. Om deze reden zijn deze gebieden aangegeven als "nader uit te werken". Als visualisering van een mogelijke uitwerking zijn op de kaarten 16.1 en 16.2 uitwerkingsvoorbeelden toegevoegd.

Als legalisatie van de bestaande situatie is de weg die de woningen ten noorden van de Sparrenlaan ontsluit, opgenomen in het plan. Het is nadrukkelijk de bedoeling, dat de Sparrenlaan zijn huidige functie blijft houden.

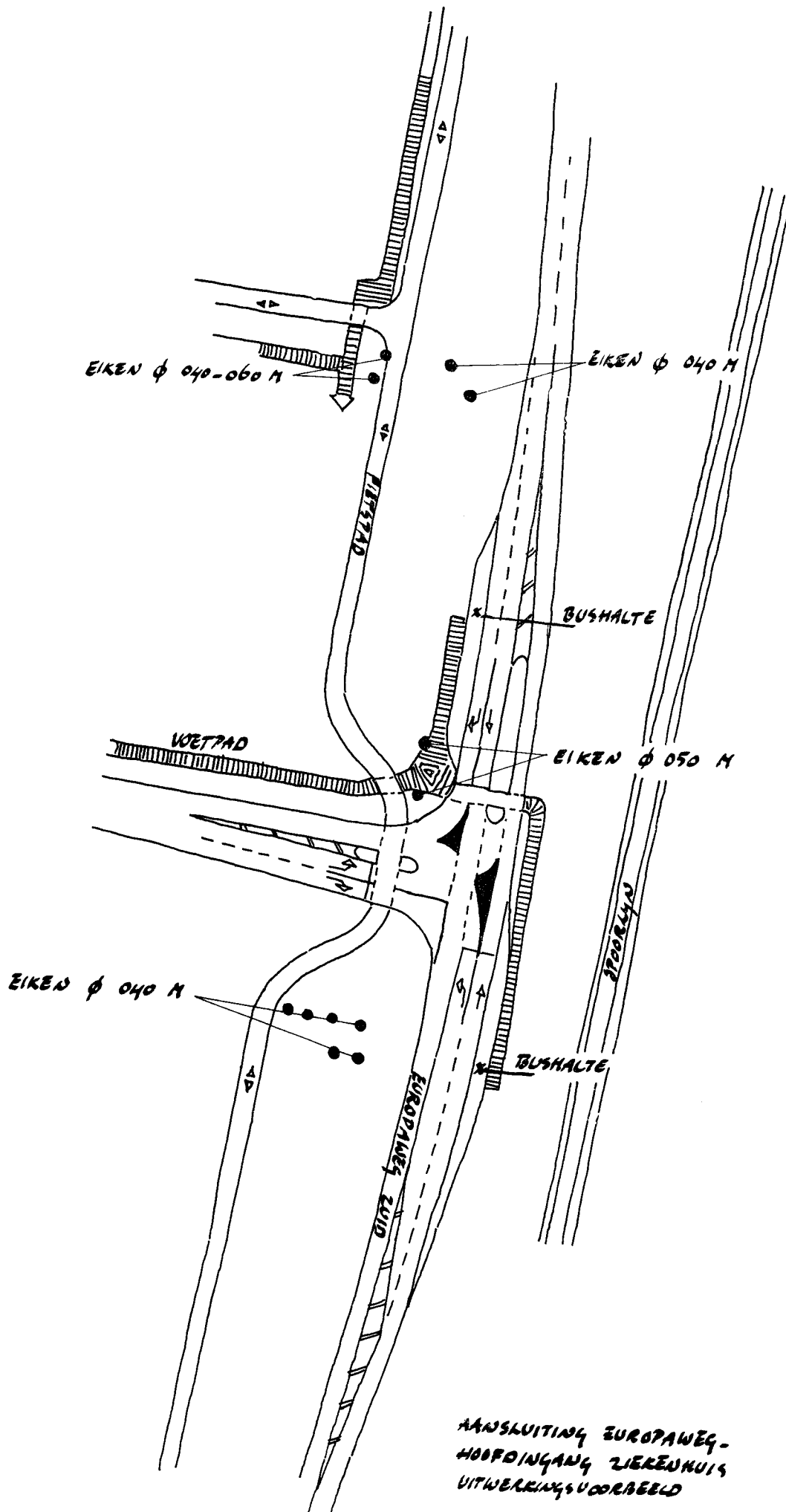
### 16.2. Oppervlakte-analyse plankaart.

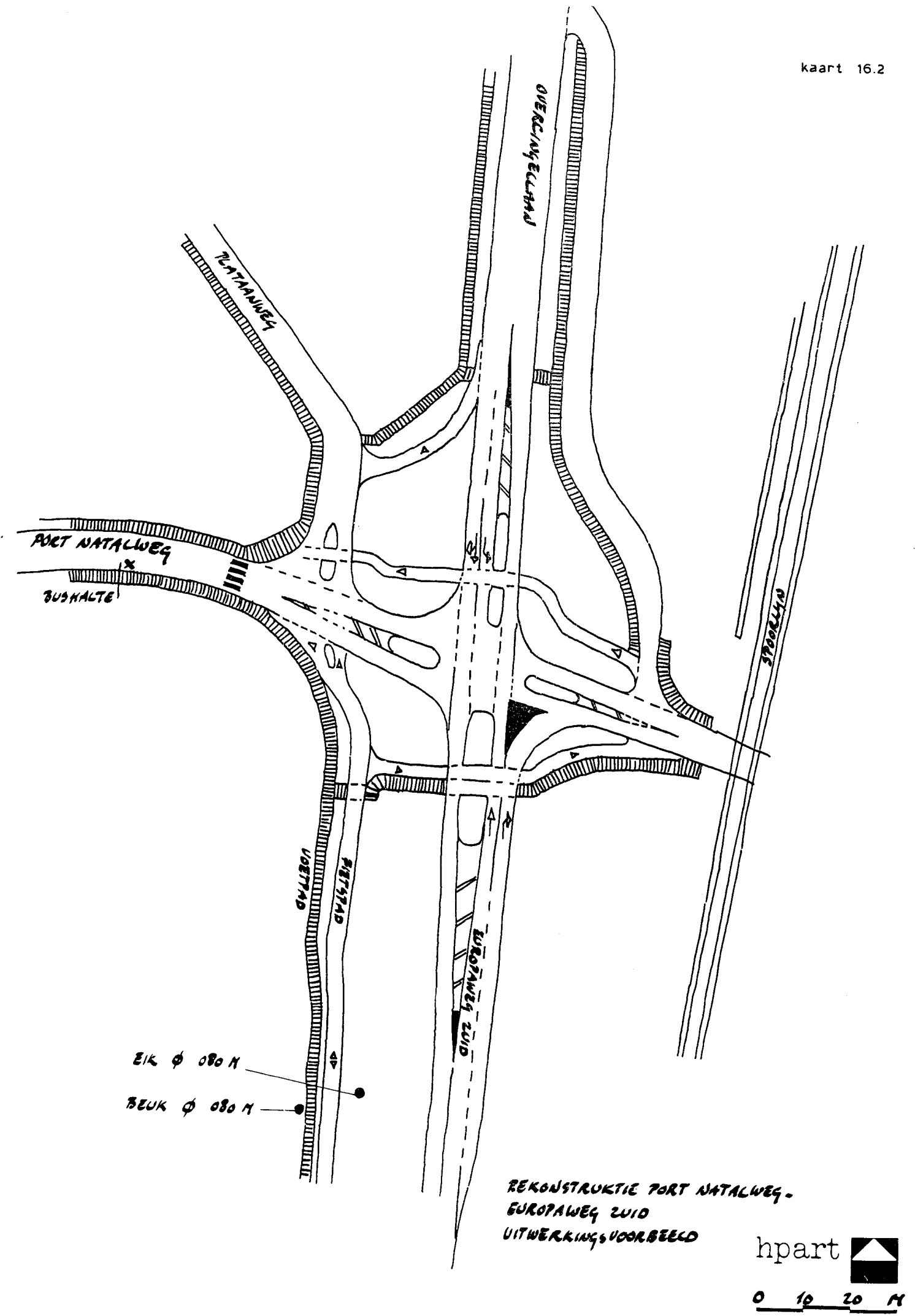
Uit een opmeting van de kaart resulteren de navolgende oppervlakten per bestemming (in ha):

ziekenhuisvoorzieningen	:	6,71
tuin en park	:	2,17
bos	:	3,54
dierenweide	:	2,39
water	:	0,15
wegen	:	0,23
verkeersdoeleinden (uit te werken)	:	2,73
totaal		<u>17,92</u>

De gemeten oppervlakten van de bebouwingsvlakken zijn (in m<sup>2</sup>):

Bebouwingsvlak A	:	30.350 m <sup>2</sup>
Bebouwingsvlak B	:	1.600 m <sup>2</sup>
Bebouwingsvlak C	:	1.700 m <sup>2</sup>





DEEL IV. TOELICHTING OP DE VOORSCHRIFTEN.



## 17. TOELICHTING OP DE VOORSCHRIFTEN.

Met betrekking tot de voorschriften, welke volgens artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (B.R.O.) deel uitmaken van het bestemmingsplan, kan een aantal algemene uitgangspunten gesteld worden.

Als basis voor de voorschriften geldt de Wet op de Ruimtelijke Ordening (W.R.O.) en de op grond van die Wet uitgevaardigde Algemene Maatregel van Bestuur: het B.R.O.

Een aantal artikelen van de hierboven genoemde wettelijke regelingen heeft gediend als leidraad voor de inhoud, systematiek en redactie van de voorschriften.

De voorschriften bestaan uit een drietal hoofdstukken, te weten:

Hoofdstuk I : Algemene en technische bepalingen.

Hoofdstuk II : Bestemmingsbepalingen.

Hoofdstuk III: Aanvullende bepalingen.

De essentie van de in deze hoofdstukken ondergebrachte bepalingen volgt hieronder.

### HOOFDSTUK I. Algemene en technische bepalingen.

#### Artikel 1. Begripsbepalingen.

#### Artikel 2. Wijze van meten.

### HOOFDSTUK II. Bestemmingsbepalingen.

#### Artikel 3. Doeleinden ten behoeve van ziekenhuisvoorzieningen.

1. Functie: ziekenhuisvoorzieningen waaronder gebouwen, onbebouwde terreinen, verhardingen, wegen, parkeerterreinen, groenvoorzieningen.
2. Gebouwen in principe binnen de bebouwingsgrenzen.
3. Bebouwingspercentage 50% van het bebouwingsoppervlak.
4. Gebied A. bouwhoogte maximaal 12 m; vrijstelling tot 18 m mogelijk tot maximum 10% bebouwde oppervlakte.  
Gebied B. bouwhoogte maximaal 8 m; dakhelling minimum 35° - maximum 50°.  
Gebied C. goothoogte maximaal 3.50 m; dakhelling minimum 35° - maximum 50°, tenzij de gebouwen van een platte afdekking worden voorzien.
5. Hoogte andere bouwwerken maximum 6.50 m.
6. Twee dienstwoningen mogelijk.

#### Artikel 4. Tuin en park.

1. Functie: tuin, park, paden, vijvers, sloten en opbouw, behoud en herstel van de aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische waarden.
2. Geen gebouwen mogelijk, behalve binnen de bebouwingsgrenzen (theekoepel).
3. Gebruiksbeperkingen ten aanzien van opslag materiaal.

4. Aanlegvergunningenstelsel voor bijvoorbeeld:
  1. rooien en kappen van bomen;
  2. aanleggen van verhardingen en paden met uitzondering van het aangegeven tracé van het voetpad;
  3. de aanleg van leidingen;
  4. ophogen en afgraven van gronden.

Artikel 5. Bos.

1. Functie: bos, sloten en opbouw, behoud en herstel van de aanwezige landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarden.
2. Geen gebouwen mogelijk (ook geen vrijstellingsbevoegdheid).
3. Toegesneden gebruiksbepalingen (opslag).
4. Aanlegvergunningenstelsel, voor bijvoorbeeld:
  1. rooien en kappen van bomen;
  2. aanleggen van verhardingen en paden - met uitzondering van het aangegeven tracé van voet- en fietspad;
  3. de aanleg van leidingen;
  4. ophogen en afgraven van gronden.

Artikel 6. Dierenweide.

1. Functie: weide en opbouw, behoud en herstel van de aanwezige landschappelijke waarden.
2. In principe geen gebouwen mogelijk (vrijstelling voor een duiventil of schuilplaats voor dieren, maximaal 30 m<sup>2</sup>).
3. Toegesneden gebruiksbepalingen (opslag etc.).
4. Aanlegvergunningenstelsel voor bijvoorbeeld:
  1. rooien, kappen van bomen
  2. aanleggen van verhardingen en paden;
  3. de aanleg van leidingen.
  4. ophogen en afgraven van gronden.

Artikel 7. Water.

1. Functie: sloot.
2. Geen gebouwen mogelijk, wel bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Artikel 8. Wegen.

1. Functie: weg en bermen.
2. Geen gebouwen mogelijk.
3. Hoogte bouwwerken, geen gebouwen zijnde maximaal 5.00 m.

Artikel 9. Verkeersdoeleinden (uit te werken bestemming).

1. Functie: wegen, bermen, voet- en fietspaden, groenvoorzieningen.
2. Ondergeschikte gebouwtjes mogelijk.
3. Geen verkooppunten voor motorbrandstoffen.  
Wel straatmeubilair, waaronder abri's.
4. Nadere indeling rijstroken en bermen in een plan van uitwerking onder te brengen.
5. Zie ook wijzigingsbevoegdheid bij artikel 11.



HOOFDSTUK III. Aanvullende bepalingen.

Artikel 10. Vrijstellingsbevoegdheid - artikel 15 W.R.O.

1. Regeling voor transformatorstations.
2. 10% vrijstelling van maten, bebouwingspercentages etc.

Artikel 11. Wijzigingsbevoegdheid - artikel 11 W.R.O.

1. Algemene wijzigingsbevoegdheid.
2. Specifieke wijzigingsbevoegdheid voor verschuiving bestemming verkeersdoeleinden (hoofdontsluiting ziekenhuisterrein) tot maximaal 100 m in noordelijke richting.
3. Procedure regeling.

Artikel 12. Versnelde verwerkelijking van het bestemmingsplan-  
artikel 13 lid 1 W.R.O.

Artikel 13. Planuitwerking - artikel 11 W.R.O.

1. Uitwerkingsplicht (bestemming verkeersdoeleinden).
2. Procedure regeling.

Artikel 14. Algemene gebruiksbepaling - artikel 10 W.R.O.

1. Algemene gebruiksbepaling.
2. Kroonformule (vrijstelling).

Artikel 15. Overgangsbepaling omtrent bouwen.

Artikel 16. Overgangsbepaling omtrent het gebruik van bouwwerken.

Artikel 17. Overgangsbepaling omtrent het gebruik van gronden.

Artikel 18. Strafbepaling.

Artikel 19. Slotbepaling.

Specifieke wijzigingsbevoegdheid.

Nadere aandacht dient nog te worden geschonken aan de specifieke wijzigingsbevoegdheid die in artikel 11 is opgenomen. Het bestemmingsplan dient de nodige flexibiliteit te bevatten met betrekking tot het punt, waarop de hoofdontsluiting van het ziekenhuisterrein op de Europaweg zal uitmonden. De situering van deze hoofdontsluiting is afhankelijk van het uiteindelijke bouwplan voor het nieuwe ziekenhuis. De wijzigingsbevoegdheid is objectief begrensd.

Versnelde verwerkelijking.

In het bestemmingsplan onder artikel 12 is een voorschrift opgenomen, dat aan het belangrijkste onderdeel van het bestemmingsplan het urgentie-element verbindt. Volgens het meest recente "Prioriteitenoverzicht van de bouwinitiatieven in het kader van de Wet Ziekenhuisvoorzieningen" dient ervan te worden uitgegaan, dat in 1986 met de bouw van het ziekenhuis zal worden begonnen, waarbij dezerzijds wordt aangetekend, dat een start vóór 1986 niet wordt uitgesloten.

Ten einde de procedure van het bestemmingsplan versneld te laten verlopen, is gekozen voor toepassing van artikel 13 lid 1 W.R.O. In samenhang met deze toepassing dienen de artikelen 23 lid 3 en 29 lid 6 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening te worden gelezen.

In artikel 23 lid 3 wordt aangegeven, dat - naast de gebruikelijke publikatievereisten - aan hen die in de registers van het kadaster als eigenaar van die gronden of zakelijk gerechtigde daarop voorkomen een afzonderlijke kennisgeving van de ter inzagelegging van het plan dient plaats te vinden.

In artikel 29 lid 6 wordt bepaald dat indien een ingesteld beroep bij de Kroon een bestemmingsplan met zo'n urgentie-element betreft - dit beroep met voorrang dient te worden behandeld.

#### Relatie Ziekenhuis en de Wet Geluidhinder.

Bij de situering van het Ziekenhuis is veel aandacht besteed aan de eventuele geluidoverlast en in het bijzonder de eventuele overlast van het geluid van de geluidsbronnen: het wegverkeer en het railverkeer in de direkte omgeving.

Uiteindelijk heeft deze aandacht geresulteerd in het opnemen van een zone op het ziekenhuisterrein, alwaar geen gebouwen mogen worden gesitueerd, waarin "geluidgevoelige ruimten" voorkomen. Het gaat hier met name om de patientenkamers, omdat in deze ruimten 's nachts wordt geslapen.

Indien krachtens de Wet Geluidhinder een ontheffing wordt verkregen voor een hogere geluidbelasting aan de buitengevel, dient het bestemmingsplan in de mogelijkheid te voorzien, dat er in de bewuste zone wel patientenkamers kunnen worden gerealiseerd.

In artikel 3 is daartoe een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen.

DEEL V. UITVOERBAARHEID.

## 18. UITVOERBAARHEID.

### 18.1. Ekonomische uitvoerbaarheid.

Het onderhavige bestemmingsplan zal worden gerealiseerd door de toekomstige gebruiker: het Wilhelmina ziekenhuis. Hierbij is afgesproken, dat de kosten die bij uitvoering van dit plan noodzakelijkerwijs door de gemeente moeten worden gemaakt voor rekening komen van de gebruiker. De gemeente zal in deze geen actieve grondpolitiek voeren.

De toekomstige gebruiker heeft over de aankoop van dit terrein reeds overeenstemming bereikt met de huidige eigenaar. Met betrekking tot deze grondoverdracht is toestemming gevraagd aan de Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne. In deze aanvraag is rekening gehouden met de door de gemeente noodzakelijkerwijs te maken kosten. Het Kollege voor de Ziekenhuisvoorzieningen heeft inmiddels positief aan de Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne geadviseerd. In dit advies wordt wederom rekening gehouden met de gemeentelijke kosten. Hierbij wordt wel aangetekend, dat bij uitvoering van dit plan deze kosten nader moeten worden gespecificeerd. Dit betekent, dat het plan economisch uitvoerbaar geacht kan worden.

### 18.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid.

In par. 10.3 is voldoende aangetoond dat het plan maatschappelijk uitvoerbaar geacht kan worden.

DEEL VI. OVERLEG.

## 19. INSPRAAK EN OVERLEG.

### Inleiding.

In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan is er gelegenheid gegeven voor inspraak van de bevolking. Tevens is uiteraard overleg gevoerd zoals bedoeld in artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

Vanwege het zeer krappe tijdschema bleek het in dit geval noodzakelijk dat beide procedures - inspraak en overleg - elkaar gedeeltelijk overlappen.

In het uiteindelijke ontwerp-plan is echter aandacht geschonken aan zowel de opmerkingen uit de inspraak als aan de opmerkingen van de overleginstanties.

### 19.1. Inspraak.

Voorafgaand aan het bestemmingsplan is in december 1981 de "nota uitgangspunten" in de openbaarheid gebracht. Deze nota bevatte een beschrijving van de huidige situatie van het terrein, alsmede van een aantal toekomstige ontwikkelingen. Het aksent in deze nota lag op de uitgangspunten voor het op te stellen bestemmingsplan. Ter visualisering van deze uitgangspunten was een "proeve van een bestemmingsplan" toegevoegd.

Middels advertenties en persberichten is de aandacht op deze nota gevestigd, die voor een ieder verkrijgbaar is gesteld. Op 18 januari 1982 is een informatie- en inspraakavond gehouden, die druk bezocht is.

Daarnaast bestond er gelegenheid voor een ieder om tot 18 februari 1982 schriftelijk te reageren. Hiervan is door 11 personen en instanties gebruik gemaakt 1). De schriftelijk gemaakte opmerkingen zijn alle beantwoord. Het kommentaar van gemeentezijde is aan de insprekers toegezonden voordat het plan ter visie is gelegd.

Mede naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen is in het plan alsnog de motivering voor de lokatiekeuze aanzienlijk uitgebreid, is het plan ten aanzien van het aspect geluidhinder aangepast, zijn uitwerkingsvoorbeelden toegevoegd van verkeersoplossingen, is een uitwerkingsvoorbeeld toegevoegd van het nieuwe ziekenhuis en is de tekst op een aantal punten verduidelijkt.

### 19.2. Overleg.

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is het ontwerp-plan met toelichting en voorschriften bij brief van 8 februari 1982 aan de bij dit overleg betrokken diensten en instellingen toegezonden met het verzoek eventuele op- of aanmerkingen voor 1 maart 1982 schriftelijk kenbaar te maken.

1) Een aantal reacties is door meerderen medeondertekend.

Van de volgende overleg-partners is bericht ontvangen, dat het ontwerp hen geen aanleiding geeft tot het maken van op- of aanmerkingen:

1. de Rijksdienst voor de Monumentenzorg;
2. de Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten in de provincie Drenthe;
3. de Gewestelijke raad voor Drenthe van het landbouwschap;
4. de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek.

De volgende schriftelijke reacties zijn tijdig binnengekomen:

1. De Hoofdingenieur-Direkteur voor Landinrichting, Grond en Bosbeheer in de provincie Drenthe.  
Het lijkt hem wenselijk om in het kader van het ontwerp-bestemmingsplan alle in het geding zijnde ruimtelijke belangen alsmede alternatieve lokaties tegen elkaar af te wegen zonder daarbij uit te gaan van een reeds vanuit een andere optiek gekozen plaats.
2. De Provinciale Planologische Dienst van Drenthe.  
Met de opzet van het plan kan worden ingestemd. Het standpunt omtrent de lokatiekeuze is mede afhankelijk van de niet nader in beeld gebrachte alternatieven.
3. N.V. Waterleidingmaatschappij "Drenthe".  
Verzoekt in artikel 3 een vrijstellingsmogelijkheid op te nemen voor een reinwaterkelder met meetstation.
4. De Hoofdingenieur-Direkteur van de Volkshuisvesting in de provincie Drenthe.  
Opgemerkt wordt dat het wellicht wenselijk kan zijn aan de westzijde van de Europaweg-Zuid een voetpad te projekteren dat aansluiting geeft op de voet-fietspadtunnel onder deze weg.

Van de zijde van de Provinciale Waterstaat van Drenthe is op 10 maart 1982 telefonisch het volgende meegedeeld:

- a. de lokatiekeuze is onvoldoende gemotiveerd;
- b. de aangegeven strook voor de verkeersvoorzieningen lijkt te smal;
- c. betwijfeld wordt of de verkeersveiligheid met name in verband met de aansluiting Schepersmaat voldoende wordt gewaarborgd;
- d. over het aspekt van de geluidhinder zijn te weinig gegevens ingebracht;
- e. er ontbreekt een visie over de wijze waarop in de toekomst de waterafvoer plaatsvindt.

Van de zijde van de D.V.M. is op 11 maart 1982 medegedeeld dat over de aspekten van het openbaar vervoer nog een reactie van de D.V.M. en de G.A.D.O. zal worden ingediend.

Op 11 maart 1982 is gelegenheid gegeven over het ontwerp-bestemmingsplan mondeling overleg te plegen. Aan dit overleg is deelgenomen door:

- de N.V. Waterleiding Maatschappij "Drenthe";
- de Inspektie van de Ruimtelijke Ordening.

Tijdens dit overleg zijn de reacties en het ontwerp-bestemmingsplan besproken.

Naar aanleiding hiervan kan het volgende worden opgemerkt:

1. In bijlage 10.1 is uitvoerig ingegaan op de lokatiekeuze. Uit de toelichting blijkt verder duidelijk dat alle in het geding zijnde aspecten zorgvuldig zijn afgewogen. Enerzijds opent het bestemmingsplan de mogelijkheid tot de bouw van een nieuw ziekenhuis. Anderzijds heeft het een sterk beschermend karakter ten aanzien van de waardevol geachte landschappelijke en cultuurhistorische elementen in dit gebied.
2. Aan het verzoek van de N.V. Waterleidingmaatschappij is tegemoet gekomen;
3. In de toelichting zijn alsnog uitwerkingsvoorbeelden voor de nieuwe verkeersoplossingen toegevoegd. Hieruit kan worden gekonkludeerd dat de afwikkeling van het verkeer op de Europaweg-Zuid op een veilige manier kan plaatsvinden en dat de aangegeven strook voor verkeersdoeleinden voldoende breed is;
4. Uit nadere kontakten met de Provinciale Waterstaat van Drenthe is gebleken dat de paragraaf over de geluidhinder in totaliteit voldoende wordt geacht en dat er slechts sprake is van een aantal ondergeschikte opmerkingen;
5. Te zijner tijd zal aan het Waterschap Drentsche Aa een ontwateringsplan worden voorgelegd;
6. Om meer inzicht te verschaffen in een mogelijke invulling van het bebouwingsvlak is een proeve van een uitwerking in het plan opgenomen;
7. Bij de nadere uitwerking van de plannen zal aandacht worden geschonken aan de opmerking van de Hoofdingenieur-Direkteur van de Volkshuisvesting in de provincie Drenthe.

Na afloop van de overlegperiode zijn nog schriftelijke reacties binnengekomen van:

1. Het Waterschap Drentsche Aa.
  - a. Het wordt noodzakelijk geacht tijdig voor het bouwrijp maken van het bestemmingsplan en in samenhang met het te ontwerpen rioleringsplan een detailontwateringsplan voor het gebied op te stellen.
  - b. Gezien de taak van het Waterschap, zijnde de zorg voor de waterbeheersing in zijn gebied, wordt het wenselijk geacht te worden betrokken bij de afgifte c.q. weigering van een aanlegvergunning voor het aanleggen, vergroten of dempen van waterlopen in het plangebied.
  - c. In artikel 8, lid 1 en artikel 9 zullen de tot de wegen behorende bermsloten dienen te worden vermeld.
2. De N.V. Nederlandse Gasunie.

Deelt mede dat zich in het plangebied een aardgastransportleiding bevindt. Bij uitvoering van werkzaamheden in de nabijheid van deze leiding wordt verzocht overleg te plegen met haar rayonkantoor te Hoogeveen.



3. De Directeur-Generaal van Energie.

Geeft in overweging de mogelijkheid van energiebesparing reeds in een zo vroeg mogelijk stadium in het bouwontwerp te betrekken.

Naar aanleiding van deze opmerkingen kan worden gesteld dat aan de wensen van het Waterschap Drentsche Aa en de N.V. Nederlandse Gasunie is c.q. kan worden tegemoet gekomen. De opmerking van de Directeur-Generaal van Energie is planologisch niet relevant, maar zal bij een nadere uitwerking kunnen worden betrokken.

B I J L A G E N

## Bijlage 4.1. Inventarisatie bodem en waterhuishouding.

Van de bodemkundige en waterhuishoudkundige situatie zijn geen uitvoerige gegevens beschikbaar. Het in deze bijlage en in hoofdstuk 4 samengebrachte is een samenvoegsel van gegevens uit een drietal bronnen, te weten:

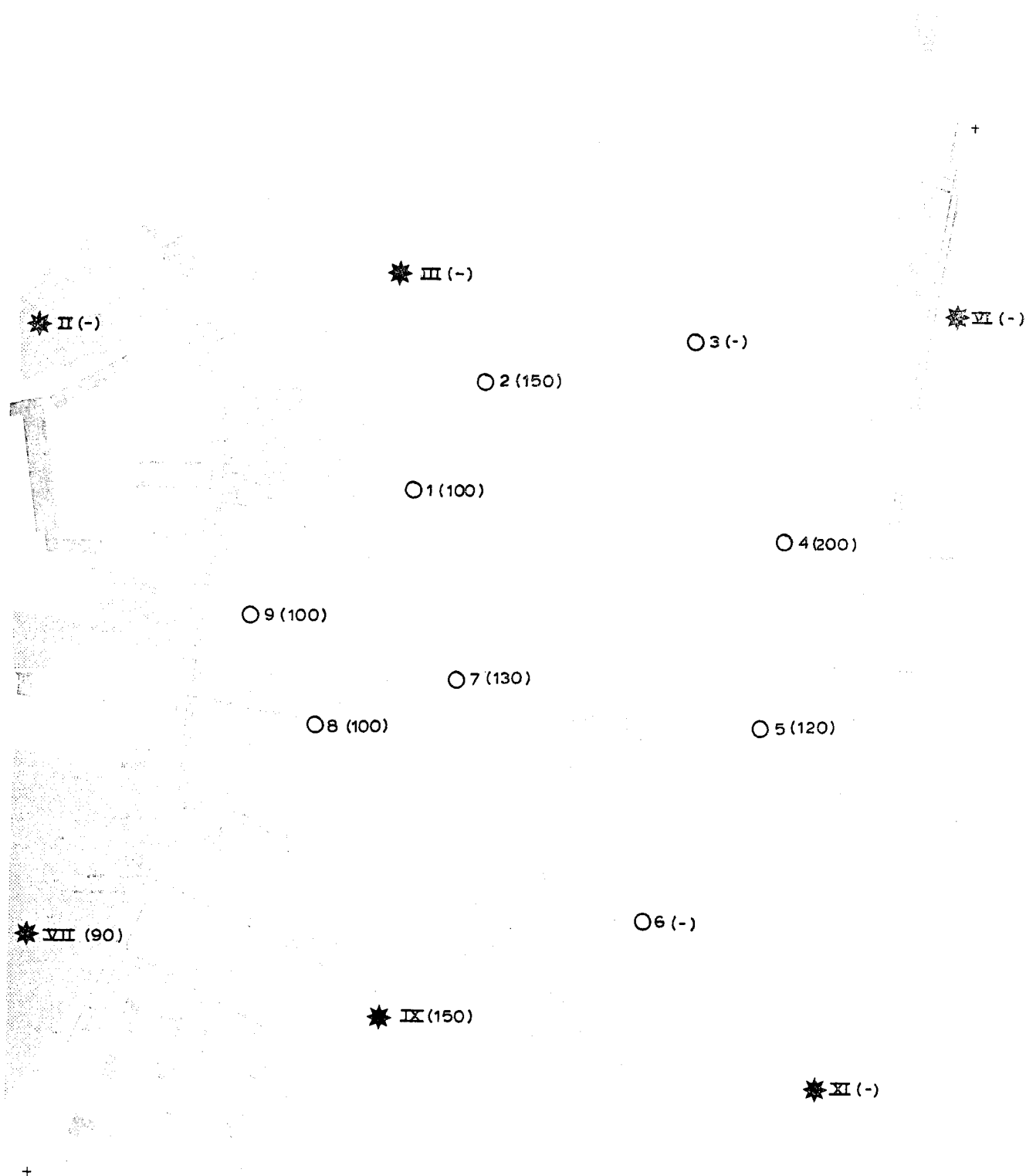
- a. boorgegevens van de Rijks Geologische Dienst;
- b. informatie verstrekt door het hoofd plantsoenendienst van "Licht en Kracht";
- c. eigen waarnemingen.

4.1. Boorgegevens van de Rijks Geologische Dienst.

In tabel 4.1 zijn de boorgegevens van de boringen nr. III en IX van de Rijks Geologische Dienst weergegeven. (De plaats van de boringen is aangegeven op kaart 1 van deze bijlage).

Tabel 4.1. Boorgegevens Geologische Dienst.

Boring nr. III.					
diepte in cm-mv	grond- soort	omschrijving	geologische indeling	leem	m 50
0-60	zand	zwart-grijs humus			
60-90	zand	bruingrijs matig tot gesorteerd overgang naar vuil- grijs	beekafzet- zettingen	0	150
90-160	leem	vuilgrijs bruinig tot iets roestig na 120 cm met houtige wortelres- ten	beekafzet- tingen	35	100
160-200	zand	grijs matig tot goed ge- sorteerd	beekafzet- zettingen	0	150
Boring nr. IX.					
0-20	zand	zwart-grijs humus	dekzand		
20-30	zand	geelbruin met Fe-vlekken goed gesor- teerd	dekzand		
30-70	zand	geelbruin met Fe-vlekken goed gesor- teerd leemgehalte oplopend	dekzand	0 6	145 145
70-140	zand	geel, goed ge- sorteerd op 90 cm enkele grotere		0	150



## VERKLARING

- ★ I boringen verricht door de rijks geologische dienst  
○ 1 eigen waarnemingen  
(150) diepte van de keileemlaag in cm beneden het maaiveld

Bijlage 4.1.-2.

140-150	zand	roestbruin-geel met enkele grindjes slecht gesorteerd op 1.40 een stenen laag		0	175
150-180	keileem	grijs na 170 donkergrijs	grondmorene	34	155
280-310	zand	grijs goed gesorteerd	prae-glaciaal zand	8	135

De interpretatie van de boorgegevens van de Rijks Geologische Dienst geeft het navolgende beeld.

II 0-330 cm mv 330-370 cm mv	beekafzettingen Formatie van Drenthe prae-glaciaal zand Formatie van Eindhoven	III 0-200 cm mv	beekafzettingen Formatie van Twente
VI 0-250 cm mv	beekafzettingen Formatie van Twente	VII 0-80 cm mv 80-90 cm mv 90-180 cm mv 180-220 cm mv	omgewerkt dekzand Formatie van Twente keileem, grondmorene keileem, grondmorene Formatie van Drenthe
IX 0-40 cm mv 140-280 cm mv 280-310 cm mv	dekzand Formatie van Twente grondmorene Formatie van Drenthe prae-glaciaal zand Formatie van Eindhoven	XI 0-90 cm mv 90-130 cm mv 130-300 cm mv 300-330 cm mv	omgewerkt dekzand Formatie van Twente beekzand Formatie van Twente prae-glaciaal zand Formatie van Eindhoven

## Bijlage 4.1.-3.

### 4.2. Aanvullende boringen.

Aangezien de beide in het plangebied gepleegde boringen door de geologische dienst niet voldoende inzicht bieden in de bodemopbouw binnen het plangebied is nog een aantal aanvullende boringen verricht. Deze zijn vooral bedoeld om de diepte van de keileemlaag op te sporen. Bovendien geven deze boringen een redelijk beeld van de bodemopbouw. Op kaart 1 van deze bijlage zijn de plaatsen van de boringen en enige gegevens weergegeven.

Uit de gegevens blijkt dat de diepte waarop keileem voorkomt groter wordt van west naar oost en dat van noord naar zuid een overgang te zien is van beekafzettingen via dekzand op keileem naar opnieuw beekafzettingen. De bovengrond vertoont een aantal verschillende profielopbouwen; zo zijn er percelen met een weide, bos en bouwlandprofiel, terwijl op enkele plaatsen de bodem nogal venig van karakter is.

Deze aanvullende boringen hebben verder nog een aantal interessante details aan het licht gebracht:

no.1	op 40 cm - mv	een leemlaagje
	op 90-100 cm - mv	een ijzeroerlaag
no.3	tot 140 cm - mv	bruin zand met
	op 120 cm - mv	nogal wat grind
no.4	tot 180 cm - mv	van bruin naar geel zand met
		grindrestanten
no.5	tot 100 cm - mv	van bruin naar geel zand met
		in het geel nogal veel grind
no.6	tot 30 cm - mv	bosgrond
	tot 40 cm - mv	grijs zand
	tot 50 cm - mv	zwart zand
	tot 180 cm - mv	van bruin naar geelwit verkleurend.
no.8	tot 60 cm - mv	bosgrond met
	op 40 en 60 cm - mv	een ijzeroerlaagje
	van 60-100 cm - mv	zwart/zachte veenachtige grond
		met veel plantenresten
no.9	tot 60 cm - mv	bosgrond.

Uit voornoemde gegevens blijkt dat de profielopbouw binnen het plangebied niet overal gelijk is. Zo zijn er plaatsen waar van veengrond sprake is, terwijl op andere plaatsen een nogal homogeen zandig profiel kan worden aangetroffen. Ook zijn er profielen met een nogal variabele opbouw.

### 4.3. Waterhuishouding.

De waterhuishouding van het plangebied wordt bepaald door het voorkomen van ondoorlatende lagen in de ondergrond. Aangetroffen zijn veenlagen, leemlagen en keileemlagen. Het grootste deel van het terrein heeft door het ondiep voorkomen van deze lagen een hoge grondwaterstand welke sterk fluktueert met de hoeveelheden gevallen regen.

Hoewel het plangebied weinig nivoverschil kent, is de afwatering van het gebied zuid-noord en west-oost gericht en georiënteerd op de "Vulsloot", de bovenloop van de Nijlandsloop langs de Port Natalweg. Deze Vulsloot heeft voor de omgeving (Asser bos!) een belangrijke waterafvoerende functie. De eigendom en het onderhoud berust bij de gemeente.

Veel watergangen in het gebied zijn uitgegraven tot op de keileemlaag.

Het gebied kent dus een horizontale afwatering en is derhalve nogal droogtegevoelig, hetgeen in droge perioden goed aan de beplanting is te zien en vooral op de gedeelten met een zandig profiel.

#### 4.4. Waterhuishouding en beplanting.

De keileemlaag vormt een voor water en wortelgroei ondoordringbare laag. De diepte waarop deze laag voorkomt is dan ook bepalend voor de dikte van de laag die de vochtvoorziening van de beplanting verzorgt. Voorts is de beworteling van de beplanting ondieper naarmate de keileemlaag ondieper voorkomt.

Als gevolg van het geringe vochtbergende volume van de bovenlaag is het hele terrein in de vochtige maanden erg nat, terwijl in droge perioden snel droogteschade optreedt. Voorts is het duidelijk, dat activiteiten die ingrijpen in dit kritische waterhuishoudingssysteem funest kunnen zijn voor de beplanting. Hierbij kan gedacht worden aan het doorbreken van de keileemlaag, het graven van sleuven en cunetten, die weer met goed doorlatend materiaal worden gevuld en het beschadigen (door ontgraving) van het horizontale wortelpakket. In bijlage 5.1. wordt hieraan verder aandacht besteed.





Bijlage 5.1. Inventarisatie beplanting.

1. Inventarisatie beplanting.

Ten behoeve van een inventarisatie van de bestaande beplanting is het plangebied ingedeeld in een groot aantal deelgebieden. De begrenzingen van deze deelgebieden zijn weergegeven op kaart-bijlage 5.1.

Een overzicht van de diverse houtopstanden per deelgebied is weergegeven in tabel 5.1. 1) Tevens is in tabel 5.1. een waarde-ring toegevoegd voor 3 aspecten die zijn onderscheiden.

In schema 5.2. is een overzicht gegeven van de houtopstanden naar leeftijdsklasse en oppervlakte.

In de beplanting worden kwalitatief, met betrekking tot de ouderdom, soortenrijkdom en ondergroei nogal grote verschillen aangetroffen.

In het plangebied komen restanten van oude (ouder dan 100 jaar) opstanden voor. Veel van de oudere bosaanplanten zijn verdwenen, alleen aan de Port Natal weg komt nog een oud bosperceel van enige omvang voor. Verspreid over het terrein worden nog wat stroken ouder gemengd loofhoutbos en opstanden van grove den aangetroffen. Deze opstanden hebben veelal een rijke ondergroei waaronder een interessante kruidenlaag (o.a. dalkruid, bosbes). Interessant zijn ook de laanbeplantingen in het plangebied. Over het algemeen bestaan deze laanbeplantingen uit eiken, hoewel ook beuken en zelfs douglas en grove den voorkomen. Op de bermen van deze lanen wordt op veel plaatsen bosbes aangetroffen.

De parkbeplanting langs de Beilerstraat springt erg in het oog door de zeer zware vrijstaande bomen van soorten die afwijken van het in de omgeving algemeen voorkomende sortiment. Een bijzonder cachet aan het algehele beplantingsbeeld wordt gevormd door de overal op het terrein voorkomende rhododendrons. Het is opvallend dat de zeer zware solitaire bomen in het gebied vooral langs de buitenranden van het terrein van Port Natal voorkomen (Beilerstraat en Europaweg Zuid). Het betreft hier restanten van weg- en laanbeplantingen.

2. Beplanting en waterhuishouding.

Zoals in hoofdstuk 4.4 reeds is aangetoond is de beplanting in dit gebied sterk afhankelijk van grondwaterstand ten gevolge van de keileemlaag. De keileemlaag vormt een voor water en wortelgroei ondoordringbare laag. De diepte waar op deze laag voorkomt (kaart 4.1) is bepalend voor de dikte van het bodempakket welke de vochtvoorziening van de beplanting verzorgt.

- 1) Bron: Beheersplan Port Natal en Licht en Kracht - S.B.B.  
Assen, 1978 en aangevuld met eigen waarnemingen.

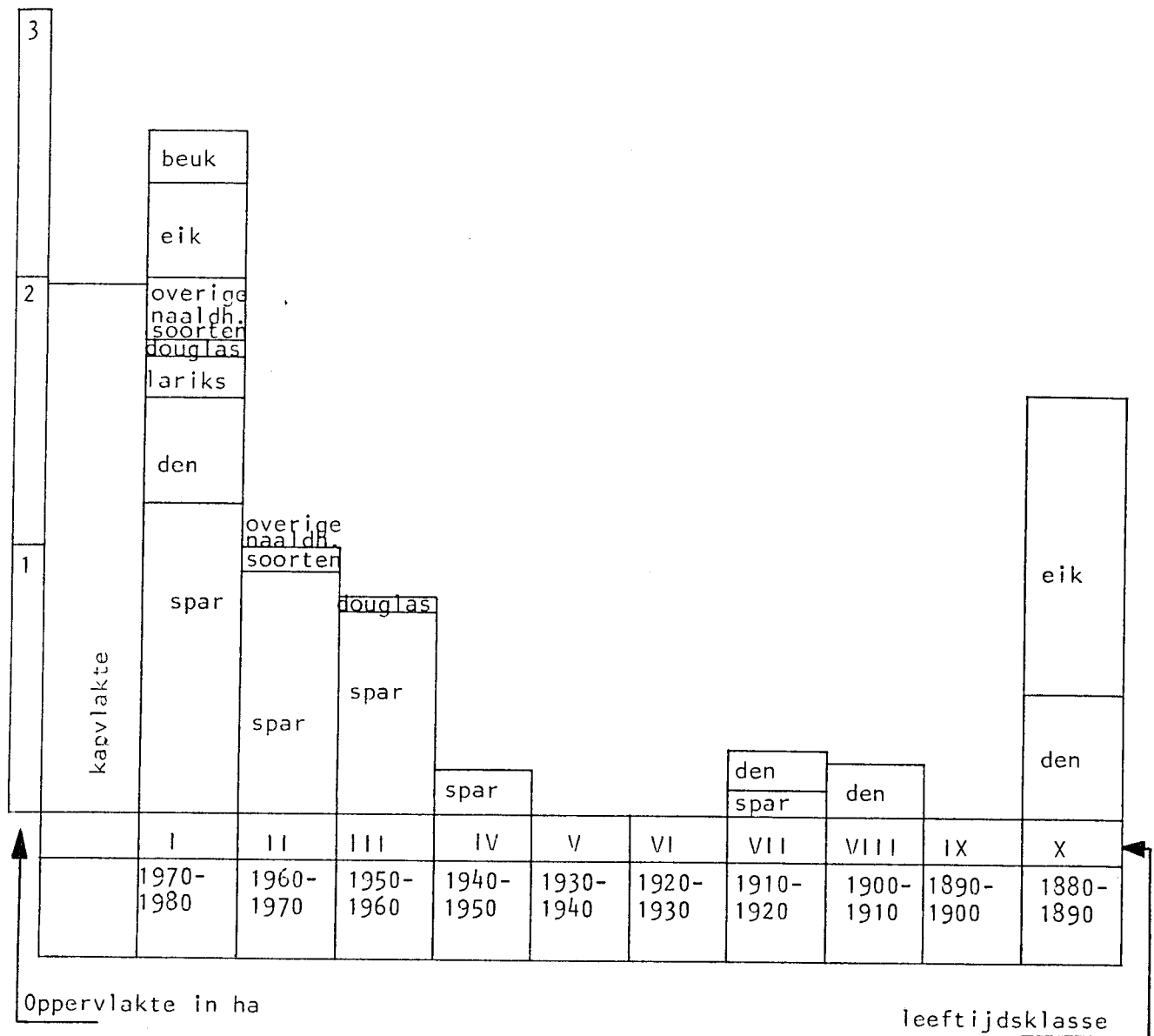
Tabel 5.1. Omschrijving en waardering van de op kaartbijlage 5.1. aangeduide houtopstanden.

vak. nr.	omschrijving	leeftijds- klasse	ouderdoms- waarde	soorten- rijkdom	vegetatieve waarde
1	eikenbos	X	+++	+++	+++
2	gemengd loofhout	II	+	+++	+
3	fijnspar/stormgat	I	-	-	-
4	fijnspar/restanten	I/X	++	++	+++
5	douglas	I	-	-	-
6	japanse Lariks	I	-	-	-
7	douglas	I	-	-	-
8	fijnspar	II	-	-	-
9	gemengd loofhout	VIII/X	+++	++	+
10	stormvlakte, opslag	-	-	-	-
11	hulst, enkele beu- ken, eiken, grove den, open plekken	X	+++	+++	++
12	grove den	I	-	-	-
13	gemengd loofhout	II	+	++	+
14	fijnspar/douglas	I	-	-	-
15	grove den	X	+++	++	++
16	grove den/restan- ten	X/I	+++	-	-
17	gemengd loofhout	II	+	+++	+
18	fijnspar	I	-	-	-
19	fijnspar/restan- ten	I, II	++	+	-
20	eik, stormgaten	X	+++	++	+
21	grove den/res- tanten	VII	++	++	++
22	kapvlakte	-	-	-	-
23	fijnspar	VII	+	-	-
24	gemengd loofhout	II	+	+++	+
25	gemengd loofhout	II	+	+++	+
26	fijnspar	I	-	-	-
27	kapvlakte/restan- ten	-/X	++	-	-
28	eik met veel opslag	I	-	-	-
29	fijnspar met eiken, beuken	VII	++	++	-
30	fijnspar met eiken, beuken	VII	++	++	-
31	eik	I	-	-	-
32	fijnspar	I, II	-	-	-
33	eik/beuk	I	-	-	-
34	fijnspar/rand gemengd loofhout	I, II, III	+	+++	+
35	stormgat/beuken	-/II	+	-	-
36	grove den/rand gemengd loofhout	VIII	++	+++	++
37	fijnspar/rand gemengd loofhout	I, II/VIII	++	+++	++

Bijlage 5.1.-3

38	stormgat/verwilde- ring	I	-	-	-
	fijnspar/grove den	III/VII	+	-	-
39	zilverpar	VIII	++	-	-
40	lariks	III	+	-	-
41	parkbeplanting eiken/kastanje	X	+++	+++	+
42	parkbeplanting eiken/kastanje	X	+++	+++	+
43	eiken/sierbeplanting	X	+++	++	-
44	eiken	X	+++	-	+
45	fijnspar	II	-	-	-
46	houtwal gemengd loofhout	VII/VIII	++	+++	++
47	fijnspar, abies	III	+	-	-
48	fijnspar	III	+	-	-
49	eiken/sierbeplanting	X	+++	-	-
50	eiken/beuken/kastan- jes	X	+++	++	+
51	berkenlaan	III-V	+	-	-
52	eikenlaan	X	+++	-	++
53	eikenlaan	X	+++	+	+++
54	eikenlaan	X	+++	-	+
55	beukenlaan	II/III	++	-	-
56	eikenlaan	X	+++	++	++
57	beukenlaan	I	-	-	-
58	eikenlaan	X	+++	-	+
59	eikenlaan	X	+++	+	+
60	grove den/gemengd loofhout	X	++	++	++
61	opslag/jonge aan- plant	-	-	-	-
62	gemengd loofhout met fijnspar	II	+	+++	+
63	houtwal met eiken	X	+++	++	+++
64	laan grove den	VIII/X	++	-	+++

Overzicht van de samenstelling van de houtopstanden naar leeftijdsklasse en oppervlakte.



Bron: Beheersplan "Port Natal" en "Licht en Kracht". SBB 1978.

De beworteling van de beplanting in het plangebied is ondieper naarmate de keileemlaag ondieper voorkomt.

In de vochtige maanden is het hele terrein erg nat terwijl in droge perioden reeds snel droogteschade optreedt (lijsterbes reageert als eerste).

Daarnaast is het relatief geringe vochtbergende vermogen (poriënvolume en humusfractie) en de geringe kappilaire krachten van de ruim een meter dikke bovenlaag (zandgrond, korrelgrootte) bepalend voor de waterhuishouding.

Samenvattend kan het beeld als worden geschetst.

De voor de beplanting belangrijke bodemlaag boven de keileem is snel verzadigd met vocht en heeft daarnaast vrij snel een tekort aan vocht voor de beplanting. Het gebied kent daarbij een horizontale afwatering.

### 3. Overzicht mogelijke aantastingen en beschermingsmaatregelen.

Het is duidelijk dat activiteiten welke ingrijpen in dit kritische waterhuishoudingssysteem funest voor de beplanting kunnen zijn. Daarnaast is een aantal andere aantastingen van de houtopstanden denkbaar welke direkt of indirekt veroorzaakt kunnen worden door de activiteiten tijdens en na de uitvoering van de geplande voorzieningen.

In het navolgende overzicht (schema 5.1) is een opsomming gegeven van deze aantastingen en het kader waarin beschermingsmaatregelen kunnen worden getroffen.

In schema 5.2 is een overzicht gegeven van het beschikbare instrumentarium.

Schema 5.1. Overzicht mogelijke aantastingen en beschermingsmaatregelen.

- |   |  |
|---|--|
| 1. het doorbreken van de keileemlaag vanwege de aanleg van leidingen, sleuven en cunetten voor wegen en niet in de laatste plaats de bouwput waardoor grondwater zeer waarschijnlijk op deze punten zal afvloeien.  | 1. bestek (zowel "bouw als tuin" bestek)<br>2. bouwvergunning<br>3. aanlegvergunning   |
| 2. het onttrekken van grondwater door het draineren van een deel van het terrein ten behoeve van een zekere gewenste drooglegging (van bijvoorbeeld de parkeervoorziening)  | 1. bestek buitenruimte (ontwerp)   |
| 3. het ongewild aanbrengen van een drainage systeem welke ontstaat door de sleuven, cunetten en bouwput op te vullen met goed doorlatend materiaal.   | 1. bestemmingsplan (plaatsaanduiding, leidingstrook)   |
| 4. het te snel en te veel water afvoeren via het rioleringsstelsel vanaf de verharde en bebouwde terreingedeelten waardoor dit water niet meer beschikbaar is voor de beplanting.   | 1. bestek buitenruimte (ontwerp)   |
| 5. Het plotseling veranderen van de grondwaterstand door bronbemaling.  | 1. bestemmingsplan (situering bebouwingsvlak)<br>2. bouwvergunning<br>3. aanlegvergunning (afhankelijk van aangrenzende bestemming)<br>4. bouwbestek |
| 6. het verdichten van de bovengrond door verkeer, opslag of storten bouwafval of door aanleg van verhardingen waardoor de zuurstof en ook de watervoorziening van de beplanting in het geding komen (waar door deze beplanting zal gaan kwijnen en afsterven) | 1. bestemmingsplan (bestemmingen, gebruiksbepalingen)<br>2. aanlegvergunning<br>3. bouwvergunning<br>4. bouwbestek                                   |
| 7. het plotseling vrijstellen van vooral beuken en esdoorn waardoor zonnebrand schade kan optreden met als gevolg het afsterven van de beplanting.  | 1. bouwvergunning<br>2. bouwbestek   |
| 8. lekkage van olie, benzine of andere schadelijke stoffen heeft veelal wortelsterfte tot gevolg  | 1. bestemmingsplan (gebruiksbepaling)<br>2. bouwvergunning<br>3. bouwbestek in bestek buitenruimte   |

- |   |   |
|---|---|
| 9. het plegen van te grote<br>grondophogingen waardoor de zuur-<br>stof- en waterhuishouding van de be-<br>planting wordt ontregeld.                | 1. bestek buitenruimte  |
| 10. het strooien van zout ten behoeve<br>van de gladheidsbestrijding op wegen<br>en andere verhardingen waardoor<br>wortelsterfte kan optreden.     | 1. beheersplan  |
| 11. meer direkte schade ontstaat door:<br>het beschadigen van het wortelpak-<br>ket door het graven van leidingen,<br>sleuven, cunetten en bouwput. | 1. bestemmingsplan<br>(plaatsaanduiding,<br>situeren bestem-<br>mingen<br>2. aanlegvergunning<br>3. bestek buitenruimte |
| 12. het beschadigen van takken, stam<br>en wortels door direkt kontakt met<br>machines en voertuigen  | 1. bouwvergunning<br>2. bouwbestek/bestek<br>buitenruimte   |
| 13. het kappen van houtopstanden ten<br>behoefte van de aanleg van de diverse<br>voorziening  | 1. bestemmingsplan<br>(situering bestem-<br>mingen)<br>2. aanlegvergunning<br>3. kapvergunning                          |

De houtopstanden in het plangebied vallen onder de bepalingen van de Boswet, aangezien het plangebied op dit moment buiten de bebouwde kom (voor wat betreft de Boswet) is gelegen. De huidige gebruiker/eigenaar van het gebied is een bij het Bosschap geregistreerde bosbouwonderneming.

Echter, volgens de Boswet zijn de houtopstanden in het plangebied uit de werkingssfeer van deze wet vandaan op het moment dat de gronden nodig zijn voor de uitvoering van werken overeenkomstig een goedgekeurd bestemmingsplan.

Ook geeft de kapverordening minder grond tot weigering van een kapvergunning naarmate de betreffende houtopstanden onder een "minder passende" bestemmingsregeling vallen.

Het is duidelijk dat de daadwerkelijke beschermingsmaatregelen pas in de ontwerp-fase van het planningsproces vorm worden gegeven.

Nader onderzoek naar de technische aspecten van de mogelijke oplossingen is zeker gewenst. Ook is een meer gedetailleerd beeld noodzakelijk van de bodemopbouw en de waterhuishouding. Deze gegevens zullen in een zo vroeg mogelijk stadium beschikbaar moeten zijn voor het onderzoek naar de technische mogelijkheden.

Als (technische) beschermingsmaatregelen kan aan een constructie worden gedacht waarbij rondom de bouwput en andere (diepere, grotere) cunetten een keileemdam wordt opgeworpen om een ongewenste onttrekking van grondwater tegen te gaan.

*Ook zou in eerste instantie een damwand rondom de bouwput voldoende zijn, waarna de bouwput wordt opgevuld met keileem.*

In sommige gevallen zal het bewaren van voldoende afstand tot de te beschermen houtopstanden voldoende kunnen zijn. Het is duidelijk dat deze en soortgelijke ideeën op realiteitswaarde dienen te worden onderzocht waarna gekozen kan worden voor een pakket voorzieningen welke naderhand kunnen worden ingebracht en als zodanig een optimale integratie van de geplande ziekenhuisvoorzieningen in het onderhavige plangebied mogelijk kan maken.



## Schema 5.2. Overzicht instrumentarium.

	is van toepassing op:	biedt mogelijkheid tot optreden tegen:	motief:
1. Wet Bodembescherming	Afvalstoffen verwerking	Veranderingen van hoe- danigheden van de bodem	Bescherming van de funk- tionele eigenschappen die de bodem heeft voor mens, plant en dier
2. Natuurbeschermingswet	Houtopstand in beschermde natuurmonumenten	Kappen Ernstig beschadigen Verwaarlozen De gevolgen van kalami- teiten	Natuurbescherming, behoud/ herstel natuurschoon/natuur- wetenschappelijke waarde.
3. Boswet	Houtopstand buiten de be- bouwde kom, met uitzonde- ring van bepaalde soorten houtopstand	Kappen Ernstig beschadigen Verwaarlozen De gevolgen van kalami- teiten (althans indien hout- opstand is teniet gegaan)	Bewaring van bossen en houtopstand ter bescherming van de houtproduktie en tot behoud van natuur- en landschapsschoon.
4. (Model-)kapverordening	Houtopstand binnen en bui- ten de bebouwde kom met uit- zondering van bepaalde soorten houtopstand.	Kappen Ernstig beschadigen Verwaarlozen De gevolgen van kalami- teit	Bewaring van houtopstand in het belang van de handha- ving van het natuur-, land- schaps- en dorps-/stads- schoon of om andere redenen van milieubeheer.
5. Bestemmingsplan m.b.t. gebruik gronden	Houtopstanden binnen en bui- ten de bebouwde kom.	Oneigenlijk gebruik van de gronden, d.w.z. gebruik in strijd met de aan de gronden gegeven bestemming.	Idem, daarnaast tot opbouw en handhaving van ruimtelijke struktuur.
6. Bestemmingsplan m.b.t. aanlegver- gunning	Houtopstand waarop Boswet (model-)kapverordening of Natuurbeschermingswet niet van toepassing zijn (waar- schijnlijk).	Kappen Ernstig beschadigen	Planologisch meestal behoud landschappelijke/natuur- wetenschappelijke waarde.

7. Bouwvergunning in het kader van de bouwverordening	Het werkterrein en de omgeving van het werkterrein	Ongewenste direkte en indirecte gevolgen van de bouwactiviteiten	Het laten uitvoeren van de geplande bouwactiviteiten binnen de in het bestemmingsplan gestelde normen
8. Bouwbestek	Het werkterrein	idem	Het op de gewenste wijze uitvoeren van de geplande voorzieningen
9. Bestek voor de buitenruimte	Het werkterrein	idem	Het op de gewenste wijze uitvoeren van de geplande voorzieningen
10. Beheersplan	Het totaal van bebouwde en onbebouwde ruimte	Ongewenste direkte en indirecte gevolgen van het functioneren van de voorziening (het ziekenhuis in dit geval).	Een optimaal functioneren van de buitenruimte.

Bijlage 6.1. Wegenhiërarchie.

Bij de wegenstructuur is de functie die de weg vervult (of zou moeten vervullen) van groot belang. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen enerzijds de erffunctie en anderzijds de stroomfunctie. Bij wegen met een erffunctie staan de ontsluiting en de bediening van de aan de weg gelegen (woon)bebouwing, kavels, terreinen enz. centraal. Daarentegen staat bij wegen met een stroomfunctie juist het transport van (grote) hoeveelheden verkeer centraal. Elk van deze functies stelt zijn specifieke eisen ten aanzien van de inrichting van de weg, afstand tot de bebouwing enz. In verband met de totaal verschillende en niet te combineren inrichtingseisen, wordt in de wegenstructuur daarom veelal een rangorde of hiërarchie aangebracht, welke gebaseerd is op een functieverdeling.

Voor wegen binnen de bebouwde kom is de volgende indeling naar functie te geven.

Schema 1. Funktionele klassifikatie.

aanduiding wegkategorie	functie
a. stadsautowegen:	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Belangrijke verbinding naar het externe wegenret.</li> <li>2. Hoofdverbindingen tussen stadsdelen.</li> <li>3. Geven aansluiting op wijkverzamelwegen, eventueel op buurtverzamelwegen.</li> </ol>
b. wijkverzamelwegen:	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Leiden het verkeer van het externe wegenret of de stadsautowegen naar de wijken (woongebieden, centrum, industriegebied).</li> <li>2. Vormen verbindingen voor intensieve relaties tussen de wijken.</li> </ol>
c. buurtverzamelwegen:	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Geven aansluiting op wijkverzamelwegen, eventueel op stadsautowegen.</li> <li>2. Vormen verbindingen tussen wijken en buurten.</li> <li>3. Ontsluiten wijken en geven beperkt toegang tot percelen.</li> </ol>
d. buurtstraten:	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Geven aansluiting op buurtverzamelwegen en eventueel op wijkverzamelwegen, geven verbindingen tussen buurten.</li> <li>2. Ontsluiten buurten.</li> <li>3. Geven toegang tot percelen.</li> </ol>
e. woonstraten (ook winkelstraten- ventwegen enz.):	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Geven aansluiting op buurtstraten eventueel op buurtverzamelwegen.</li> <li>2. Geven toegang tot percelen.</li> </ol>
{ = te combineren functies.	

In het schema neemt, van categorie a. naar e., de stroomfunctie af en de erffunctie toe.

Benadrukt wordt, dat het voorgaande een schema geeft. In de praktijk komen allerlei mengvormen voor en worden vaak meerdere functies gekombineerd, waardoor een eenduidige klassifikatie wordt bemoeilijkt. In het schema is aangegeven welke functies in het algemeen nog goed te combineren zijn.

In Assen komen de onder a. genoemde stadsautowegen niet voor. In het structuurplan Assen zijn de onder b. en c. genoemde wegen gerekend tot het hoofdwegennet. Deze zijn op kaart 6.1 weergegeven.

#### Kenmerkende belastingen.

Door de wegen met een overwegende erffunctie (woonstraten en buurtstraten) wordt een veel geringer gebied ontsloten dan door wegen met een overwegende stroomfunctie zoals stadsautowegen en wijkverzamelwegen.

Als gevolg daarvan zal op wegen met een stroomfunctie aanzienlijk meer verkeer voorkomen dan op wegen met een erffunctie.

Schema 2 geeft een indicatie van verkeersintensiteiten die kenmerkend geacht kunnen worden voor een bepaalde wegkategorie.

Schema 2. Klassifikatie voor verkeersintensiteiten.

aanduiding wegkategorie	kenmerkende belasting in m.v.t./etm.
a. stadsautowegen	ca. 10.000 à 15.000 of meer
b. wijkverzamelwegen	ca. 7.500 à 12.500
c. buurtverzamelwegen	+ 5.000
d. buurtstraten	2.500 of minder
e. woonstraten	zeer gering

Ook voor bovenstaande geldt, dat er sprake is van een schematische benadering. Voorts blijkt dat een eenduidige klassifikatie naar intensiteit niet altijd mogelijk is.

#### Inrichting van wegen.

De inrichting van een weg hangt sterk samen met de functie (volgens schema 1) en de verkeersbelasting (schema 2).

Wat de inrichting betreft, dienen wijkverzamelwegen en in mindere mate de buurtverzamelwegen zo goed mogelijk aan de volgende eisen te voldoen.

- Gestrekte tracés.
- Een gering aantal aansluitingen van andere wegen (als indicatie: onderlinge kruispuntafstand 500 à 800 m) en in principe geen direkte toegang tot percelen.
- Voldoend hoog afwikkelingsnivo, ook in de spitsuren (als indicatie: ontwerpshnelheden 50 à 70 km/uur).
- Scheiding snelverkeer - langzaam verkeer.
- In principe geen mogelijkheid tot parkeren op de weg.

Bovendien dienen, voor een voldoende hiërarchie, de woon- en winkelstraten geheel en de buurtstraten zo goed mogelijk te voldoen aan de volgende eisen.

- Geen lange rechtstanden (als indicatie: maximum lengte van 50 m.
- Ontwerpsnelheden van max. 20 à 30 km/uur.
- Het wegprofiel wordt in sterke mate bepaald vanuit de eisen van de direkte omgeving (woonomgeving, winkelgebied enz.).
- Dominerende positie van voetgangers (in de woonomgeving vooral kinderen) en fietsers.
- Parkeerruimte.
- Direkte toegang tot percelen mogelijk.

Bijlage 6.2. Intensiteitstellingen op de Europaweg-Zuid.

Ten behoeve van het bestemmingsplan zijn in oktober 1981 intensiteitstellingen uitgevoerd (door de gemeente) op de Europaweg-Zuid ter hoogte van het plangebied. De waarnemingen zijn geregistreerd met een interval van 10 minuten, waardoor tevens een goed inzicht is verkregen in het verloop van het verkeer over de uren van de dag.

De registratie vindt plaats in assen-paren, waardoor een benadering wordt verkregen van het aantal p.a.e./etm. (personenauto equivalenten).

De gemiddelde etmaalintensiteit bleek als volgt te zijn (tabel 1).

Tabel 1. Waargenomen gemiddelde etmaalintensiteit op de Europaweg-Zuid.

dag	p.a.e./etm.
werkdag	10.290
zaterdag	6.610
zondag	5.670

De spreiding van het verkeer over de uren van de dag op werkdagen levert het volgende beeld (tabel 2).

Tabel 2. Uurintensiteit op de Europaweg-Zuid in procenten van de etmaalintensiteit.

periode	%
0-7 uur	3,6 (0,5% per uur gemiddeld)
7-8	6,6
8-9	8,3
9-10	5,9
10-11	5,8
11-12	5,6
12-13	6,7
13-14	7,5
14-15	6,9
15-16	7,0
16-17	10,0
17-18	8,3
18-19	5,0
19-20	4,6
21-22	2,7
21-24	5,5 (1,8% per uur gemiddeld)
totaal	100,0

Het drukste uur blijkt op werkdagen te vallen in de periode 16-17 uur.

De hoeveelheid verkeer per periode van 10 minuten binnen het spitsuur bleek te variëren van ca. 140 p.a.e.'s tot ca. 200 p.a.e.'s.

Op basis van een visuele waarneming op 16-10-1981 kan worden gesteld dat de gemiddelde intensiteit op werkdagen, van ruim 10.000 p.a.e./etm. overeenkomt met ca. 8.000 m.v.t./etm.

Bijlage 7.1. Huidige situatie geluidhinder.

1. Inleiding.

In de Wet Geluidhinder is bepaald dat langs wegen, waarvan verwacht wordt dat de verkeersintensiteit binnen 10 jaar hoger zal zijn dan 2.450 m.v.t., geluidzones moeten worden aangebracht. In het hoofdstuk "zones langs wegen" van de Wet Geluidhinder wordt gesteld dat de zonebreedte afhankelijk is van het aantal rijstroken, van de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk) en van de verkeersintensiteit van de weg.

Toepassing hiervan voor het plangebied leert, dat de zonebreedte langs de Europaweg-Zuid te stellen is op 200 m en de zonebreedte langs de Beilerstraat en de Port Natalweg op 100 m. Het oprichten van geluidgevoelige bestemmingen binnen deze zones is slechts toegestaan indien met een akoestisch onderzoek is aangetoond dat bepaalde grenswaarden niet worden overschreden. Hoewel voor spoorweglawaai nog geen wettelijke normen zijn vastgesteld, wordt ook met dit aspect rekening gehouden. Om deze redenen is aandacht besteed aan het aspect geluidhinder.

2. Het huidige geluidbeeld ten gevolge van het (spoor)wegverkeer.

Voor de berekening van het wegverkeerslawaai is gebruik gemaakt van de thans geldende rekenmethodiek ex artikel 102 van de Wet Geluidhinder en van gegevens in tabel 1A.

Tabel 1A. Verkeersgegevens en berekende afstanden ten opzichte van de as van de weg met een etmaalwaarde van 55 dB(A). 1)

weg	etmaal- intensi- teit	snelheid	% vracht- verkeer	overdag etmaal- waarde 55 dB(A)	's nachts etmaal- waarde 55 dB(A)
Europaweg-Zuid	8.000	70 km/uur	15	70 m	55 m
Port Natalweg	2.300	50 km/uur	5	20 m	17 m
Beilerstraat	2.850	50 km/uur	5	23 m	20 m

De etmaalwaarde wordt blijkens tabel 1A voor verkeerslawaai bepaald door de dagperiode, aangezien de geluidemissie ten gevolge van het verkeer gedurende de nachtperiode meer dan 10 dB(A) lager ligt dan de geluidemissie van het verkeer gedurende de dagperiode.

- 1) De etmaalwaarde van het equivalente geluidsnivo in dB(A) met betrekking tot de weg is de hoogste van de volgende twee waarden:
  - a. de waarde van het equivalente geluidsnivo in dB(A) over de dagperiode (07.00-19.00 uur).
  - b. de met 10 dB(A) verhoogde waarde van het equivalente geluidsnivo over de nachtperiode (23.00-07.00 uur).

De gegevens met betrekking tot het spoorwegverkeer staan in tabel 1B en zijn ontleend aan informatie van de Nederlandse Spoorwegen. Voor de berekening heeft gediend de brochure "Spoorweglawaaï", een uitgave van het Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne.

Tabel 1B. Gebruik spoorlijn Assen-Hoogeveen en de berekende afstanden ten opzichte van het hart van de spoorbaan, met een etmaalwaarde van 60 dB(A). 1)

	aantal treinen naar samenstelling				etmaal- waarde 60 dB(A)
	reizigerstreinen		goederentreinen		
	aantal treinen	aantal draaist.	aantal treinen	aantal assen	
overdag 07.00-19.00 uur	68	542	4	112	25 m
's avonds 19.00-23.00 uur	20	144	6	468	115 m
's nachts 23.00-07.00 uur	9	64	13	760	170 m

Uit tabel 1B blijkt dat de nachtperiode bepalend is voor de etmaalwaarde van 60 dB(A).

Op de kaarten 7.1 en 7.2 is een globaal beeld van de huidige geluidssituatie weergegeven.

De 60 dB(A) isofoon van het spoorweglawaaï en de 55 dB(A) isofoon van het wegverkeerslawaaï gelden voor een waarneemhoogte van 5.00 m.

- 1) De etmaalwaarde van het equivalente geluidsnivo in dB(A) met betrekking tot een spoorweg is de hoogste van de volgende drie waarden.
  - a. de waarde van het equivalente geluidsnivo in dB(A) over de dagperiode (07.00-19.00 uur).
  - b. de met 5 dB(A) verhoogde waarde van het equivalente geluidsnivo in dB(A) over de avondperiode (19.00-23.00 uur).
  - c. de met 10 dB(A) verhoogde waarde van het equivalente geluidsnivo in dB(A) over de nachtperiode (23.00-07.00 uur).



Bijlage 10.1. Lokatiekeuze ziekenhuis.

1. Inleiding.

De keuze van een lokatie voor het nieuw te bouwen ziekenhuis is onderzocht door de in paragraaf 10.2 genoemde projectgroep. Na een eerste selectie resteerden 20 potentiële lokaties die aan een groot aantal aspecten zijn getoetst. In tabel 1 van deze bijlage zijn deze aspecten weergegeven. Uit de toetsing is naar voren gekomen dat twee lokaties redelijk geschikt geacht konden worden, namelijk het terrein van "Port Natal" en het terrein "Schepersmaat" (zie kaart 1 en 2 van deze bijlage). De overige lokaties waren of geheel ongeschikt vanwege bepaalde aspecten, of waren aanzienlijk minder geschikt dan de twee genoemde lokaties.

2. Potentiële lokaties.

Op kaart 1 is de ligging weergegeven van de gebieden die in eerste instantie in beschouwing zijn genomen. Zoals vermeld, zijn bij de toetsing al snel 18 van de 20 lokaties als mogelijkheids afgevalen. De belangrijkste redenen daarvoor zijn de volgende:

1. Marsdijk/Hereweg: aanwezigheid hoogspanningsleiding stoort medische apparatuur; grote afstand tot centrum, verkeerde ligging ten opzichte van regio.
2. Marsdijk/Groningerstraat: idem als 1.
3. Stoepveld: toekomstig woongebied (zie bestemmingsplan Marsdijk).
4. Amelterhout: er moet rekening worden gehouden met zonering ten gevolge van het aanliggende industrieterrein en de rioolwaterzuiveringsinstallatie; waterwin gebied; slecht bereikbaar per openbaar vervoer; zou een verkeersdruk geven in Assen-Oost (o.a. Lonerstraat/Pelikaanstraat).
5. Sportcomplex Houtlaan: is recent in gebruik genomen als sportcomplex; slecht bereikbaar per openbaar vervoer; zou een verkeersdruk geven in Assen-Oost (o.a. Lonerstraat/Pelikaanstraat).
6. Veemarktterrein: heeft een te klein oppervlak; Bovendien dient dit terrein beschikbaar te blijven voor evenementen.
7. Wilco/Coveco: bestaande bebouwing (waarin pas veel is geïnvesteerd).

Binnen de gemeentelijke gebiedsplan

Binnen de gemeentelijke gebiedsplan

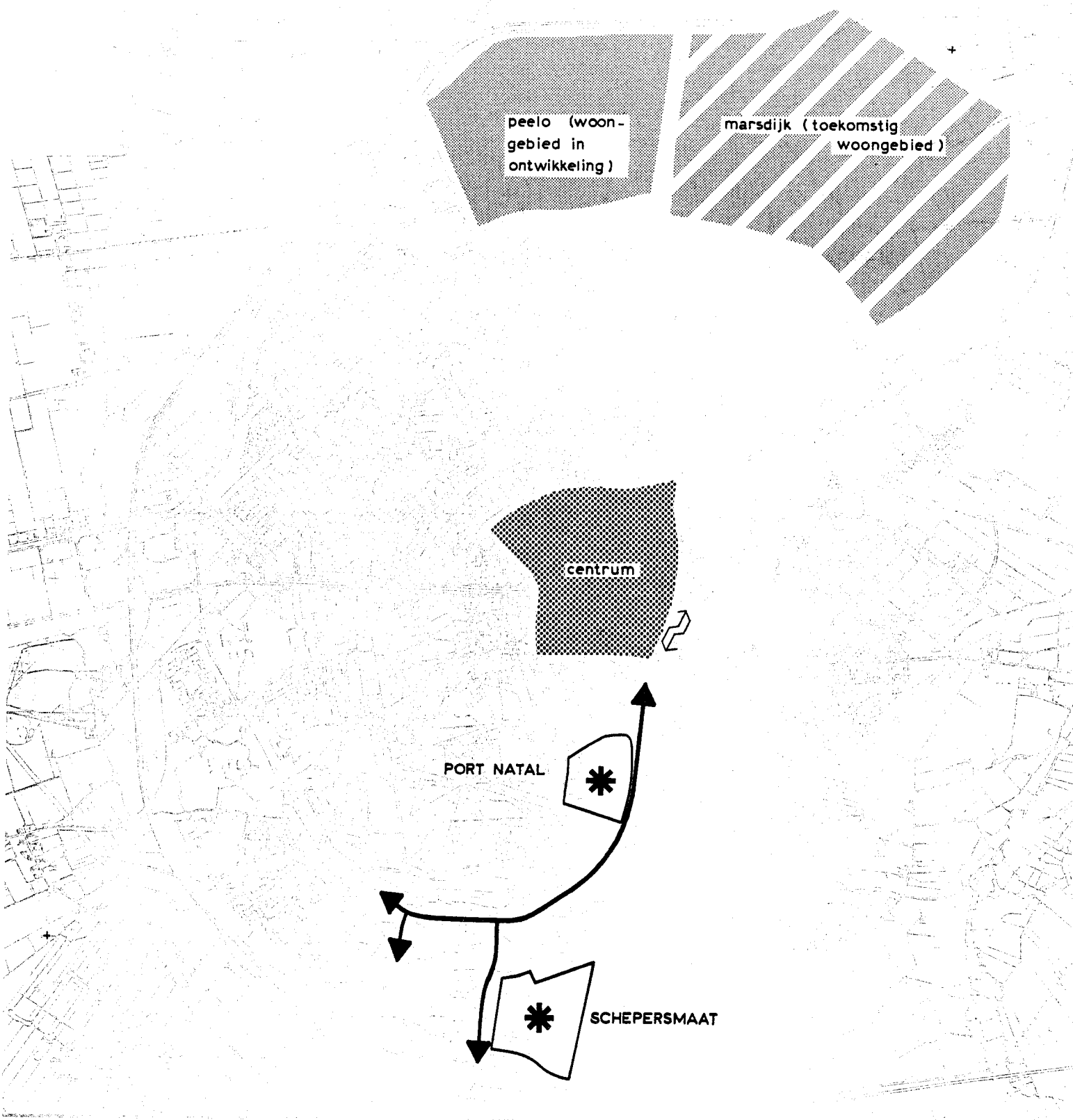


## VERKLARING

15 nummer potentiële lokatie

8. Valkenstein:  
te klein oppervlak; waardevol natuurlijk milieu; volledig strijdig met vigerend bestemmingsplan ter plaatse; verkeersproblemen in Assen-Oost.
9. Schieven/Herodotuslaan:  
waardevol en kwetsbaar natuurlijk milieu (botanisch); is in het structuurplan aangegeven als gebied met natuurwetenschappelijke waarde; geeft verkeersproblemen in Assen-Oost.
10. Huidige plaats ziekenhuis:  
deze lokatie komt niet in aanmerking gezien het gestelde in paragraaf 10.3.
12. Sportcomplex Broeklaan:  
vergt verplaatsing van de huidige sportvelden; geluidhinder van zwembad en kunstijsbaan.
13. Boskamp:  
te klein oppervlak; ligt in geluidgevoelige zone wegverkeer; vergt aantasting waardevolle open ruimte.
14. Asserbos-zuid:  
ligt in geluidgevoelige zone wegverkeer; vergt aantasting waardevolle open ruimte.
15. Twijfelveld:  
landschappelijk waardevol gebied; het grondoppervlak heeft een voor de bebouwing van het ziekenhuis zeer problematische vorm.
17. Van Boeijenoord/Diepstroeten:  
is slecht bereikbaar, zowel per particulier als per openbaar vervoer; ligt in de geluidgevoelige zone van het weg- en spoorwegverkeer.
18. Huize Nassau:  
te klein oppervlak; ligt in sterke mate in de geluidgevoelige zone wegverkeer; het gebied heeft kulturhistorische betekenis; is problematisch qua grondverwerving.
19. Asserwijk:  
ligt in sterke mate in de geluidgevoelige zone wegverkeer (A-28); is problematisch qua grondverwerving; heeft een geïsoleerde ligging.
20. Pittelo 3e fase:  
blokkeert de mogelijkheden tot realisering van een aaneengesloten recreatiecomplex; ligt ongunstig ten opzichte van de regio.

Aan de lokaties 11 (Port Natal) en 16 (Scheppersmaat) bleken de meeste voordelen en de minste nadelen verbonden te zijn. In het navolgende worden de voor- en nadelen van deze beide gebieden nader toegelicht.



## VERKLARING

→ gedeelte van het hoofdwegennet

~ n.s.- en busstation

\* lokatie met begrenzing

3. Beoordeling van de lokaties "Port Natal" en "Schepersmaat".

De beide lokaties zijn aan een groot aantal aspecten getoetst. In tabel 1 van deze bijlage zijn deze aspecten weergegeven, terwijl bovendien is aangegeven in hoeverre de lokaties "Port Natal" en "Schepersmaat" aan deze aspecten voldoen. Voor zover nodig wordt nog de volgende toelichting gegeven.

Oppervlakte en vorm van het terrein.

De nieuwe lokatie dient een oppervlakte van minimaal circa 6 ha te hebben, met bij voorkeur een verhouding lengte:breedte van 1.3:1. Beide lokaties voldoen aan dit aspect.

Strukturplan.

Ten tijde van de voorbereiding van het strukturplan voor de gemeente Assen was het Wilhelmina ziekenhuis reeds ver gevorderd met plannen voor nieuwbouw op het huidige terrein van het ziekenhuis. Omstreeks dezelfde tijd (1976) publiceerde het Psychiatrisch Centrum "Licht en Kracht" en "Port Natal" een ruimtelijk basisplan, waarin aan het gebied van "Port Natal" een zeer extensieve functie werd toegekend (zie par. 10.5). In verband met het bovenstaande is op de plankaart van het strukturplan slechts één lokatie aangegeven voor een ziekenhuis, namelijk het huidige terrein. Het grootste gedeelte van het gebied "Port Natal" is aangegeven als gebied ten behoeve van "psychiatrische inrichtingen" in overeenstemming met het gemeentebasisplan. Aan het gebied Schepersmaat is in het strukturplan de functie "kantoren" gegeven.

De voorgenomen funktiewijziging van "Port Natal" is weliswaar niet in overeenstemming met de plankaart van het strukturplan, maar blokkeert evenmin (toekomstige) ontwikkelingen die in het strukturplan zijn aangegeven. Om deze reden is de lokatie "Port Natal" op dit aspect als "matig" beoordeeld. Voor de lokatie "Schepersmaat" gelden dezelfde overwegingen.

Vigerend bestemmingsplan.

Binnen de gemeente Assen is geen vigerend bestemmingsplan dat de bouw van een ziekenhuis zonder meer mogelijk maakt. Voor het gebied "Schepersmaat" kan echter eventueel worden volstaan met een aanpassing van de toegestane maximale bouwhoogte en/of het bebouwingspercentage. Voor het gebied "Port Natal" is een nieuw bestemmingsplan nodig. Het vigerende bestemmingsplan voor het gebied "Port Natal" kent echter een bestemming die eveneens in de sfeer van de gezondheidszorg ligt, zij het alleen voor "de verpleging van geesteszieken".

Tabel 1. Toetsing van de lokaties "Port Natal" en "Schepersmaat" aan een aantal aspecten.

aspect	waardering	
	Port Natal	Schepersmaat
Oppervlakte van het terrein	+	+
Vorm van het terrein	+	+
Passend in het structuurplan	o	o
Passend in vigerend bestemmingsplan	o/-	o/+
Eigendom/verwerving	+	+
Geen bebouwing aanwezig	-	+
Bereikbaarheid:		
vanuit de regio	+	+
per auto	+	+
per openbaar vervoer	+	-
per fiets/te voet	+	-
Ligging nabij het centrum	+	-
Landschappelijke en recreatieve aspecten:		
uitlooptmogelijkheden	+	-
visuele inpasbaarheid	+	+
geen aantasting van aanwezige beplanting	o	+
Geluidhinder:		
wegverkeer	o	-
railverkeer	o	o
Geen hinder aan omgeving	+	+
Geen belemmeringen door technische infrastructuur (zoals hoogspanningsleidingen e.d.)	+	+
Bodemgesteldheid	+	+
Technische voorzieningen	+	+
Kosten	niet beoordeeld	niet beoordeeld

Verklaring.

- + de lokatie voldoet goed aan het aspect.
- o de lokatie voldoet matig aan het aspect.
- de lokatie voldoet slecht aan het aspect.
- ? aspect kan nog niet definitief beoordeeld worden.

Eigendom/verwerving en aanwezige bebouwing.

Deze factoren bepalen mede het tijdstip waarop met de bebouwing van het ziekenhuis kan worden begonnen.

De lokatie "Schepersmaat" is in dit opzicht zonder problemen. Voor het terrein van "Port Natal" geldt, dat overdracht van het terrein mede afhankelijk is van de vraag of tijdig vervangende nieuwbouw voor het paviljoen "Port Natal" kan worden gevonden. Hieromtrent wordt op relatief korte termijn zekerheid verwacht.

#### Bereikbaarheid.

Vanwege het feit, dat het merendeel van de patienten die van buiten Assen komen, woonachtig is in gemeenten ten zuiden van Assen, is een lokatie aan de zuidzijde van Assen gunstig. Beide lokaties zijn in dit opzicht gunstig te noemen. Beide lokaties liggen voorts aan het hoofdwegennet van Assen. De lokatie "Port Natal" is relatief dicht nabij het N.S.- en busstation gelegen, terwijl er goede mogelijkheden aanwezig zijn voor een bediening door openbaar busvervoer. De lokatie "Schepersmaat" is in beide opzichten slecht te noemen, vanwege de min of meer excentrische ligging. De lokatie "Port Natal" is dicht nabij het (toekomstige) bevolkingszwaartepunt van Assen gelegen dan Schepersmaat, waardoor deze lokatie aantrekkelijker is voor fietsers dan Schepersmaat.

#### Ligging nabij het centrum.

Zowel ten behoeve van bezoekers als voor het personeel is een goede relatie met het centrumgebeuren belangrijk. De lokatie "Port Natal" is in dit opzicht zeer gunstig gelegen, in tegenstelling tot "Schepersmaat".

#### Landschappelijke aspecten.

Voldoende rekreatiemogelijkheden voor de patienten zijn van groot belang. Het gebied "Port Natal" biedt in dit opzicht, ook volgens het nieuwe bestemmingsplan, zeer goede mogelijkheden. Voor het gebied "Schepersmaat" zal het een zeer lange tijd duren voordat een landschappelijk aantrekkelijke omgeving zal zijn ontstaan. Daar staat tegenover dat bij bebouwing in "Schepersmaat" geen aantasting van groenelementen zou plaatsvinden. Uit de toelichting en de plankaart van het bestemmingsplan "Port Natal" blijkt echter, dat ook in dit gebied de landschappelijk waardevolle gebieden behouden zullen blijven. De visuele inpasbaarheid is voor beide lokaties als goed beoordeeld.

#### Geluidhinder.

Beide lokaties zijn aan het hoofdwegennet gelegen, de lokatie "Schepersmaat" is echter bovendien gelegen langs de hoog gelegen Rijksweg 33. Voor geluidhinder door railverkeer is er geen verschil tussen beide lokaties.

#### Hinder aan omgeving.

Zowel bij "Port Natal" als bij "Schepersmaat" is er sprake van enige woonbebouwing aan de randen van het gebied. Uit de toelichting en uit de plankaart van het bestemmingsplan blijkt, dat er o.a. door de ligging aan het hoofdwegennet, door het bewaren van ruime afstand tot de bebouwing en door het reserve-

ren van voldoende ruimte voor parkeergelegenheid, bij de lokatie "Port Natal" niet of nauwelijks sprake zal zijn van hinder voor de woonomgeving. Bij de lokatie "Schepersmaat" zal aan dezelfde voorwaarden kunnen worden voldaan.

#### Belemmeringen, enz.

Ten aanzien van de aspecten "geen belemmeringen", bodemgesteldheid, technische voorzieningen, enz. voldoen beide lokaties.

#### Kosten.

Bij de lokatiekeuze is het aspekt kosten niet in beschouwing genomen.

#### 3. Afweging en keuze.

Bij de afweging hebben o.a. de aspecten bereikbaarheid per openbaar vervoer, de ligging nabij het centrum en de mogelijkheid tot realisering van een ziekenhuis in een landschappelijk waardevol gebied zonder aantasting van de landschappelijk waardevolle elementen een belangrijke rol gespeeld bij de afweging. Om bovengenoemde redenen heeft de projektgroep de voorkeur gegeven aan de lokatie "Port Natal" boven het terrein "Schepersmaat". Aan de keuze voor "Port Natal" werden echter de volgende randvoorwaarden verbonden:

1. Het ter plaatse geldende bestemmingsplan Zuiderpark moet worden aangepast.
2. De bebouwing dient binnen de huidige bebouwingslijnen van genoemd bestemmingsplan te worden gerealiseerd.
3. Het aanwezige groen dient zoveel mogelijk gespaard te blijven.
4. Vanaf de rondweg zal een aansluiting worden geprojecteerd.
5. De bebouwing zal grotendeels worden uitgevoerd in maximaal drie bouwlagen.
6. De verdere ontwikkeling van de plannen zal met het oog op de ruimtelijke aspecten via de projektgroep geschieden.

Uit de toelichting op het plan en uit de plankaart en de voorschriften blijkt, dat met het onderhavige plan wordt voldaan aan alle genoemde randvoorwaarden.



Bijlage 10.2.-1

Bijlage 10.2.

Enige gegevens uit het "Programma van Eisen".

1. Algemeen.

De totale oppervlakte van het nieuwe ziekenhuis zal 28.320 m<sup>2</sup> bruto bedragen (exclusief kruipruimten). In deze oppervlakte zijn extra voorzieningen begrepen in verband met bijzondere regiofuncties.

Deze bruto-oppervlakte is als volgt opgebouwd:

1. patiëntenhuisvesting	10.330 m <sup>2</sup>
2. onderzoek	5.200 m <sup>2</sup>
3. behandeling	3.190 m <sup>2</sup>
4. paramedische zorg	2.800 m <sup>2</sup>
5. beheer en opleiding	1.750 m <sup>2</sup>
6. civiele en technische diensten	2.205 m <sup>2</sup>
7. personeelsvoorzieningen	835 m <sup>2</sup>
8. reserve	p.m.
9. technische installaties	<u>2.010 m<sup>2</sup></u>
Totaal	28.320 m <sup>2</sup>

De inhoud van het nieuwe ziekenhuis wordt geraamd op 106.200 m<sup>3</sup> (exclusief kruipruimten).

Voor de benodigde terreinoppervlakte is uitgegaan van 60.000 m<sup>2</sup>.

In totaal wordt uitgegaan van 360 bedden, als volgt opgebouwd:

- algemene verpleegafdelingen	264 bedden
- special care	16
- kinderafdeling	36
- kraamafdeling	20
- psychiatrische afdeling	<u>24</u>
	360 bedden

Het aantal verpleegdagen wordt geraamd op  $0,9 \times 365 \times 360 = 118.260$ .

De geraamde personeelsbezetting naar functie is als volgt opgebouwd (exclusief specialisten):

direkte en administratie	35,7
civiele dienst	133,9
technische dienst	16,0
verpleging	259,7
therapieën	17,6
operatiekamers	27,8
poliklinisch en functie-afdeling	24,9
opleiding	9,0
röntgenafdeling	14,0
laboratorium	45,3
apotheek	10,8
medische staf	12,0
maatschappelijk werk	<u>2,0</u>
Totaal	608,7

Het aantal aangevraagde spreek/werkkamers ten behoeve van specialisten, artsen, diëtisten enz. ("specialismen") bedraagt - afgerond - ca. 50. Hierin is een reserve van 3 units begrepen.

Als enige ziekenhuis in de regio dient het ziekenhuis gedurende 24 uren per etmaal beschikbaar te zijn voor opnamen van ongevallen.

## 2. Hoofdopzet gebouwen.

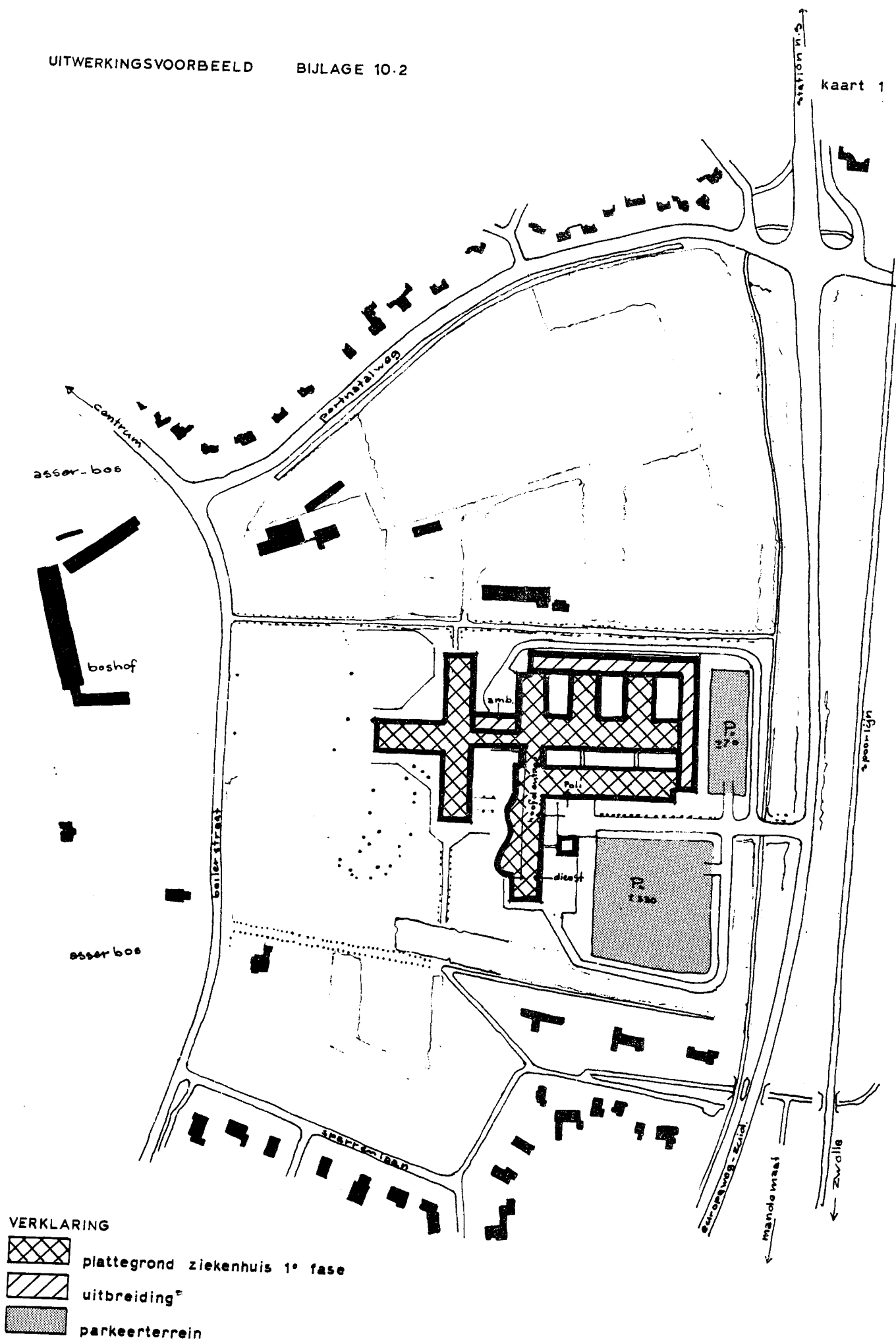
Ten einde het programma van eisen, alsmede de onderlinge relaties van de diverse afdelingen duidelijker te kunnen vaststellen, is een structuurplan ontwikkeld, dat is toegevoegd aan het programma van eisen.

Uit het structuurplan blijkt, dat de gedachten uitgaan naar een opzet, waarbij vijf hoofdelementen kunnen worden onderscheiden, te weten:

- a. huisvesting patiënten;
- b. behandelruimten;
- c. meetruimten;
- d. spreekuurafdeling;
- e. ondersteunende diensten.

## 3. Voorlopig schetsontwerp.

Op basis van het "Programma van Eisen" en binnen de mogelijkheden van het ontwerp-bestemmingsplan is een schetsontwerp voor het nieuwe ziekenhuis ontwikkeld. Dit schetsontwerp is toegevoegd aan deze bijlage. Met nadruk wordt vermeld, dat het schetsontwerp de huidige inzichten weergeeft (maart 1982) en nog niet definitief is.



Bijlage 13.1.

Raming toekomstige verkeersproduktie.

1. Inleiding.

Teneinde inzicht te krijgen in de toekomstige verkeersomvang is een rekenmodel opgesteld. In deze bijlage zijn de aannames en rekenresultaten van dat model opgenomen.

Opgemerkt wordt, dat de ramingen deels gebaseerd zijn op onderzoeksresultaten elders.

De berekende omvang van de vervoersstromen dient dan ook te worden geïnterpreteerd als een benadering van de orde van grootte. Om echter een onderlinge vergelijking van het cijfermateriaal mogelijk te maken zijn de exakte rekenresultaten weergegeven (tot "achter de komma"). Uit het voorgaande blijkt, dat hiermee geen nauwkeurigheid wordt bedoeld.

Zoals vermeld is een deel van de aannames gebaseerd op resultaten van onderzoek elders. Het betreft hier met name de volgende 2 onderzoeken:

1. "Produktie en attractie van ziekenhuizen", juli 1977.  
In dit rapport wordt verslag gedaan naar een onderzoek bij 3 ziekenhuizen in respectievelijk Ede, Veenendaal en Wageningen.
2. "Deelrapport St. Canisiusziekenhuis", maart 1977.  
In dit rapport zijn de resultaten weergegeven van een onderzoek naar de verkeersaantrekkende werking van dit ziekenhuis in Nijmegen.

2. Aantal personenverplaatsingen per etmaal.

De berekening van het aantal personen dat op een werkdag naar en van het ziekenhuis zal gaan, is gebeurd voor een "drukke" dag. (Hiermee worden de alledrukste dagen uitgesloten). De berekening is gebaseerd op een omvang van het ziekenhuis overeenkomstig het thans bekende programma van eisen. De "omvang" heeft betrekking op het aantal bedden, de omvang van de polikliniek en het aantal medewerkers.

Bij de berekening is onderscheid gemaakt in de volgende 4 categorieën:

- a. bezoekers van patienten.
- b. bezoekers van de polikliniek.
- c. personeel.
- d. overigen.

ad a. Bezoekers patienten.

Aangenomen mag worden, dat patienten uit Assen frequenter worden bezocht dan patienten uit de regio, dit in verband met de af te leggen afstanden.

Op basis van onderzoeksresultaten elders zijn de volgende aannames gemaakt voor het bezoek per etmaal:

Patienten uit Assen: 3,2 bezoekers per bed.  
Patienten uit de regio: 2,5 bezoekers per bed.

Bijlage 13.1.-2.

In 1980 was 42% van de patienten afkomstig uit Assen. Bij een bezettingspercentage van 90% zullen de patienten uit Assen circa  $0,42 \times 0,9 \times 360 \times 3,2 = 435$  bezoekers trekken en patienten uit de regio circa  $0,58 \times 0,9 \times 360 \times 2,5 = 470$  bezoekers 1). Elke bezoeker levert 2 verplaatsingen, waarmee het totaal aantal verplaatsingen te berekenen valt op circa  $2 \times (435 + 470) = 1.810$ .

ad b. Bezoekers polikliniek.

Uitgegaan is van een bezoek van circa 12 patienten per specialisme op een drukke dag 2). Bij de aanwezigheid van circa 45 specialismen levert dat  $12 \times 45 = 550$  bezoekers. Per dag levert dat ongeveer 1.100 personenverplaatsingen. Indien voor de bezoekers aan de polikliniek hetzelfde verzorgingsgebied geldt als voor de overige patienten, zal 42% hiervan uit Assen afkomstig zijn. Dat zou betekenen dat circa  $0,42 \times 1.100 = 460$  verplaatsingen op Assen gericht zijn en de overige 640 op de regio.

ad c. Personeel.

In 1980 bedroeg het totale personeelsbestand 641 personen, waarvan 150 op part-time basis. De personeelsbezetting op full-time basis bedroeg 589 personen, zodat het feitelijk personeelsbestand ongeveer 10% hoger is als gevolg van part-time banen. Volgens het programma van eisen zal het toekomstige personeelsbestand op full-time basis ongeveer 600 personen bedragen (zie bijlage 10.1).

Bij een vermeerdering met 10% vanwege part-time banen zal het feitelijke personeelsbestand ongeveer 660 personen kunnen omvatten. Vermeerderd met ongeveer 45 specialisten e.d. (zie bijlage 10.1) is het totaal aantal medewerkers te ramen op 705.

Aangenomen is, dat hiervan op een drukke dag ongeveer 80% aanwezig zal zijn, ofwel circa 565 personen.

Deze leveren  $2 \times 565 = 1.130$  verplaatsingen.

Aangenomen, dat in de middagpauze ongeveer 100 personen het terrein van het ziekenhuis verlaten, levert dat nog eens 200 personenverplaatsingen extra.

Dit leidt tot totaal 1.330 personenverplaatsingen.

Aangenomen is, dat van het personeel ongeveer 70% in Assen zal wonen en 30% in de regio. Aangenomen dat de verplaatsingen 's middags uitsluitend op Assen betrekking hebben, valt te becijferen, dat in totaal 990 verplaatsingen binnen Assen zullen plaatsvinden en 340 naar en van de regio.

- 1) Gemiddeld derhalve 2,8 bezoeker per bezet bed op een werkdag. Bij het in Ede, Veenendaal en Wageningen uitgevoerde onderzoek zijn waarden gevonden van respectievelijk 3,23, 2,53 en 2,66 bezoekers per bezet bed op een werkdag. Op zondagen liggen deze aantallen hoger.
- 2) Bij het in Ede, Veenendaal en Wageningen uitgevoerde onderzoek zijn bezoekersaantallen gevonden van resp. 17, 9 en 13 bezoekers per specialist op de enquête dag.

d. Overigen.

Op basis van het in Nijmegen uitgevoerde onderzoek is aangenomen, dat de categorie "overigen" circa 6% van het totaal aantal verplaatsingen omvat.

Uitgaande van de onder a, b en c genoemde ramingen zal het aantal verplaatsingen voor de categorie "overigen" dan ongeveer 270 zijn.

Aangenomen is, dat hiervan ongeveer 70%, ofwel 190 verplaatsingen, op Assen zijn gericht en 30%, ofwel 80, op de regio.

Samenvattend overzicht.

In tabel 1 is een overzicht gegeven van het aantal berekende personenverplaatsingen op een drukke dag.

Tabel 1. Berekende personenverplaatsingen per etmaal.

Kategorie	Pers.verplaatsingen naar of van			
	Assen	Elders	Totaal absoluut	Totaal in %
Bezoek patienten	870	940	1.810	40%
Bezoek polikliniek	460	640	1.100	24%
Personeel	990	340	1.330	30%
Overigen	190	80	270	6%
Totaal	2.510	2.000	4.510	100%

Gerelateerd aan het aantal bedden (360) betekent het bovenstaande, dat er per dag ruim 12 personenverplaatsingen per bed zijn berekend 1).

3. Vervoermiddelkeuze huidige situatie.

Ten aanzien van de vervoermiddelkeuze is een relatie gelegd met de afstand waarover gereisd wordt (een grotere afstand leidt tot een groter aandeel van de auto en het openbaar vervoer en een lager aandeel van verplaatsingen te voet en per (brom)-fiets). De aangehouden waarden zijn weergegeven in tabel 2.

Voor het bepalen van de afstanden binnen Assen is uitgegaan van de toekomstige bevolkingsspreiding, zoals gegeven in het structuurplan van Assen (realisering van Peelo en Marsdijk, daling van het inwonertal in bestaande gebieden).

De bevolkingsspreiding in Assen, in relatie tot de hemelsbrede afstand tot het ziekenhuis is, op basis van het structuurplan als volgt (tabel 3).

Tabel 3. Bevolkingsspreiding Assen in 1995 in relatie tot de hemelsbrede afstand tot het ziekenhuis.

afstand in km	% bevolking
0-1	9,1%
1-2	29,4%
2-3	28,4%
3-4	25,7%
4-5	7,4%
Totaal	100 %

1) Het in Nijmegen uitgevoerde onderzoek leidde tot 12,5 verplaatsingen per bed.

Tabel 2. Vervoermiddelkeuze per motief in relatie tot de reisafstand.

Bezoekers patiënten en polikliniek.

Vervoermiddel	Afstand in km					
	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5 en meer
te voet, fiets of bromfiets	75%	55%	50%	40%	30%	10%
auto (inclusief passagiers)	25%	40%	45%	50%	60%	75%
openbaar vervoer, taxi e.d.	-	5%	5%	10%	10%	15%

Personeel.

Vervoermiddel	Afstand in km					
	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5 en meer
te voet, fiets en bromfiets	80%	70%	65%	55%	50%	15%
auto (inclusief passagiers)	20%	25%	30%	35%	40%	65%
openbaar vervoer, taxi e.d.	-	5%	5%	10%	10%	20%

Overigen.

Vervoermiddel	Afstand in km.					
	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5 en meer
te voet, fiets of bromfiets	10%	10%	5%	5%	5%	-
auto (inclusief passagiers)	90%	90%	90%	90%	90%	90%
openbaar vervoer, taxi e.d.	-	-	5%	5%	5%	10%

In tabel 4 is het aantal verplaatsingen per vervoermiddel weer-  
gegeven, onderscheiden naar de 4 categorieën.

Tabel 4. Verplaatsingen per vervoermiddel per etmaal.

Vervoermiddel	Bezoek patien- ten	Bezoek poli- kliniek	Perso- neel	Ove- rigen	Totaal abs.	Totaal in %
te voet, fiets en bromfiets per auto (incl. passagiers)	527	292	687	14	1520	33,7%
openbaar ver- voer/taxi e.d.	1089	682	515	241	2527	56,0%
	194	126	128	15	463	10,3
totaal	1810	1100	1330	270	4510	100,0%

Uit de tabel blijkt, dat volgens het rekenmodel in totaal onge-  
veer 1/3 zich te voet of per (brom)fiets naar of van het zieken-  
huis zal bewegen, ongeveer 55% per auto en ongeveer 10% per  
openbaar vervoer.

De resultaten van de vervoermiddelkeuze stemmen goed overeen  
met hetgeen in Ede, Veenendaal, Wageningen en Nijmegen is gevon-  
den.

De vervoermiddelkeuze is voor verplaatsingen naar Assen anders  
dan voor de regio, zoals blijkt uit onderstaande tabel 5.

Tabel 5. Vervoermiddelkeuze, onderscheiden voor verplaatsingen  
in Assen en daarbuiten.

Vervoermiddel	Herkomst of bestemming in		Totaal
	Assen	Elders	
te voet, fiets en bromfiets	52,2%	10,5%	33,7%
per auto (inclusief passagiers)	41,8%	73,9%	56,0%
openbaar vervoer/ taxi e.d.	6,0%	15,6%	10,3%
totaal	100,0%	100,0%	100,0%

De verplaatsingen per auto kunnen, na omrekening via de gemiddelde  
autobezetting, worden herleid tot verplaatsingen van auto's.

De gehanteerde autobezetting is weergegeven in tabel 6.

Tabel 6. Autobezetting per categorie.

Kategorie	Autobezetting
Bezoekers patiënten	1,7
Bezoekers polikliniek	1,6
Personeel	1,1
Overigen	1,2

Een en ander leidt tot het volgende resultaat.

Tabel 7. Verplaatsingen van auto's (per etmaal).

	Herkomst of bestemming in			Totaal in %
	Assen	Elders	Totaal	
Bezoek patiënten	225	415	640	36,4
Bezoek polikliniek	135	320	455	25,8
Personeel	265	200	465	26,4
Overigen	140	60	200	11,4
Totaal	765	995	1760	100,0%



In totaliteit wordt het aantal auto's dat per etmaal naar of van het ziekenhuis zal gaan, berekend op 1.760. Aangezien, zoals genoemd, rekening gehouden moet worden met marges, kan (bij een mogelijke fout van  $\pm 15\%$ ) worden verondersteld, dat het aantal auto's per etmaal naar en van het ziekenhuis waarschijnlijk 1.500 à 2.000 zal bedragen.

#### 4. Toekomstige vervoermiddelkeuze.

Bij een verdergaande toename van het autobezit kan voor de toekomst een hoger aandeel worden verondersteld van de auto in het aantal verplaatsingen voor de categorieën bezoekers (patienten en polikliniek) en personeel.

Voor de huidige situatie is uitgegaan van een autobeschikbaarheid van ca. 70% voor de bezoekers (en een autogebruik van ca. 85% daarvan) en van ca. 50% voor het personeel (met een autogebruik van ca. 80% daarvan).

Voor de toekomst is aangenomen dat de autobeschikbaarheid zal toenemen tot circa 90% voor de bezoekers en tot circa 80% voor het personeel. Het autogebruik is konstant verondersteld. In de toekomst zal dan circa 75% van de bezoekers per auto komen (thans circa 60%) en circa 55% van het personeel (thans circa 40%).

Bij een gelijkblijvende autobezetting zijn dan de volgende autoverplaatsingen te berekenen:

Bezoekers patienten:	800
Bezoekers polikliniek:	515
Personeel:	665

Tezamen met de categorie "Overigen" (circa 200 auto's per dag) leidt dit tot een berekende omvang van het autoverkeer van circa 2.200 auto's per dag. Dat is circa 25% hoger dan voor de huidige situatie.

Deze raming kan als een maximum worden gezien. Bij een dalend autogebruik en/of een minder snelle toename van de autobeschikbaarheid kan ook een gelijkblijven en wellicht een daling van de omvang van het autoverkeer worden verondersteld.

#### 5. Routekeuze langzaam verkeer.

Verplaatsingen binnen Assen zijn, per afstandsklasse, verdeeld naar evenredigheid met de toekomstige bevolkingsspreiding. Voor verplaatsingen buiten Assen is een meer gelijkmatige verdeling verondersteld voor de categorieën "Personeel" en "Overigen". Voor "Bezoekers van patienten en de polikliniek" is uitgegaan van de herkomst van patienten naar gemeente, zoals geregistreerd in 1980.

Tabel 8. Routekeuze fietsverkeer.

Richting/via	Herkomst of bestemming in			Totaal in %
	Assen	Elders	Totaal	
N.W. (Beilerstraat-Noord)	501	73	574	37,7
N.O. (Europaweg-zuid/Overcingellaan)	722	71	793	52,2
Z.O. (Sparrenlaan Oost)	16 1)	-	16	1,1
Z.W. (Beilerstraat-Zuid)	72	65	137	9,0
Totaal	1311	209	1520	100,0%

1) Exclusief eventuele verplaatsingen tussen "Licht en Kracht" en het ziekenhuis.

## 6. Routekeuze autoverkeer.

Bij de bepaling van de routekeuze voor autoverkeer is uitgegaan van een aansluiting op de Europaweg.

Het autoverkeer binnen Assen is toegedeeld, per afstandsklasse, naar evenredigheid met de bevolkingsspreiding.

Voor externe verplaatsingen zijn dezelfde veronderstellingen ingevoerd als bij het langzame verkeer.

Intern gericht verkeer is vooral op het noorden gericht.

Extern gerichte relaties zijn met name op het zuiden gericht.

Dit geldt zowel voor relaties richting zuiden als naar het westen (Smilde, Norg, enz.). Relaties richting Rolde zijn voor 50% via Rijksweg 33 (Zuid) en voor 50% via de Roldertunnel (Noord) toegedeeld.

Er resulteert het volgende beeld (tabel 9).

Tabel 9. Verdeling autoverkeer naar richting per motief.

Kategorie	Routekeuze op Europaweg.		totaal
	richting Noord	richting Zuid	
Bezoek patienten	293	347	640
Bezoek polikliniek	189	266	455
Personeel	307	158	465
Overig	147	53	200
Totaal	936	824	1760
Totaal in %	53	47	100

Van het verkeer in noordelijke richting zal ongeveer 30% via de Port Natalweg verder reizen. Dat betekent circa 280 auto's per etmaal.

Rekening houdende met marges kan de verkeerstoename door autoverkeer op de Port Natalweg/Beilerstraat worden geraamd op 250 à 300 auto's per etmaal.

## 7. Parkeerbehoefte.

Een gebruikelijke, algemene parkeernorm is een parkeerbehoefte van 1 parkeerplaats per bed voor de huidige situatie en van 1,25 parkeerplaatsen per bed voor de toekomstige situatie. 1) Dit zou leiden tot een parkeerbehoefte van 360 à 450 parkeerplaatsen.

Veronderstelt men, dat op de drukste dagen in een jaar de parkeerbehoefte ca. 10% hoger ligt, dan zou de parkeerbehoefte op topdagen ca. 400 à 500 parkeerplaatsen kunnen bedragen.

Ten einde een beter inzicht te krijgen in de parkeerbehoefte, is onderzoek verricht bij het huidige Wilhelmina Ziekenhuis. Deze waarnemingen dienden tevens ter controle van de berekeningen in de voorgaande paragrafen. Enige resultaten zijn:

De parkeerbehoefte voor auto's van personeel bedraagt ca. 200 parkeerplaatsen overdag.

Voor het bezoek aan de polikliniek zijn in het drukste uur voor deze categorie ('s morgens van 9-10) ca. 60 parkeerplaatsen nodig.

1) Zie bijv. Stedebouw en Volkshuisvesting, september 1977.

Het bezoek aan patienten leidt tot een totale parkeerbehoefte van ca. 200 parkeerplaatsen tijdens het middagbezoekuur en van ca. 250 parkeerplaatsen bij het avondbezoekuur. Deze aanvullende waarnemingen bevestigen de eerdergenoemde ramingen van de parkeerbehoefte.

#### 8. Verkeerslichten.

In het kader van het bestemmingsplan hoeven geen besluiten te worden genomen over het al dan niet plaatsen van verkeerslichten bij de nieuwe hoofdtoegang.

Voorlopige becijferingen, mede gebaseerd op de geraamde verkeersproductie, duiden echter wel op de wenselijkheid om de nieuwe aansluiting van verkeerslichten te voorzien, deels uit capaciteitsoverwegingen, maar vooral uit veiligheidsoverwegingen. Bepalend zijn zowel de spreiding van het verkeer over de dag (sterke pieken tijdens de bezoeken), als het gegeven dat de nieuwe aansluiting, bij benadering uit zuidelijke richting, juist aan het einde van een bocht ligt, waardoor het uitzicht ter plaatse beperkt is.

Door de aanwezigheid van verkeerslichten zal voorts voorkomen kunnen worden dat op de Europaweg-Zuid gereden zal worden met te hoge snelheden.

Tenslotte kan in de overwegingen worden betrokken dat het mogelijk zal zijn dat de ambulances de verkeerslichten kunnen beïnvloeden. Om bovengenoemde redenen wordt aanbevolen bij de vormgeving van de hoofdtoegang rekening te houden met de mogelijkheid van plaatsing van verkeerslichten.

Bijlage 14.1. Toekomstige situatie geluidhinder.

1. Toekomstige geluidssituatie.

1.1. Wegverkeerslawaaai.

Over het toekomstig gebruik van de Europaweg-Zuid, de Port Natalweg en de Beilerstraat is de informatie ontleend aan de "Verkeersprognose Assen voor het jaar 1995", behorende bij het structuurplan Assen.

Met betrekking tot de snelheid van het verkeer op de Europaweg-Zuid in de toekomst is uitgegaan van 50 km/uur.

Bij de berekening van het toekomstig geluidnivo is uitgegaan van een waarneemhoogte van 5.00 m boven het maaiveld.

De resultaten van de geluidberekening, uitgevoerd volgens de thans geldende rekenmethodiek ex art. 102 van de Wet Geluidhinder, staan in tabel 1 en op kaart 14.1 weergegeven.

Tabel: 1. Verkeersgegevens (prognose 1995) en berekende afstanden ten opzichte van de as van de weg met een etmaalwaarde van 55 dB(A).

weg	etmaal- intensiteit	snelheid	% vracht- verkeer	overdag etmaal- waarde 55 dB(A)	's nachts etmaal- waarde 55 dB(A)
Europaweg-Zuid	11500 1)	50 km/uur	15	85	70
Port Natalweg	2800	50 km/uur	5	23	20
Beilerstraat	3500	50 km/uur	5	25	22

1.2. Spoorweglawaaai.

Ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van het personen- en goederentreinverkeer kan worden opgemerkt, dat van de zijde van de Nederlandse Spoorwegen geen grote wijzigingen worden verwacht. De resultaten van de geluidberekeningen zijn weergegeven op de kaart 14.2.

14.2. Grenswaarden.

In de wettelijke regelingen ter voorkoming en bestrijding van de geluidhinder is in de mogelijkheid voorzien om, naast grenswaarden voor woonbebouwing, ook grenswaarden te stellen voor geluidgevoelige bebouwing anders dan woonbebouwing.

Om te komen tot het stellen van ten hoogst toelaatbare geluidnivo's voor andere geluidgevoelige bestemmingen dan woningen en deze ook te onderbouwen, is in het kader van het ICG-project VL-24 onderzoek verricht. Dit onderzoek heeft bestaan uit enquêtes, laboratoriumwerk, proeven uitgevoerd in de werkelijke situatie en uit literatuuronderzoek, met name uit het buitenland.

1) Inclusief verkeer dat door het ziekenhuis zelf wordt agetrokken.

Uit genoemd onderzoek kan gekonkludeerd worden dat voor de dagperiode een grenswaarde aanbevolen wordt van 30 dB(A) als binnennivo en voor de nachtperiode een grenswaarde aanbevolen wordt van 25 dB(A) eveneens als binnennivo.

Wordt ervan uitgegaan dat de gevelkonstructie een geluidreductie teweeg brengt van 25 dB(A), hetgeen bij een gesloten gevelwand, zoals die zal worden toegepast zeer goed haalbaar is, dan zien de grenswaarden er voor de buitennivo's uit volgens tabel 2.A.

Tabel 2.A. Aanbevolen grenswaarden in dB(A) voor ziekenhuizen.

	overdag	's nachts
binnen	30	25
buiten	55	50

Uitgaande van de wettelijke normen voor verkeerslawaaï ten aanzien van de geluidbelasting op de gevel, zien de grenswaarden er uit volgens tabel 2.B. (Hier is eveneens uitgegaan van een geluidreductie van 25 dB(A) door de gevelkonstructie).

Tabel 2.B. Wettelijke grenswaarden (verkeerslawaaï) in dB(A) voor bebouwing (o.a. ziekenhuizen).

	overdag	's nachts
binnen	30	20
buiten	55	45
	(50 + 5)	(40 + 5)

In deze tabel is ervan uitgegaan dat het verkeer in de toekomst 5 dB(A) stiller wordt (ex artikel 103 Wet Geluidhinder).

Uitgaande van de te hanteren beleidsnormen ten aanzien van spoorweglawaaï zien de grenswaarden er uit volgens tabel 2.C (geluidreductie ten gevolge van de gevel 25 dB(A)).

Tabel 2.C. Beleidsnormen (spoorweglawaaï) in dB(A) voor bebouwing (o.a. ziekenhuizen) binnen een straal van 1.500 m van een station.

	overdag	's avonds	's nachts
binnen	40	35	30
buiten	65	60	55

Uit bovenstaande tabellen (2.A en 2.B) kan gekonkludeerd worden dat indien de wettelijke grenswaarden van wegverkeerslawaaï worden gehanteerd, voldaan wordt aan de aanbevolen grenswaarden voor ziekenhuizen.

Uit de tabellen 2.A en 2.C blijkt, dat indien de beleidsnormen voor spoorweglawaaï worden gehanteerd, niet voldaan wordt aan de aanbevolen grenswaarden voor ziekenhuizen, zowel voor de dag als voor de nachtperiode. Om deze reden zijn de normen voor de te hanteren grenswaarde voor het spoorweglawaaï als volgt aangepast (tabel 2.D).

Tabel 2.D. Aangepaste normen (spoorweglawaaai) in dB(A) voor ziekenhuizen.

	overdag	's avonds	's nachts
binnen	30	30	25
buiten	55	55	50

Daar in het vermelde I.C.G.-onderzoek geen onderscheid gemaakt is tussen de avondperiode en de dagperiode, is voor het bepalen van de grenswaarde voor de avondperiode dezelfde waarde gehanteerd als voor de dagperiode.

Resumerend kan gesteld worden dat voor verkeerslawaaai de grenswaarden conform tabel 2.B gelden en dat voor spoorweglawaaai de grenswaarden conform tabel 2.D gehanteerd worden. Konkreet betekent dit voor verkeerslawaaai een grenswaarde van 55 (55+0) dB(A) etmaalwaarde en voor spoorweglawaaai een grenswaarde voor de dag- en avondperiode 55 (55+0) dB(A) etmaalwaarde en voor de nachtperiode 60 (50+10) dB(A) etmaalwaarde.





# Provincie Drenthe

bouw- en  
woningtoezicht  
27 BB

ASSEN: 3 maart 1986

Nummer: 9/I/A14/18.980

Afdeling: 1

Uw brief van: 4 december 1985,  
nummer 4755

Onderwerp: Uitwerkingsplan  
Ontsluiting nieuw  
Wilhelminaziekenhuis  
(artikel 11 WRO)

Aan:  
het college van burgemeester  
en wethouders van de gemeente  
Assen

No. 860537	
OOR - 1.777.811.22	
- 4 MAART 1986	
Well	
B.A.	
St. Br	

Geacht college,

Hierbij doen wij u een afschrift toekomen van ons besluit van 25 februari 1986, nummer I/A14/18.980, houdende goedkeuring van uw besluit van 3 december 1985 tot vaststelling van het Uitwerkingsplan Ontsluiting nieuw Wilhelminaziekenhuis, gelegen in het Bestemmingsplan Port Natal.

Een exemplaar van uw besluit en de daarbij behorende plankaart en voorschriften, voorzien van het bewijs van goedkeuring, treft u hierbij aan.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

*A. G. Oude*

, voorzitter

*[Signature]*

, griffier

Bijlage(n):  
ghn/coll.2V

\* landm. / grondzaken  
\* civiel - technisch

hopie: \* bouw- en woningtoezicht  
\* stede bouw

6 mrt. '86





# PROVINCIE DRENTHE

25 februari 1986

ASSEN:

I/A14/18.980

Nummer:

1

Afdeling:

Uitwerkingsplan Ontsluiting nieuw

Onderwerp:

Wilhelminaziekenhuis (artikel 11 WRO)

---

Gedeputeerde staten van Drenthe;

gelezen het door het college van burgemeester en wethouders van Assen bij brief van 4 december 1985, nummer 4755, ingezonden en op 6 december 1985 bij de Provinciale griffie ingekomen besluit van dat college van 3 december 1985 tot vaststelling van het Uitwerkingsplan Ontsluiting nieuw Wilhelminaziekenhuis, gelegen in het Bestemmingsplan Port Natal;

gelezen het daaromtrent uitgebracht advies van de Werkcommissie Afwijking bestemmingsplannen d.d. 13 februari 1986, nummer 48.729;

overwegende dat het college van burgemeester en wethouders voornoemd ingevolge artikel 13, lid 1, van de van het Bestemmingsplan Port Natal deel uitmakende voorschriften het gedeelte van het plangebied met de bestemming Verkeersdoeleinden moeten uitwerken met inachtneming van de in artikel 9 van genoemde voorschriften opgenomen bepalingen;

dat deze uitwerking binnen deze bepalingen is gebleven;

dat dit college zich ook overigens met deze uitwerking kan verenigen;

herlezen hun besluit van 28 januari 1986, nummer I/A76/18.980, afdeling 1, waarbij de beslissing omtrent voormeld besluit van het college van burgemeester en wethouders voornoemd voor de tijd van één maand is verdaagd;

gelet op artikel 11 van de Wet op de ruimtelijke ordening;

BESLUITEN:

## Artikel 1

Voormeld besluit van het college van burgemeester en wethouders van Assen van 3 december 1985 goed te keuren.

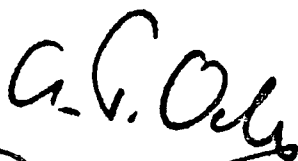
Artikel 2

Vorenstaande beslissing te vermelden op alle exemplaren van het besluit, de plankaart en de voorschriften en een exemplaar van elk van die stukken, vergezeld van een afschrift van dit besluit te doen toekomen aan het college van burgemeester en wethouders van Assen

Artikel 3

Afschrift van dit besluit te doen toekomen aan de Werkcommissie Afwijking bestemmingsplannen en de inspecteur van de ruimtelijke ordening te Groningen.

Gedeputeerde staten voornoemd,



, voorzitter



, griffier

ghn/coll.67

Met uitzondering van:

- a. de op de plankaart voorkomende bestemming "wegen", zoals dezerzijds rood-omlijnd is aangegeven en het daarbinnen voorkomende gedeelte van de aanduiding "fietspad";
- b. de volgende (gedeelten) van de van het plan deel uitmakende voorschriften:
  - artikel 3, lid 3, sub c;
  - artikel 8;
  - artikel 14, lid 2;
  - artikel 14, lid 3, voor wat betreft de zinsnede "en 2".

GOEDGEKEURD bij besluit van gedeputeerde  
staten van Drenthe van *11 juli 1983*

nr. *21/13.207*

*A.G. Oels*

,voorzitter

*[Signature]*

,griffier

Vastgesteld door de raad van de gemeente  
Assen bij besluit van 15 juli 1982, nr 5.

*[Signature]*

,voorzitter.  
J. W. MASMAN

*[Signature]*

,secretaris.  
H. J. BOEREMA

*Kroon 6-1-85*

gemeente: ASSEN

plan : bestemmingsplan port natal

schaal : 1:1000

datum : dec.'81<sub>E</sub> jan.'82<sub>E</sub> mrt.'82

hpart raadgevend ingenieursburo

formaat: 80 x 82

tek.nr : C2 1c-2

code nr: 10 01 05 000

ir.r.hajema en partners b.v.

assen/deventer

