Gemeente Assen

FlorijnAs

Structuurvisie - ontwerp





Structuurvisie FlorijnAs Ontwerp

In het kader van de Crisis- en Herstelwet

ontwerp juni 2011

Voorwoord

Inhoud

Inleiding **05**

1. Het kader **08**
1.1 Kwaliteiten 10
1.2 Ontwikkelingen in de samenleving 10
1.3 Ambities 13
1.4 Achtergrond van de FlorijnAs 14
1.5 Programmaopgave 17

2. De deelgebieden **20**
2.1 Assen Zuid 20
2.2 Havenkade 24
2.3 Revitalisering Stadsbedrijvenpark 26
2.4 Assen aan de Aa 28
2.5 Stationsgebied en Stadsboulevard 30
2.6 Tweede fase Blauwe As 34

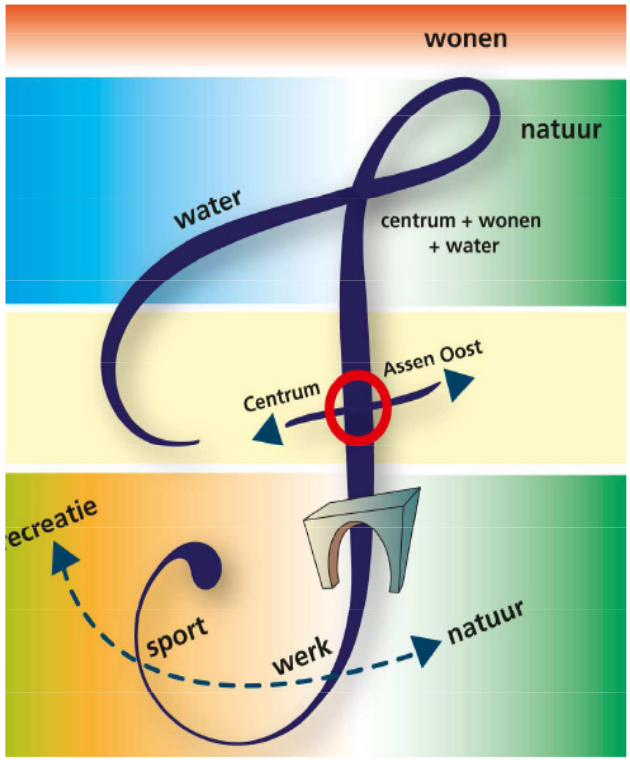
3. Uitvoering en vervolg **36**
3.1 Plan van aanpak gebruik CHW 36
3.2 De projectcommissie 38
3.3 Communicatie en participatie 39
3.4 Juridische bijzonderheden CHW 39
3.5 Economische uitvoerbaarheid FlorijnAs 42
3.6 Planning FlorijnAs 49
3.7 Risico's FlorijnAs 49
3.8 Doorwerking milieugevolgen in deelprojecten 49

Bijlagen
Bijlage 1 werking Crisis- en herstelwet 53
Bijlage 2 risicotabel FlorijnAs 60
Bijlage 3 inkoopbeleid gemeente Assen 68
Bijlage 4 planMER FlorijnAs (Grontmij) (externe bijlage)
Bijlage 5 planschaderisicoanalyse FlorijnAs,(SAOZ) (externe bijlage)

Inleiding

De FlorijnAs is het belangrijkste ontwikkelingsgebied van de gemeente Assen. Tot 2030 vinden hier de meeste ontwikkelingen plaats die de groei naar 80.000 inwoners faciliteren. Het belang strekt verder dan de gemeente Assen want de FlorijnAs geeft een krachtige impuls aan stad en regio. Zo zorgen de werkgelegenheidseffecten voor een versterking van de regionale arbeidsmarkt. De investeringen in gebiedsontwikkeling en bereikbaarheid vergroten de vitaliteit en aantrekkingskracht van het gehele verzorgingsgebied van Assen. Dit is ook in het belang van de omliggende gemeenten. Niet voor niets heeft Assen de afstemming gezocht met betrokken overheden bij het ontwikkelen van de plannen. Bovendien is een actieve (financiële) participatie van regio, provincie en Rijk bij de integrale benadering van FlorijnAs als één ambitie en opgave van strategisch belang.

Unieke ontwikkelkansen
De FlorijnAs is een breed programma met uiteenlopende ruimtelijke onderdelen: herontwikkeling, transformatie, revitalisering, intensivering van het ruimtegebruik, herinrichting, infrastructurele ingrepen, een nieuw bedrijventerrein en landschapsontwikkeling.De FlorijnAs is een van de prioriteiten in het collegeprogramma 2011 – 2014. Via de FlorijnAs realiseren we een belangrijk deel van de groeiopgave voor wonen, werken, recreatie en toerisme, onderwijs en cultuur, horeca, zorg en bedrijvigheid. Er zijn zeven deelgebieden met elk een eigen karakter en (her)ontwikkelkansen. Het gaat om Assen Zuid, Havenkwartier, Revitalisering Stadsbedrijvenpark, landschapsontwikkeling Assen aan de Aa, Stationsgebied en Stadsboulevard en de Blauwe As tweede fase.



Aantoonbaar nut
De FlorijnAs bestaat uit gebiedsontwikkeling en projecten die de bereikbaarheid verbeteren. De bereikbaarheidsonderdelen zijn Blauwe As tweede fase, Assen Zuid, Stadsboulevard en Stationsgebied. Deze vallen onder het Regionaal Specifiek Pakket (RSP) waarmee het Rijk het schrappen van de Zuiderzeelijn compenseert. De vijf bereikbaarheidsprojecten hebben volgens het Rijk een aantoonbaar maatschappelijk nut. Uitvoering ervan staat niet meer ter discussie.

Sneller ontwikkelen
Vanwege het belang van de FlorijnAs voor de economie van Assen en omgeving is besloten gebruik te maken van de Crisis- en herstelwet (Chw. Dit tijdelijke instrument stelt overheden in staat om procedures versneld te doorlopen zodat ze eerder hun investeringen kunnen realiseren. Dit draagt bij aan het herstel na de recente economische crisis. De meerwaarde van de Chw is dat deze niet alleen de gemeente bindt aan de benoemde ambities maar ook bestuursorganen die betrokken zijn bij de verschillende deelprojecten. Burgers, bedrijven en andere dan bovengenoemde overheden zijn er formeel niet aan gebonden. Juridisch bindende uitspraken komen tot stand via de uitwerking in bestemmingsplannen en andere uitvoeringsbesluiten.

Samenwerken met rijk en regio
Voorwaarde voor het gebruik van de versnellingsmogelijkheden van de Crisis- en herstelwet is het opstellen van deze Structuurvisie FlorijnAs. Dit is gebeurd in samenspraak met betrokken bestuursorganen: de provincie Drenthe, de omliggende gemeenten Tynaarlo, Aa en Hunze en Midden-Drenthe, het waterschap Hunze en Aa's, en de drie ministeries

I&M, EL&I en Defensie. Ook zij zien het belang van deze visie en willen samen met ons meewerken aan de realisatie. Zij stemmen in met de visie en nemen deel aan de zogeheten projectcommissie. Hierin wordt samengewerkt aan de versnelde ontwikkeling van de deelprogramma's van de FlorijnAs.

Concreet en flexibel
De structuurvisie FlorijnAs voor 2030 is concreet op de korte en flexibel op de lange termijn. De structuurvisie is een planvorm uit de Wet ruimtelijke ordening en beschrijft het voorgenomen gemeentelijk beleid op hoofdlijnen. Deze structuurvisie brengt samenhang aan in de deelprogramma's van de FlorijnAs en biedt het planologisch kader voor het versneld realiseren hiervan.

Samenhang in plannen
Rijk en regio onderschrijven dat de FlorijnAs één van de belangrijkste gebiedsopgaven is voor Noord-Nederland. Ze doen daarom gezamenlijk een MIRT onderzoek om de gebiedsontwikkeling en verstedelijkingsambitie uitvoerbaar te maken. Het onderzoek spitst zich toe op vier onderdelen. Voor het Havenkwartier gaat het om het verdichten met een stedelijk karakter met behoud van het groene en ontspannen karakter van Assen en de vraag hoe om te gaan met de rioolzuiveringsinstallatie. Bij de landschapsontwikkeling Assen aan de Aa gaat het om het combineren van groene doelstellingen met Natura 2000 doelstellingen. Voor Assen Zuid staat de vraag centraal hoe overheden en marktpartijen de duurzame ontwikkelingen op een economische haalbare wijze kunnen realiseren.

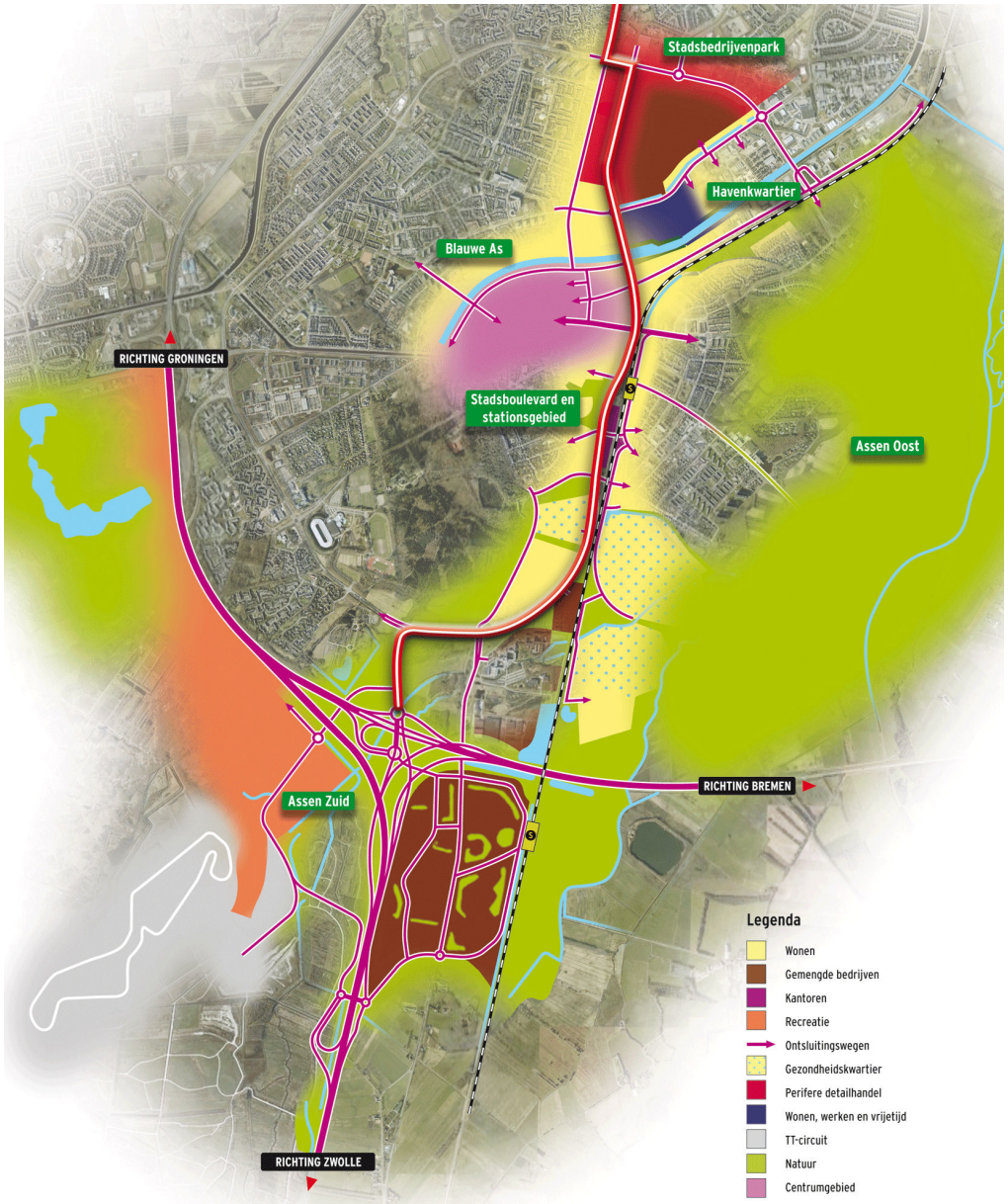
In 2010 hebben we de Structuurvisie Assen 2030 vastgesteld. Hierin staan onze ambities voor degehele stad benoemd. Met deze visie kiezen we voor economische en ruimtelijke ontwikkeling van Assen met name langs de noord-zuidas. Dit is uitgewerkt in de Masterstudie FlorijnAs. De resultaten van de Masterstudie zijn in 2010 besproken in de gemeenteraad. Deze beide documenten zijn de belangrijkste basis geweest voor de op te stellen Structuurvisie FlorijnAs. Deze structuurvisie bundelt bestaand gemeentelijk beleid en beleid van onze bestuurlijke partners. Het is dus geen volledig nieuwe visie. Door de samenhang zijn we in staat projecten versneld uit te voeren.



Tot slot is de FlorijnAs in het collegeprogramma 2010-2014 benoemd als collegeprioriteit. Via de FlorijnAs realiseren we een belangrijk deel van de groeiopgave voor wonen, werken, recreatie en toerisme, onderwijs en cultuur, horeca, zorg en bedrijvigheid. Voor het verder ontwikkelen van de plannen zoeken we nadrukkelijk de samenwerking met maatschappelijke partners en investeerders.

Onderzoek milieueffecten
Voor de structuurvisie FlorijnAs zijn de milieuconsequenties van de verschillende deelprojecten in beeld gebracht. De resultaten zijn gebruikt voor het optimaliseren van de plannen. De wettelijke milieunormen waren hierbij het uitgangspunt. In de bijlagen is een verantwoording te vinden van de uitkomsten van de planMER en de planoptimalisatie.

Leeswijzer
De structuurvisie FlorijnAs is als volgt opgebouwd: Hoofdstuk 1 beschrijft de huidige situatie van Assen, de trends die op ons afkomen, en onze benoemde ambities voor het Assen van 2030. Dit alles resulteert in een programmatische opgave voor de FlorijnAs. Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van de verschillende deelgebieden. De problematiek van de verschillende projecten komt aan de orde met een nadere uitwerking van onze ambities op projectniveau. Dit deel laat zien wat we willen met de FlorijnAs op deelgebiedniveau. Het laatste hoofdstuk gaat in op de uitvoerbaarheid van het totale programma.


Stadsbedrijvenpark
Havenkwartier
Blauwe As
RICHTING GRONINGEN
Stadsboulevard en stationsgebied
Assen Oost
Assen Zuid
RICHTING BREMEN
RICHTING ZWOLLE
Legenda
Wonen
Gemengde bedrijven
Kantoren
Recreatie
Ontsluitingswegen
Gezondheidskwartier
Perifere detailhandel
Wonen, werken en vrijetijd
TT-circuit
Natuur
Centrumgebied

Hoofdstuk 1 Het Kader

De Structuurvisie FlorijnAs is een uitwerking van de integrale structuurvisie Assen 2030 die we in 2010 hebben vastgesteld. De koers, doelen en ambities uit de integrale structuurvisie gelden grotendeels ook voor de Structuurvisie FlorijnAs. Wel hebben de economische omstandigheden geleid tot aangepaste ambities op het gebied van woningbouw, kantoren en de aanleg van bedrijventerreinen.

In dit hoofdstuk staan we stil bij onze identiteit en kwaliteiten. Ook benoemen we ontwikkelingen en trends in onze omgeving. De FlorijnAs is het belangrijkste project in de verdere vorming van Assen op weg naar 2030. Onze ambities bereiken we voor een groot deel door de realisatie van het programma FlorijnAs.

1.1 Kwaliteiten

Assen in de regio

Assen is de zuidelijke poort van het stedelijk netwerk Groningen-Assen. Het is een van de zes Nationale Stedelijke Netwerken. Deze regio kent een bijzondere economische dynamiek en de voortvarende aanpak om die met elkaar te versterken is van belang op nationaal niveau. De regio Groningen-Assen heeft een oppervlakte van 1.100 km2, 450.000 inwoners en talrijke topvoorzieningen. Met 220.000 banen is de regio de economische motor van het Noorden. Juist de regio Groningen-Assen moet de sterke kanten zien te behouden in een periode waarin de bevolkingssamenstelling verandert. Wij schatten in dat de nog te verwachten economische en demografische groei in deze regio gebeurt. Met de ontwikkeling van een goed verkeer- en vervoersysteem worden de binnensteden van Groningen en Assen gegarandeerd bereikbaar.

Als belangrijkste kern in Noord en Midden Drenthe faciliteert Assen de omliggende gemeenten in toenemende mate met voorzieningen, werkgelegenheid en huisvesting. Het TT-circuit zet Assen nationaal en internationaal op de kaart. Ook willen we de



toegankelijkheid van het 5-sterren Nationaal Landschap Drentsche Aa verbeteren. Versterking van de bijzondere landschappen in de Koningsas tussen Groningen en Assen vinden we eveneens belangrijk. Voor de regio - en voor Assen - is de ontwikkeling van Groningen-Airport-Eelde cruciaal. De FlorijnAs ondersteunt deze regionale ambities.

Economische functie

Assen biedt werk aan ruim 36.500 mensen uit stad en regio. Relatief veel banen zijn er in de dienstverlening, de zorg en bij de overheid. Veel werkgelegenheid, vooral de dienstverlening, is verbonden aan de binnenstad. De stad bedient haar eigen inwoners en inwoners uit de regio met detailhandel, vrije tijd, cultuur, onderwijs en zorg.

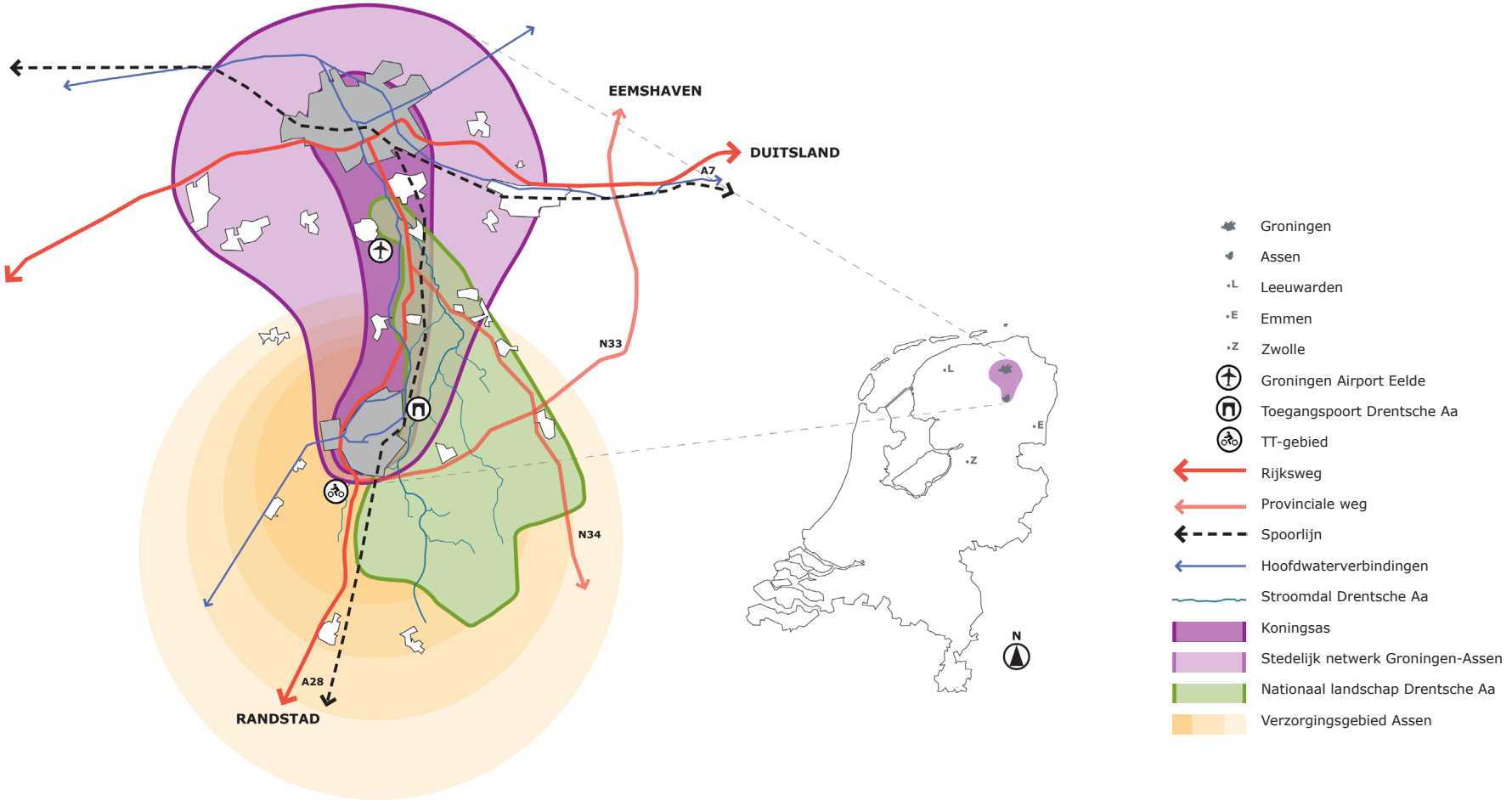
Goed bereikbaar

Assen heeft een centrale ligging in Noord-Nederland, aan de A28 en de spoorlijn Groningen-Zwolle. De verdubbeling van de N33 richting Eemshaven en Duitsland vergroot het belang van het knooppunt met de A28. Assen is dan nog beter bereikbaar. Vanaf de hoofdwegen A28 en N33 kan men de stad in. Via de Europaweg zijn de meeste bestemmingen goed bereikbaar. Ook per trein en bus komen veel mensen naar Assen. In de stad is de fiets het meest praktische vervoermiddel. In de autovrije delen van de binnenstad heeft de voetganger de ruimte om ongehinderd te winkelen.

Groen en water

Rond Assen liggen waardevolle landschappen die tot in het centrum doordringen. Ze bepalen het karakter van Assen. Het beekdallandschap van de Drentsche Aa is samen met het Witterveld van internationaal belang: beide gebieden zijn gedeeltelijk Natura 2000 gebied. Het Drentsche Aa gebied is Nationaal Park en Landschap. De Vaart, het Kanaal en het Havenkanaal zijn karakteristieke waterwegen. Zij bepalen het stadsbeeld en zijn van belang voor het opvangen en afvoeren van water.

ASSEN IN DE REGIO



Leefbaar en sociaal
Assen is een leefbare stad waar je goed kan wonen, dichtbij prachtige natuur en met alles bij de hand. De meeste Assenaren vinden hun woonomgeving prettig en veilig. Ze waarderen het sociale karakter van de stad. Assenaren zijn betrokken bij elkaar en de stad. Op wijkniveau kent Assen een ruim voorzieningenaanbod.

1.2 Ontwikkelingen in de samenleving en directe omgeving

Assen in de regio
Het stedelijk netwerk Groningen-Assen bestaat uit twee provincies en twaalf gemeenten. In dit samenwerkingsverband zoeken we steeds naar oplossingen die op lange termijn voor de hele regio het beste uitpakken. Assen ligt aan de A28 en de spoorlijn Zwolle-Groningen. Verdubbelen van de N33 zorgt ervoor dat de stad haar positie in het landelijke wegennet versterkt. In het stedelijk netwerk wordt gewerkt aan de vaststelling van de groene kwaliteiten van het gebied.

Assen groeit naar verwachting door tot circa 80.000 inwoners in 2030. Dit terwijl de regio waaronder ook het verzorgingsgebied van Assen valt, krijgt vermoedelijk te maken met krimp. Daarom is het belangrijk om met omliggende gemeenten afspraken te maken over woningbouw, werkgelegenheid, verkeer en landschap. De trek naar de stad verkleint voorzieningen op het platteland. Hierdoor neemt de betekenis van de stad toe. Stad en platteland raken zo steeds nadrukkelijker met elkaar verbonden.

Vergrijzing
Vergrijzing is op alle domeinen van invloed. De eisen die worden gesteld aan voorzieningenniveau, openbare ruimte, bereikbaarheid en wonen, komen het meest prominent naar voren.

Meer welvaart, hogere eisen
Voor de langere termijn gaan we uit van economische groei. Voor velen neemt de welvaart toe, net zoals de vraag naar kwaliteit. Men stelt hogere eisen aan de woning, de omgeving, de voorzieningen, de bereikbaarheid en de inrichting van de openbare ruimte. Hierdoor moeten we nog meer investeren in de kwaliteit van de bestaande stad.



Klimaat
Het klimaat verandert wereldwijd, de gevolgen zijn groot. Wij nemen onze verantwoordelijkheid bij CO2-reductie en alternatieve energie. Al bij de planvorming houden we rekening met het milieu. Nieuwe energietechnieken moeten een plaats krijgen in onze gebiedsontwikkelingen.

1.3 Ambities
De Structuurvisie Assen 2030[1] beschrijft de toekomst van de stad vanuit alle relevante aspecten: fysiek, sociaal en economisch. Deze aspecten hanteren we ook in de Structuurvisie FlorijnAs. De vier richtinggevende thema´s uit de Structuurvisie 2030 zijn: sociaal, duurzaam, aantrekkelijk en Assens.

De FlorijnAs heeft nog twee belangrijke extra doelen. Om onze groei naar 80.000 inwoners goed op te vangen, zijn verbetering van de bereikbaarheid en de economische ontwikkeling van groot belang. Het Rijk heeft vanuit het RegioSpecifiek Pakket RSP middelen gegeven voor een betere bereikbaarheid van Assen. De uitwerking van onze ambities staat in de Masterstudie FlorijnAs en krijgt een juridische basis in deze Structuurvisie.

Om onze ambities waar te maken, ontwikkelen we beleid en voeren dat uit in concrete projecten. Dat gebeurt op tal van terreinen. Hier zijn onze ambities terug te vinden en ze bieden houvast bij het ontwikkelen en uitwerken van ons beleid. Met de FlorijnAs zijn we aangekomen bij de uitwerking van ons beleid.

Realisatie van de FlorijnAs brengt zes belangrijke ambities uit de Structuurvisie FlorijnAs dichterbij:

1. Bereikbaarheid
Assen is voor iedereen bereikbaar in alle vormen van vervoer.

Assen groeit naar 80.000 inwoners in 2030. In de omliggende gemeenten krimpt de bevolking juist. De bevolking vergrijst maar blijft steeds langer mobiel en het verzorgingsgebied is groot. Om stad en binnenstad goed bereikbaar te houden willen we nu al middelen uit het Regio Specifiek Pakket (RSP) gebruiken. Het wegennet en het openbaar vervoer breiden uit, er komen meer en veiliger fiets- en voetpaden. Het station wordt vernieuwd.

1 Vastgesteld door de gemeenteraad in 2010



ASSEN VISIE
14.10.09

- Assen bewust sociaal en duurzaam
- Intense stad
- Extensieve stad
- Binnenstad
- Binnenstedelijke groengebieden
- Transformatie naar wonen/ werken/ voorzieningen
- Revitalisering
- Aandachtsgebieden/ Wijkverbetering
- Ontwikkelingszone Noord/Zuid
- Toekomstig woongebied
- Toekomstig werkgebied
- Wijkvisie (wijkcentrum, ontmoeting, stads- servicebus, wijkvoorzieningen, woonservicezone, energiebesparing en lokale opwekking)
- Hoge duurzaamheids-standaard en groene energie
- Ecologisch waardevol water, beken
- Kanalen
- Zoekgebieden groen- en natuurgebieden
- Te ontwikkelen/ versterken groenverbinding
- Recreatieve verbindingen met het landschap
- Relatie tussen stad/ landschap
- Hoofdfietspaden
- Aanvulling op/ verbetering van hoofdwegenstructuur
- Hoofdinfrastructuur
- Station en fietsenstalling
- Haltes regiorail en fietsenstalling
- Spoorbaan

Visiekaart
Structuurvisie Assen 2030
Vastgesteld 2010

2. Economische ontwikkeling

Assen is met Groningen de motor van de noordelijke economie en moet de groeiopgave voor de regio faciliteren. De stad biedt voldoende werk en voorzieningen voor eigen inwoners en die van de regio.

Assen is hoofdstad van Drenthe en een van de economische polen van de regio Groningen-Assen. Om onze bevolkingsgroei op te vangen moeten we niet alleen voldoende woningen bouwen, maar ook zorgen voor voldoende werkgelegenheid nu en in de toekomst. 80.000 inwoners betekent dat we 9.000 banen moeten creëren. Alhoewel onze economie redelijk degelijk is, blijft deze kwetsbaar door bijvoorbeeld herschikking van rijkstaken.

Met de RSP-middelen wil het Rijk de meest kansrijke economische clusters versterken en economische ontwikkeling en verstedelijking concentreren. Deze economische ontwikkeling en verstedelijking willen wij laten plaatsvinden in de FlorijnAs. Door onze groeiopgave vooral hier te realiseren kunnen we onze functie voor de noordelijke economie goed blijven vervullen.

3. Sociaal

Assen is in 2030 een stad waarin iedereen meedoet en zich kan ontplooien en zich verantwoordelijk voelt en verantwoordelijkheid neemt voor zichzelf, elkaar en de leefomgeving. Een stad waar mensen zich veilig en prettig voelen.

Mensen maken de stad. Iedereen heeft recht op kansen zich te ontplooien en ontwikkelen. De gemeente helpt inwoners en instellingen daarbij. Zij neemt de regie of voert uit wanneer het kwetsbare groepen betreft. We stimuleren de werkgelegenheid met goede huisvesting, goede aansluiting van onderwijs op de arbeidsmarkt en passende werkgelegenheid. We realiseren de FlorijnAs voor huidige en toekomstige inwoners.

4. Duurzaam

Zoveel mogelijk energie besparen en in resterende behoefte voorzien via duurzame energie, en stedelijke kwaliteit verhogen waarbij groen en ecologie wezenlijke onderdelen vormen van de leefomgeving.



Duurzaamheid gaat naast energie ook over de gevolgen van handelen op termijn. Bij alle afwegingen en keuzes die we maken, speelt het milieu een rol. We willen een duurzaam, klimaatbestendig watersysteem, met een goed leefmilieu voor plant en dier en dat aantrekkelijk is voor de mens. Door de omvang van de FlorijnAs en de korte tijd waarin we het gebied aanpakken, kunnen we een grote stap maken in onze duurzame ambities. In de Structuurvisie Assen 2030 hebben we gekozen voor een sterker accent op de bestaande stad. Ons oudste bedrijventerrein wordt weer aantrekkelijk voor nieuwe gebruikers, door het deels te transformeren tot woonwijk en deels te revitaliseren. Door functies te mengen wordt het gebruik van ruimte een stuk efficiënter en dus duurzamer. Een efficiënt gebruik van groen, infrastructuur en parkeren verbetert de levendigheid en veiligheid. Groen is wezenlijk voor Assen. We streven daarom naar behoud en ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden.

5. Aantrekkelijk

Assen biedt voor haar bestaande en toekomstige inwoners en bezoekers een aantrekkelijk woon-, werk- en verblijfsklimaat.

Assen is een aantrekkelijke stad en dat willen we graag zo houden. Iedereen heeft zo zijn redenen om in Assen te zijn of om er naar toe te komen. In alle gevallen willen we dat een verblijf in Assen en de directe omgeving de moeite waard is. Dat betekent ook luisteren naar onze inwoners en hen tijdig ruimte te geven om mee te denken en mee te beslissen. Met de FlorijnAs pakken we een groot gebied aan, waarmee we aan aantrekkingskracht kunnen winnen. Door onze natuurgebieden beter te ontsluiten, Het Kanaal bevaarbaar te maken, het stationsgebied te renoveren.

6. Assens

Assen is een stad met een herkenbare eigen identiteit: de hoofdstad van Drenthe

Assen heeft een eigen identiteit. Die identiteit gaan we beter zichtbaar, hoorbaar en voelbaar maken. De ontwikkelingen in de FlorijnAs mogen niet ten koste gaan van de typische Asser ruimtelijke kwaliteit, maar moeten deze kwaliteit juist versterken.

Deze zes ambities maken Assen. Ze brengen in beeld waar we de komende jaren onze energie op richten. Elk project in de FlorijnAs moet laten zien hoe het eraan bijdraagt. Zo kunnen we onze stad klaarstomen voor de toekomst. Ze worden uitgewerkt in hoofdstuk 2.

1.4 Achtergrond

De structuurvisie Assen 2030 stelt dat de belangrijkste ontwikkelingen rond de noord-zuidas plaats vinden. De Florijnas, die de vorm heeft van het aloude florijnteken, beslaat het grootste deel van deze zone. We willen in de FlorijnAs de goede kansen op economische groei benutten. Zo kunnen we ook verder bouwen aan een compacte stad waarbij het merendeel van de ontwikkelingen gebeurt in de bestaande stad. De FlorijnAs is een integrale gebiedsgerichte ontwikkeling; de projecten langs de noord-zuid as zijn in hun onderlinge samenhang bekeken. De FlorijnAs heeft een economische impact van 14.500 tijdelijke banen en 4.500 structurele banen.

Regionaal Specifiek Pakket RSP

Het Regionaal Specifiek Pakket is bedoeld om de ruimtelijk economische kwaliteit van het Noorden te versterken. Aanleiding hiervoor was het schrappen van de Zuiderzeelijn door het Rijk. Het pakket bestaat uit een Regionaal bereikbaarheidspakket, Ruimtelijk Economisch Programma en Regionaal mobiliteitsfonds. Het Rijk heeft € 1,1 miljard beschikbaar gesteld voor het Regionaal Bereikbaarheidspakket.
Voor het onderdeel bereikbaarheid van de FlorijnAs heeft het Rijk € 237 miljoen beschikbaar gesteld. Het convenant is in 2008 door Rijk en regio ondertekend. Daarmee is het niet langer de vraag is of de projecten worden uitgevoerd, maar hoe en wanneer. De FlorijnAs maakt de groei van Assen naar 80.000 inwoners mogelijk en versterkt stad en regio. Voor de economische vitaliteit van het verzorgingsgebied en het nationaal stedelijk netwerk Groningen Assen is de FlorijnAs cruciaal. Het totale programma geeft een enorme impuls aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling die van betekenis is op landelijk en regionaal niveau. De totale private en publieke investeringen in bereikbaarheid en de gebiedsontwikkeling zijn geraamd op € 1,5 miljard. De integrale benadering van de FlorijnAs is van strategisch belang voor de financiële participatie van regio, provincie en Rijk. De kans van slagen van elk van de afzonderlijke projecten is aanmerkelijk groter als zij in hun onderlinge verband worden beschouwd. Er is dus alle aanleiding voor regio, provincie en Rijk om de FlorijnAs actief te ondersteunen.
Met de Structuurvisie FlorijnAs zetten we een nieu-



we stap in de ontwikkeling van Assen. Bij de uitvoering van de plannen is nadrukkelijk gekeken naar haalbaarheid en draagvlak.

De deelprojecten van de FlorijnAs

We staan voor grote opgaven. Infrastructureel, ruimtelijk, programmatisch en landschappelijk. Opgaven die ook kansen bieden om een nieuwe richting te kiezen voor Assen en de regio.
Met de zes ambities uit hoofdstuk 1 en 2 profileren stad en regio zich. Daarom is het zaak dat alle deelopgaven zich houden aan de ambities zodat optimale synergie tussen de deelprojecten ontstaat.

De FlorijnAs kent twee delen:

1. Bereikbaarheid

Het project Bereikbaarheid Assen uit het convenant "Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn" omvat de onderdelen:

- Aansluiting van het nieuwe werklandschap Assen Zuid en de Toeristisch Recreatieve Zone Assen-Zuid op de N33 en de A28;
- Flyover N33 – A28;
- Stadsboulevard inclusief aanpassingen rond het centraal station en het omliggende gebied;
- Bevaarbaar maken van Het Kanaal, Blauwe As tweede fase;
- Station Assen Zuid.

2. Gebiedsontwikkeling

De investeringen in bereikbaarheid kunnen zorgen voor een versterking gebiedsontwikkelingen:

- Eerste fase 60 hectare werklandschap in Assen Zuid
- Toeristische Recreatieve Zone Assen Zuid;
- Revitalisering stadsbedrijvenpark;
- Versterking van de natuur- en landschapswaarden in het Drentsche Aa gebied;
- Transformatie Havenkwartier.

Deze deelgebieden werken we uit in hoofdstuk 2.

1.5 Programmaopgave

Bereikbaarheid

Assen kenmerkt zich als een goed bereikbare stad. Om onze regionale verzorgingsfunctie goed te kunnen invullen moet Assen moet goed bereikbaar blijven voor alle vormen van vervoer. We willen de infrastructuur optimaal benutten en knelpunten wegnemen. Zo vergroten we de capaciteit en efficiëntie. De FlorijnAs voorziet in verbetering van de noord-zuidroute, die we tegelijkertijd ontwikkelen als economische zone. Nieuwbouw langs deze noord-zuidroute houdt Assen compact. Dit is gunstig voor de bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer.

We zien de Stadsboulevard als drager van alle ontwikkelingen rondom de FlorijnAs. Deze weg krijgt dezelfde functie als de Europaweg. Hierdoor neemt het verkeer met 40% toe. De Stadsboulevard heeft enerzijds een primaire verkeersfunctie en verzorgt de doorstroom naar alle deelgebieden. Ook heeft de boulevard een breed scala aan publiekstrekkers en verblijfsfuncties. Dit vraagt naast doorstroming om een hoge verblijfskwaliteit. De dubbelfunctie stelt hoge eisen omdat doorgaand en bestemmingsverkeer de weg gebruiken.

Het openbaar vervoer wordt een aantrekkelijk alternatief voor de auto. De verbindingen in het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen en met de omliggende gemeenten moeten sterk worden verbeterd. Onze woonwerkgebieden moeten goed bereikbaar zijn. Het station wordt een ov knooppunt waar reizigers snel en comfortabel kunnen overstappen. Er komt een nieuw station in Assen Zuid en de trein tussen Zwolle en Groningen gaat straks vier keer per uur.

In Assen is de fiets het meest voor de hand liggende vervoermiddel. Fietsen is gezond, veilig en duurzaam. Daarom gaan we fietsen nog aantrekkelijker maken in stad en regio met een fietsnetwerk dat de belangrijke delen van de stad verbindt.

Werken

Assen heeft een regiofunctie voor werkgelegenheid. Het aantal arbeidsplaatsen moet van 36.500 groeien naar 45.500. We willen bestaande bedrijven en de zorg-, onderwijs- en overheidssector graag behouden. Met een gevarieerd werkaanbod en gevarieerde bedrijven en instellingen willen we werkgelegenheid creëren voor iedereen. Versterking van de binnenstad houdt het centrum aantrekkelijk voor bedrijven. Om de economische groei te bevorderen, investeren we in kansrijke sectoren. Sensortechnologie is een belangrijk speerpunt. Hiermee geven we invulling aan de nationale ambitie om van kennis en innovatie economische spin-off te genereren. Aantrekkelijke bedrijventerreinen op strategische locaties moet nieuwe bedrijvigheid naar Assen lokken. Naast nieuwe locaties willen we bestaande locaties een kwaliteitsimpuls geven. Het is van groot belang de opgave voor werken goed af te stemmen binnen de regio's Groningen-Assen en Noord-Drenthe: Noordenveld, Tynaarlo, Aa en Hunze, Midden-Drenthe en Assen.



In de FlorijnAs willen we meer werkgelegenheid realiseren in het Stationsgebied, Assen Zuid, Havenkwartier, en Stadsbedrijvenpark. Het Stationsgebied en het Havenkwartier zijn geschikt als kantoorlocatie. In het Havenkwartier bieden we ook woon/werkplekken aan. Assen-Zuid krijgt een werklandschap met ondermeer nieuwe bedrijven. Werkgelegenheid in het toerisme krijgt een impuls met de komst van de Toeristisch recreatieve zone. De Blauwe As werkt als katalysator voor de ontwikkeling van het omliggende gebied.

Bedrijventerreinen

In de regio Groningen-Assen hebben we afspraken gemaakt over nieuwe bedrijventerreinen. Bovenregionale terreinen krijgen een plek langs de noord-zuidroute langs de A28 en de A7. De regio investeert ook in het opknappen van terreinen. In Noord-Drenthe hebben we onderzocht wat de behoefte is aan nieuwe werklocaties en wat het actuele aanbod is. Dit hebben we afgezet tegen de SER-ladder: eerst kijken naar bestaande terreinen en naar mogelijke herstructurering of intensivering. Als dan nog blijkt dat er behoefte is aan nieuwe locaties, kunnen die ontwikkeld worden. Deze beleidslijn is uitgewerkt door de provincie [2].

Vraag

We hebben de vraag naar extra ruimte op regioni-

2 omgevingsverordening provincie Drenthe (2011)

veau in beeld gebracht die ontstaat door toegenomen werkgelegenheid. Verder zijn de extra ruimte van de Havenkade straks, en de bovenregionale vraag van zes procent meegewogen. De conclusie is dat bedrijven behoefte hebben aan 141-146 ha elders. De minimale reserve bedraagt 29 ha.

	Ruimtevraag in ha
Autonome ruimtevraag	120
Transformatievraag	16
Bovenregionale ruimtevraag	5-10
Totale ruimtevraag 2030	**141-146**
IJzeren voorraad	29

Aanbod

Voor opvang van de vraag is het aanbod op bedrijventerreinen in de regio in beeld gebracht. Daarna is gekeken naar ruimte op nieuwe terreinen in Assen, inclusief de Havenkade en het Stadsbedrijventerrein. De laatste kan door revitalisatie en intensivering ruimtewinst opleveren. Flexibel en intensief gebruik van ruimte levert nog eens 7,5 procent winst op.

Totale ruimtevraag 2030	**141-146**
Regionaal aanbod in de regio	38
Bestaand aanbod in Assen	33
Aanbod in Havenkade	3
Ruimtewinst Stadsbedrijvenpark	3-6
Ruimtewinst 7,5%	11
Uitbreiding ruimtegebruik	**51-58**

Wanneer we vraag en aanbod bij elkaar brengen, blijft dat er behoefte bestaat aan 51 tot 58 ha extra ruimte. Hiervoor ontwikkelen we het bedrijventerrein in Assen Zuid.

Kantoren

De 160.000 m^2 extra brutovloeroppervlakte (bvo) die we tot 2030 nodig zouden hebben voor extra kantoren, is naar beneden bijgesteld. De leegstand in Nederland is groot, en rijk en provincie passen ook hier de SER-ladder toe. Dit terwijl we met de FlorijnAs de komende jaren flink gaan investeren in gebiedsontwikkeling. We streven in Assen naar een gezonde kantorenmarkt, met een gezond evenwicht tussen vraag en aanbod. Het percentage leegstand moet fluctueren rond 5% en we willen dat nieuwbouw van kantoren mogelijk blijft.

Vraag



De vraag naar kantoorruimte is steeds vaker een vervangingsvraag, het risico op leegstand neemt hierdoor toe. De vraag verandert daarnaast door duurzaamheid, concentratie van kantooractiviteiten en flexibel werken. Tot 2030 verwachten we een nieuwbouwbehoefte van gemiddeld 6.500 tot 7.000 m² bvo per jaar, 135.000 tot 148.000 m² bvo tot 2030, inclusief kantoorachtigen zoals sensortechnologie en zorg. Er bestaat behoefte aan circa 85.000 m² bvo centrum/stationslocaties en circa 57.000 m² bvo snelweglocaties. We willen ruim 17.000 m² leegstand aan de kantoormarkt onttrekken door transformatie of herstructurering. Hiermee spelen we in op de bestaande voorraad, en beperken we de nieuwbouwbehoefte. De groeicijfers zijn vooral afgeleid van groei van de stad. Vertraging of versnelling vertaalt zich direct in meer of minder vierkante meters kantoorruimte.

Aanbod

Tot 2030 kunnen we 80.000 m2 bvo bouwen op centrum/stationslocaties en 57.000 m² bvo op snelweglocaties. Om overaanbod op snelweglocaties te voorkomen maken we de snelweglocaties Messchenveld en Peelerpark af.

Gebruikers geven steeds vaker de voorkeur aan sterke, grotere, centraal gelegen kantoorsteden met onderscheidende en uitstekend bereikbare locaties. Een groot deel van de kantoorvoorraad komt daarom in de FlorijnAs. Het vernieuwde stationsgebied en de Havenkade sluiten goed aan op de veranderende vraag naar locatie rond centrum en station.

We reserveren geen kantoorruimte in Assen-Zuid. Hier willen we wel een kenniscampus ontwikkelen rond sensortechnologie en zorg. Gewone kantoren zijn op z'n vroegst mogelijk na 2020 en alleen als onderdeel van de kenmiscampus.

Gebied	**opvangen ruimtevraag 2030**
Stationsgebied	55.000 m2
Havenkwartier	25.000 m2

Detailhandel
Mensen uit de regio winkelen graag in Assen. Van de winkelbezoekers komt 40% van buiten de stad. Door de groei van de stad en de krimpende regio zullen voorzieningen in de regio verdwijnen en wordt Assen steeds belangrijker voor de regio. In 2010 waren er in Assen circa 400 winkels met een gezamenlijk winkelvloeroppervlakte (wvo) van een kleine 170.000 m^2 . Deze groei vond volledig plaats in de perifere detailhandel. Ons winkelaanbod - vooral in de binnenstad - is ruim groter dan in vergelijkbare steden, met 125.000m^2 wvo ligt en is vergelijkbaar met Emmen, Leeuwarden en Zwolle.

Vraag en aanbod
De Ontwikkelingsvisie detailhandel en horeca uit 2008, focust vooral op kwaliteitsverbetering van het winkelaanbod. Na realisatie van de Citadel hebben we voor de food-sector tot 2020 (of 75.000 inwoners) geen ruimte meer, en voor de non-foodsector nog zeer beperkt. In de periferie investeren we vooral in kwaliteit en concentratie van het aanbod. Dit gebeurt met name langs de Europaweg Noord bij de revitalisering van het Stadsbedrijvenpark.

De beperkte ruimte voor detailhandel die er in ieder geval tot 2020 is, willen we benutten voor het verder versterken van het winkelgebied in de binnenstad. De FlorijnAs grenst aan dit gebied en heeft een rol in aanloop en parkeren. Na 2020 kan hier de detailhandel hier mogelijk uitbreiden.

Toerisme en recreatie
Toerisme en recreatie zijn belangrijk voor ons, niet alleen vanwege de directe werkgelegenheid maar vooral ook vanwege de bredere economische effecten op recreatie en detailhandel voor de hele regio. In ons beleid willen we van grote projecten het maximale rendement voor de stad te realiseren in termen van werkgelegenheid en bestedingen. Samen met ondernemers zullen hiertoe de nodige maatregelen worden genomen. We zullen ondernemers vroegtijdig betrekken bij de investeringsprojecten en gezamenlijk kansen voor spin-off inventariseren.
Evenementen in Assen trekken naar schatting jaarlijks een half miljoen extra bezoekers. Evenementen en activiteiten vergroten de levendigheid van de stad. Dit versterkt de aantrekkingskracht op nieuwe inwoners en bedrijven. Het bevorderen van toerisme en recreatie pakken we samen op. Wij brengen partijen bij elkaar.



De ontwikkeling van toerisme en recreatie gebeurt vooral in de Toeristisch Recreatieve Zone. Dit gebied wordt een trekpleister met anderhalf tot twee miljoen bezoekers per jaar aan onder meer het TT-circuit en TT World. Nieuwe voorzieningen zijn complementair aan bestaande. De ontwikkeling moet een duurzaam karakter hebben, inspelen op eisen en kansen vanuit de markt en aansluiten bij de kernwaarden van de omgeving. Ook het Nationaal Beekdallandschap Drentsche Aa is een toeristische trekpleister. We willen dit gebied beter ontsluiten vanuit Assen en de hier aanwezige landschaps- en natuurwaarden versterken.

Wonen
In Assen is het prettig wonen en we willen dat graag zo houden. Dat betekent rekening houden met de veranderende woonwensen van huidige en toekomstige inwoners. Het woonplan[3] werkt ambities uit die passen bij de Structuurvisie Assen 2030 en de afspraken met de regio.

Assen moet ook in 2030 een stad zijn waar alle inwoners zich thuis voelen. De woonomgeving moet schoon, leefbaar en veilig zijn. Met een gevarieerd woonaanbod bouwen we voor alle doelgroepen. We bouwen of verbouwen duurzaam, en gebruiken waar mogelijk groene energie. We streven ernaar dat 50% van bestaande woningen in 2015 tenminste energielabel C heeft. Minimaal de helft van de nieuwe woningen is CO2 neutraal.

Vraag
In 2011 hebben we ruim 67.000 inwoners. Verschillende prognoses[4] laten een stijging zien variërend van 75.000 tot bijna 90.000 inwoners in 2040. Rond 2035 zou de bevolking van Nederland stabiliseren. Wij houden de prognose van 80.000 inwoners in 2030 aan.

Aanbod
We willen 3.900 nieuwe woningen bouwen in de periode 2009-2020 en 3.800 in de periode 2020-2030. Verder vervangen we een deel van de 750 sloopwoningen per jaar. Tot 2020 bouwen we 420 woningen per jaar. Dit gebeurt vooral in de bestaande stad. Een belangrijk deel van de nieuwbouw willen we realiseren in de bestaande stad. Hierdoor groeit de stedelijke identiteit en blijft de stad compact. We bouwen gevarieerd en willen de kansen benut-

3 Woonplan Assen, 2010
4 PEARL, PRIMOS Lokaal, PRIMOS Online, ABF, en IPB Drenthe

ten voor inbreiding. Zo kunnen we meer woningen toevoegen en toch het groene karakter bewaren. We willen jaarlijks 100 tot 150 woningen bouwen in stedelijk gebied. In de FlorijnAs vindt de inbreiding plaats op het Havenkwartier, waar we tot 2030 twaalfhonderd woningen bouwen op twintig hectare bedrijventerrein.

Met de partners uit de regiovisie Groningen-Assen zijn we de woonafspraken aan het herzien. Zo proberen we de moeizame woningmarkt op gang te krijgen. Daarnaast stemmen we onze woningbouwopgave af met de regio Noord-Drenthe.

Natuur en groen
Assen blijft een groene stad ook nu we nieuwe woningen en bedrijventerreinen realiseren. Groen bepaalt voor een groot deel de identiteit en kwaliteit van Assen. Met de FlorijnAs willen we de samenhang tussen stad en landschap en tussen de stadsdelen aanbrengen. De Groenstructuurvisie uit 2006 blijft het kader. In 'Het Groene Frame van Assen' uit 2009 staan knelpunten en kwaliteiten.
We willen groenstructuren beschermen en zonodig uitbouwen en verbinden. We zetten het groene belang vooraan in de planvorming. We kiezen voor een landschappelijke en natuurlijke versterking van het Drentsche Aa-gebied met zijn cultuurhistorische waarde en bijzondere plekken. Assens groene netwerk wordt vervolmaakt en er komen meer mogelijkheden voor spelen en recreëren in het groen. Door gebieden met ecologische waarden te verbinden krijgt de natuur meer kansen. Barrières tussen de groene gebieden – zoals tussen het Asserbos en het buitengebied – gaan we zoveel mogelijk opheffen. We willenfiets- en wandelroutes in en naar het Drentsche Aa-gebied verbeteren. Dit gebeurt met name door het aanvullen van ontbrekende schakels en het realiseren van een toegangspoort naar het Drentsche Aa gebied.

We willen in 2030 een klimaatbestendig watersysteem hebben voor de nieuwe wijken en Assen Zuid. We zetten ons ook in om de ecologische waarde van het water te versterken.
We willen de waterkwaliteit en waterberging verbeteren. Hierbij gaan we verdroging en vernatting tegen tijdens en na uitvoering projecten. Beekdalen worden versterkt en oude beekloopjes worden hersteld. Daarbij worden de functies water en groen waar mogelijk gecombineerd.



kwaliteit van Assen en maakt de stad aantrekkelijk om in te wonen en te werken. Dit groene karakter zetten we in de FlorijnAs in om de samenhang tussen stad en landschap en het verband tussen de stadsdelen te vergroten.

1.6 Milieugevolgen FlorijnAs
Voor de ontwikkeling van de FlorijnAs is een planMER (MER) opgesteld (zie bijlage 1). De m.e.r.-procedure en de beoordeling van MER door de onafhankelijke commissie m.e.r., geeft de belanghebbenden de garantie dat de besluitvorming een toetsbare weg doorloopt, waarbij inspraak en advies wezenlijke elementen zijn.
Voor besluiten en plannen waarbij ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt met (eventueel) belangrijke negatieve effecten voor het milieu, geldt de verplichting om vooraf een milieueffectrapportage op te stellen. Op die manier krijgt het milieu een volwaardige rol in de afweging van belangen.

De basis voor de planMER Structuurvisie FlorijnAs is een Notitie reikwijdte en detailniveau. In deze Notitie zijn het planvoornemen en de te onderzoeken milieueffecten beschreven. De input voor deze Notitie bestaat uit de Structuurvisie Assen 2030, de Masterstudie FlorijnAs en de gebiedsvisies van de verschillende projecten.

De Notitie reikwijdte en detailniveau, de ingediende zienswijzen en het advies van de Commissie voor de m.e.r. zijn door Grontmij Nederland B.V. betrokken bij het opstellen van het planMER. Voor een totaaloverzicht van de effecten van het programma FlorijnAs en het project Diepstroeten, wordt verwezen naar bijgevoegde planMER.

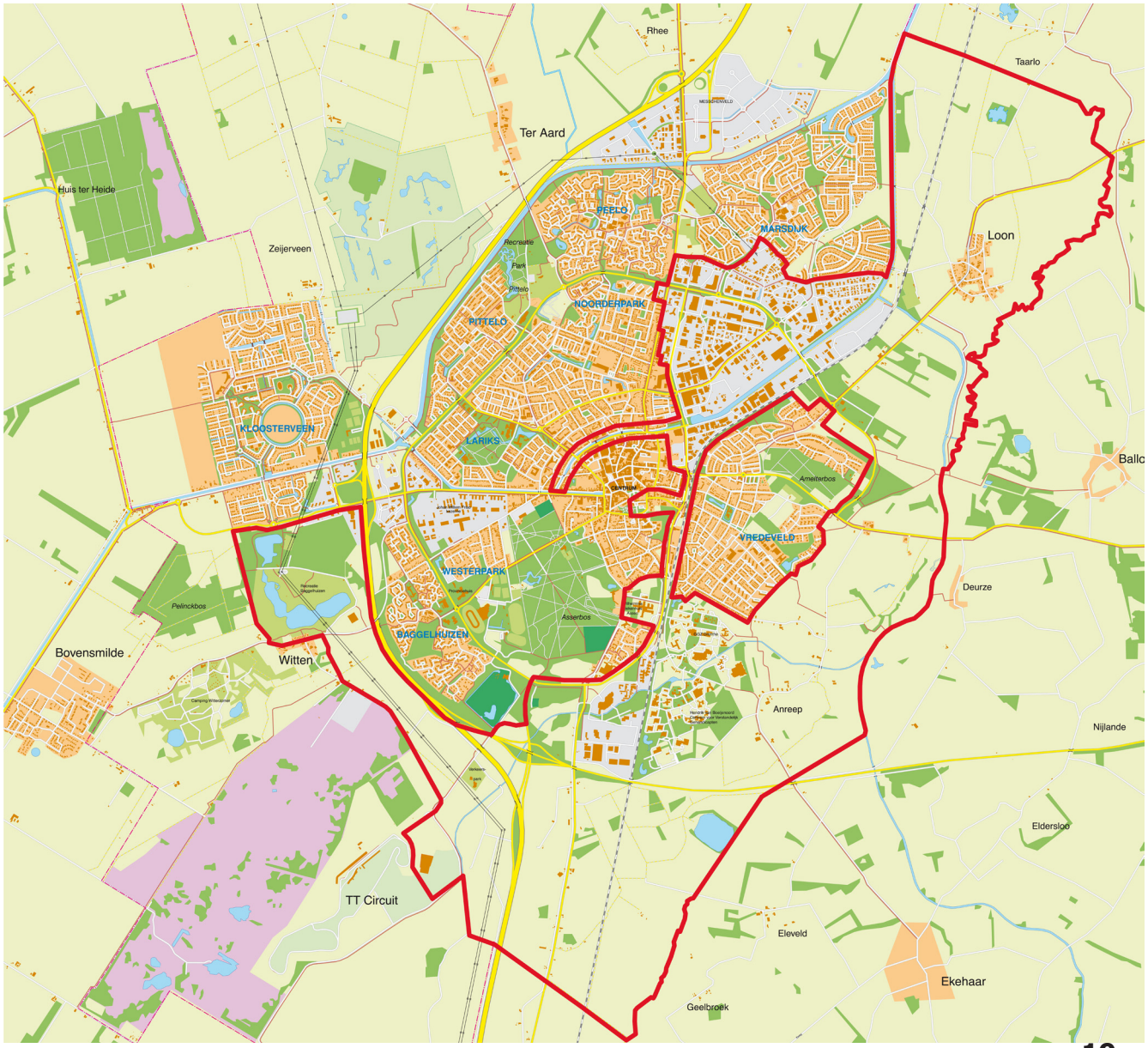
De procedure voor het planMER is gekoppeld aan de procedure van de structuurvisie. Tijdens de terinzagelegging kunnen zienswijzen op het planMER ingediend worden en wordt aan de Commissie m.er. gevraagd of zij het planMER willen toetsen op volledigheid en objectiviteit.

<u>Milieugevolgen FlorijnAs</u>
Voor het thema **verkeer en vervoer** zijn de effecten van de FlorijnAs positief, vooral vanwege de verbeterde werking van de Stadsboulevard en de verbeterde ontsluiting van de Toeristisch Recreatieve

Zone. De twee varianten voor het stationsgebied hebben op de verkeerscriteria op het schaalniveau van de Florijnas geen effect.
Voor het thema **woon- en leefmilieu** zijn de effecten beperkt negatief vanwege het optreden van meer verkeerslawaai (vooral rond de Stadsboulevard), een lichte verslechtering van de milieugezondheidkwaliteit en een hoger groepsrisico in het Werklandschap Assen Zuid en de Toeristisch Recreatieve Zone. Hiertegenover staat een positief effect op het gebied van industrielawaai vanwege de inperking van de geluidscontour van het Stadsbedrijvenpark voor de ontwikkeling van het Havenkwartier.
Voor het thema **natuurlijk milieu** zijn de effecten wisselend negatief en positief. Positieve effecten zijn er voor de aspecten waterkwantiteit en waterkwaliteit vanwege de aanpak van het watersysteem.. Ook zijn er positieve effecten voor het aspect bodemkwaliteit door de sanering van enkele verontreinigde locaties en voor de structuur van het (stedelijke) landschap door de accentuering van de Stadsboulevard. Negatieve effecten zijn er voor de aspecten openheid van het landschap (Assen Zuid en Toeristisch recreatieve zone), archeologie (vooral omgeving Stadsboulevard) en natuur (vooral Werklandschap Assen Zuid, Toeristisch recreatieve zone en Assen aan de Aa).
Voor het thema **duurzaamheid** biedt Florijnas brede kansen op het gebied van intensief ruimtegebruik, energie en water.

In het planMER worden verschillende aanbevelingen voor uitwerking en monitoring gegeven. Deze aanbevelingen zijn verwoord in hoofdstuk 3 en dienen te worden overgenomen in de verschillende deelprojecten.

Thema/aspect	Referentie situatie	Structuurvisie FlorijnAs	Park Diepstroeten
Verkeer en vervoer			
• Functioneren hoofdstructuur	0	+	n.v.t.
• Verkeersafwikkeling	0	+ +	0
• Verkeersveiligheid	0	+	+
• Openbaar vervoer	0	+	0/+
• Langzaam verkeer	0	+	+
Woon- en leefmilieu			
• Geluid - Verkeerslawaai	0	0/– tot –	0/–
• Geluid - Industrielawaai	0	0/+	0
• Luchtkwaliteit - Concentratie NO_2	0	0	0
• Luchtkwaliteit - Concentratie PM_{10}	0	0	0
• Externe veiligheid - Groepsrisico	0	–	0
• Externe veiligheid - Plaatsgebonden risico	0	0	0
• Gezondheid - Hoogspanningsleiding	0	0	0
• Gezondheid - Milieugezondheidskwaliteit	0	0/–	0
Natuurlijk milieu			
• Landschap - Landschapsstructuur	0	+	0
• Landschap - Openheid	0	–	0
• Cultuurhistorie - Gebouwen	0	0/–	0
• Archeologie - Archeologische (verwachtings)waarden	0	–	0
• Bodem - Aardkundige waarden	0	0	0
• Bodem - Bodemkwaliteit	0	+	0
• Water - Waterkwaliteit	0	+	+ +
• Water - Waterkwantiteit	0	+	+ +
• Natuur - Natura 2000	0	0/–	0
• Natuur - Beschermde gebieden	0	0/–	0/–
• Natuur - Beschermde soorten	0	–	0/–
Duurzaamheid	0	+	0



Plangebied FlorijnAs
op basis van AMvB 17 juni 2010
Crisis- en herstelwet

Hoofdstuk 2 Deelgebieden

Het FlorijnAs programma bestaat uit zes afzonderlijke projecten. Dit hoofdstuk beschrijft de verschillende projecten. De FlorijnAs-projecten zijn onderling sterk verbonden en zorgen gezamenlijk voor het tot stand komen van een logisch samenhangende stad die ingericht is voor verdere groei en waarin een goed woon-, leef-, en vestigingsklimaat gegarandeerd is.

2.1 Assen Zuid

Achtergrond
Aan de zuidkant van de stad zijn verschillende ontwikkelingen. Hoofddoelstelling van het project Assen Zuid is ruimte bieden aan de economische ontwikkeling van Assen als poort van het stedelijk netwerk Groningen Assen. Assen Zuid is een veelomvattend project met een drietal hoofdelementen. Het gaat om de aanleg van een bedrijventerrein, de ontwikkeling van een Toeristisch recreatieve Zone en verbindende infrastructuur. Assen Zuid zal gerealiseerd worden met bijzondere aandacht en ambitie voor duurzaamheid, landschappelijke kwaliteiten, natuurwaarden en sociale aspecten.

Het bedrijventerrein wordt aangelegd als werklandschap in het gebied tussen A28, N33 en de spoorlijn. De eerste fase van dit werklandschap Assen Zuid omvat circa 60 hectare netto uitgeefbaar terrein. Na 2030 wordt mogelijk een tweede fase aangelegd van



circa 40 hectare. Assen Zuid moet hiermee de plaats worden voor toekomstige bedrijfshuisvesting.

Naast het werklandschap ontwikkelen we in Assen Zuid een toeristisch recreatieve zone (TRZ). In deze zone wordt de economische potentie van het TT circuit vergroot en wordt ruimte gegeven aan ontwikkelingen zoals TT World en diverse attractieve programma's. De provincie heeft hiervoor samen, belangengroeperingen met ons een visie[1] opgesteld. De Baggelhuizerplas is onderdeel van de TZR. Hier komen uitgebreidere mogelijkheden voor meer ontspannen recreatie. Met de verdere ontwikkeling van de toeristisch recreatieve zone kunnen we een hoogwaardig recreatief gebied bieden voor zowel bewoners als toeristen. Invulling van dit gebied vindt plaats op basis de gezamenlijke visie van provincie, gemeente en de andere betrokken partners in het gebied.

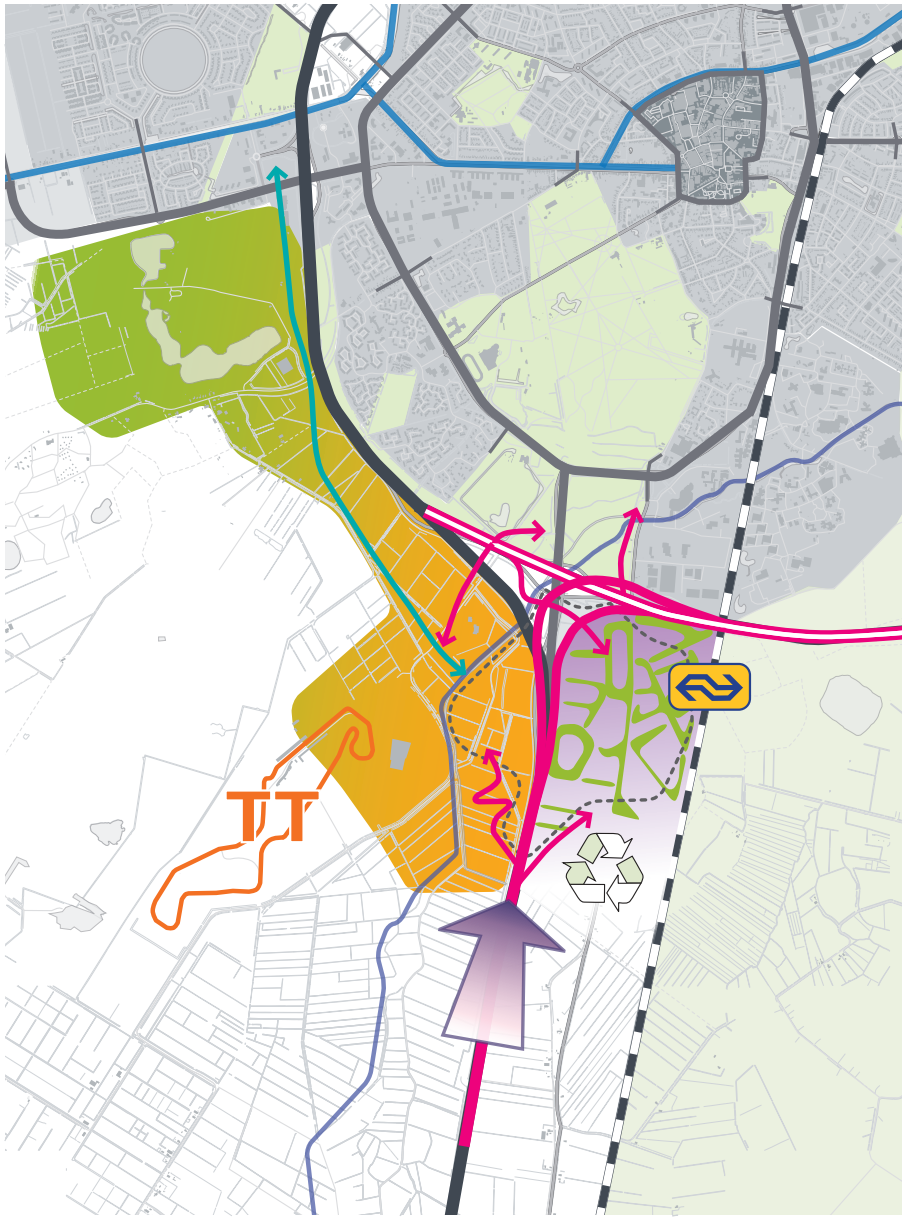
1 Toekomstvisie en convenant TT Circuit, 2011

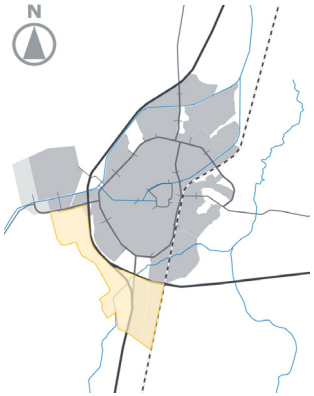
Voor deze ontwikkelingen een goede bereikbaarheid van Assen Zuid essentieel. In het kader van het Regio Specifieke Pakket (RSP) wordt geïnvesteerd in een nieuwe aansluiting op de A28, een extra aansluiting van het werklandschap op de nieuwe knoop A28/N33 en treinstation Assen Zuid. Ook wordt de N33 verdubbeld.

Gemeente en provincie spreken al langer over een bedrijvenlocatie aan de zuidkant van Assen. De provincie heeft het gebied al in 1998 in het Provinciaal Omgevingsbeleid Drenthe als optie benoemd. Bij het ontwikkelen van nieuwe hoogwaardig openbaar vervoer was al een nieuw station Assen Zuid voorzien. In 2007 hebben we samen met de provincie het Masterplan Assen Zuid opgesteld. Uiteindelijk hebben we met het Structuurplan Stadsrandzone Assen in 2008 de keuze gemaakt voor ontwikkeling van het Bedrijventerrein Assen Zuid. De ontwikkeling van Assen Zuid hebben we vervolgens opnieuw meegenomen en onderbouwd in onze Structuurvisie Assen 2030 (2010) en de Masterstudie FlorijnAs (2010). De ontwikkeling is onderschreven in de provinciale Omgevingsvisie Drenthe (2010).

Uit een inventarisatie blijkt dat er in Assen behoefte is aan extra ruimte voor bedrijven. Dit heeft te maken met de plannen voor het Stadsbedrijventerrein. Door transformatie zal een deel van de bedrijven hier moeten verhuizen. Ook wil Assen voldoende ruimte beschikbaar hebben om op actuele ontwikkelingen te kunnen inspelen. In Assen Zuid is ruimte

ASSEN-ZUID





- Assen-Zuid als poort van regio Groningen Assen
- Verdubbeling N33 & aansluiting A28
- Ontsluiting Assen-Zuid
- Optimalisatie OV-verbinding richting TT en TRZ
- Ringstructuur binnen Assen-Zuid
- Nieuw treinstation Assen Zuid
- Landschappelijke inpassing werklandschap Assen-Zuid
- Gefaseerde uitgifte werklandschap
- Onderzoeken mogelijkheden energieleverend werklandschap
- TT circuit
- Toeristisch recreatieve zone, nadruk op rust en groen
- Toeristisch recreatieve zone, nadruk op actie en TT

voor maximaal 60 hectare netto gemengd bedrijventerrein. Hier is ook ruimte voor bedrijven uit categorie 4.

Opgave en ambities

Bereikbaar

Grote evenementen zoals een TT vragen om een goede bereikbaarheid. Dit vraagt om de verbetering van de weginfrastructuur, de optimalisatie van het openbaar vervoer en het leggen van verbindingen tussen werklandschap en de Toeristisch Recreatieve Zone voor voetgangers en fietsers. Om het werklandschap en de toeristisch recreatieve zone optimaal via de weg te ontsluiten wordt geïnvesteerd in de verbetering van de aansluitingen op de A28 en N33. Grenzend aan het plangebied wordt het knooppunt van de A28 en de N33 als onderdeel van de verdubbeling van de N33 gereconstrueerd. Dit knooppunt wordt aangelegd met een half klaverblad en een fly-over. Het werklandschap Assen Zuid wordt voorzien van een ringstructuur, die aangesloten wordt op de verknoping A28/N33. Ook willen we de zuidzijde van het werklandschap direct ontsluiten op de A28. De gemeenten Assen en Midden-Drenthe houden in hun verkeersmodellen rekening met vergelijkbare verkeersintensiteiten in Hooghalen in 2020. We blijven in overleg met de gemeente Midden-Drenthe over de bereikbaarheid van Assen Zuid in relatie tot de bereikbaarheid van Midden-Drenthe.

Voor de verbetering van de bereikbaarheid via het openbaar vervoer wordt ingezet op de ontwikkeling van een nieuw treinstation Assen Zuid. De realisatie van het station is essentieel voor de duurzame ontwikkelingsmogelijkheden in dit gebied. In de Netwerkanalyse van de Regio Groningen Assen (2006) staat het station Assen Zuid met P&R functie als zeer kansrijk omschreven. Reizigers uit Oost-Groningen en Drenthe kunnen gebruik maken van dit station richting Zwolle en Groningen. Daarnaast zullen de gebiedsontwikkelingen in Assen Zuid, zoals het werklandschap en de toeristisch recreatieve zone, ook de nodige treinreizigers trekken. Hiervoor dient er een goede busverbinding te komen tussen het station en de voorzieningen in de toeristisch recreatieve zone. Op termijn dient er een openbaar vervoerverbinding te komen van het station richting de Balkenweg.

Economische ontwikkeling

Met Assen Zuid willen we de aantrekkelijkheid van ons vestigingsklimaat verbeteren. Hierbij wordt



bijzondere aandacht besteed aan de groeisectoren zorg, onderwijs en sensortechnologie. Verder moet het werklandschap ruimte bieden aan gemengde bedrijvigheid tot en met milieucategorie 4. Het grootste gedeelte van het terrein wordt ingevuld door de groeiende vraag van bedrijven. Daarnaast zorgt de transformatie en revitalisering van het Stadsbedrijvenpark en Havenkwartier voor vraag naar vervangingsruimte voor bedrijvigheid. Het aanbod van bedrijfsruimte in het werklandschap bestaat voornamelijk uit de sectoren wonen en werken, gemengd grootschalig en gemengd midden.

De ontwikkelingen in de Toeristisch Recreatieve Zone bieden werkgelegenheid in de sectoren toerisme en recreatie. In 2030 moet de zone één miljoen extra bezoekers per jaar trekken.

Sociaal

Door uitbreiding van (het aantal) bedrijven wordt er meer werkgelegenheid gecreëerd in Assen en de regio. Dit aanbod bestaat uit diverse banen op allerlei niveaus. Daarnaast zorgt ook de TRZ voor een aanbod aan banen in de toeristische sector zowel in Assen als in de omliggende gemeenten. Met de TRZ worden de recreatieve mogelijkheden op nationaal, regionaal en lokaal niveau uitgebreid.

Duurzaam

De inrichting van het werklandschap gebeurt vraaggericht. Een bedrijf dat zich er wil vestigen, wordt ingepast in het bestaande landschap. Er wordt dus niet meer een nieuw bedrijventerrein aangelegd waarna gewacht wordt op bedrijven. De opzet is flexibel om in te spelen op wisselende marktomstandigheden. Bij de ontwikkeling van het werklandschap wordt de landschappelijke kwaliteit en de ruime opzet van het gebied als uitgangspunt genomen. Vanuit de bestaande landschappelijke kwaliteit en het extensieve gebruik is een ontwikkelstrategie opgezet. Deze gaat uit van de vorming van kleinschalige en compacte clusters van werken, recreëren en wonen die zich in het landschap voegen. Op deze manier is er op ieder moment een bedrijventerrein dat 'af' is. De clusters worden ontsloten vanaf de zogenaamde ringstructuur in het gebied. De strategie gaat niet uit van een omvorming van het bestaande landschap naar een functioneel landschap, maar neemt de bestaande kwaliteit expliciet als uitgangspunt. Zorgvuldig en respectvol omgaan met de bestaande ondergrond en landschappelijke

structuren. Landschapsstructuren blijven zoveel mogelijk behouden en nieuw natuurlijk landschap wordt toegevoegd waarbij het versterken van ecologie en het tegengaan van barrière werking uitgangspunt is. Hiermee ontstaat een duurzame vorm van landschapsinrichting. De meest belastende bedrijvigheid komt aan de A28 te liggen. Eventuele verstoring van het Natura 2000 gebied Drentsche Aa is daardoor minimaal. Vanuit de structuurvisie stadsrandzone ligt er de opgave om vanaf de A28, N33 en het spoor een groen beeld te creëren.
Duurzame bedrijfsprocessen zijn gericht op de haalbaarheid van een energieleverend en CO2 neutraal werklandschap. Passend bij de faseerbare en flexibele ontwikkelstrategie, zodat de leveringszekerheid in elke fase is gegarandeerd en nieuwe energiebronnen zonder problemen kunnen worden toegevoegd. De afwatering van het hemelwater vindt plaats op de Drentsche Aa. De waterfunctie van de Drentsche Aa moet niet in gevaar komen.

Bij de inrichting van de TRZ worden de mogelijkheden voor groot- en kleinschalige opwekking van hernieuwbare energie onderzocht. Meervoudig ruimtegebruik is hierbij het uitgangspunt. Bovendien is er in de TRZ plaats voor innovatieve ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit.

<u>Aantrekkelijk</u>
In de toeristisch recreatieve zone ten westen van de A28 wordt extra ruimte geboden aan toeristisch recreatieve bedrijvigheid rond het TT circuit en TT World en de Baggelhuizerplas. Hierbij wordt ingezet op een groei naar anderhalf tot twee miljoen bezoekers per jaar (2030).
In dit gebied speelt daarnaast de ontwikkeling van



het TT-circuit in relatie tot de geluidhinder in de omgeving een rol. De visie op het gebied gaat uit van de ontwikkeling van het TT-circuit, vermindering van de geluidhinderbeleving en vergroting van de kwaliteit van het gebied. De visie dient als kader voor de verdere uitwerking van mogelijke maatregelen in het gebied en is ondertekend op 16 februari 2011. Deze maatregelen moeten goed worden afgestemd met de ontwikkelingen die in dit gebied spelen.

<u>Assens</u>
Assen Zuid is de zuidelijke toegangspoort van het Nationaal stedelijk Netwerk Groningen-Assen. We willen bij de ontwikkeling van dit gebied gebruik



maken van de bestaande kwaliteiten van onze stad en regio. De poortfunctie willen we met behulp van de volgende uitgangspunten vormgeven:

1. Het knooppunt moet het bestaande landschap van Drentsche Aa versterken en hiermee het startpunt markeren van de KoningsAs (de (groene) verbinding tussen Groningen en Assen). Voor de landschappelijke inpassing is het beekdallandschap de beelddrager;
2. de landschappelijke inpassing van het werklandschap als geheel en een groen beeld vanaf de infrastructuur.
3. De dynamiek van activiteiten en recreatieve voorzieningen rondom de Toeristisch Recreatieve Zone en het TT circuit;
4. De fysieke verbeelding van de poort. De diverse civieltechnische kunstwerken en groen moeten als een samenhangend geheel vormen. Dit draagt bij aan de zichtbaarheid en herkenbaarheid van de entree van Assen en het stedelijk netwerk en van de entree van het nieuwe bedrijvenlandschap Assen Zuid.
5. De realisering van de ecologische verbinding Anreperdiep en Witterdiep. Dit draagt bij aan een goede landschappelijke inpassing met verhoging van de natuurwaarden.

2.2 Havenkwartier

Achtergrond
Assen groeit door naar 80.000 inwoners, waarbij we de bouw van 7700 extra woningen voor een belangrijk deel willen opvangen binnen het bestaande stedelijk gebied. Op deze manier willen we de stad op een duurzame manier versterken en de groene zone rond Assen behouden. Voor Assen is dit een breuk met het verleden. Het vraagt om een manier van verstedelijking met behoud van het karakter van Assen. Hiervoor is het project Havenkwartier opgestart. Het gaat om de transformatie van een binnenstedelijk bedrijventerrein tot een woon-werkgebied van 3.000 woningen. Het Havenkwartier is hierbij opgedeeld in drie delen, de kop, de romp en de staart. Tot 2030 wordt eerst de kop ontwikkeld. Hier zijn vooralsnog circa 1200 woningen gepland.

Als onderdeel van het Havenkwartier wordt ook het Veemarktterrein in de ontwikkeling meegenomen. Het blijft een parkeer- en evenemententerrein, maar kleiner en beter ingepast in zijn omgeving. Hierdoor ontstaat een goede verbinding tussen centrum en Havenkwartier.

Het opvangen van de bevolkingsgroei binnen de bestaande stad zorgt voor een vermindering van de druk op uitleglocaties. Hiermee wordt het omliggende landschap gespaard en blijft dit in haar huidige vorm behouden voor toekomstige generaties. Door ontwikkeling van de Havenkade kan een groot deel van de inbreidingsopgave worden gerealiseerd.
Het hoofddoel van het Havenkwartier is dan ook het transformeren van bedrijventerrein naar een stedelijk gebied met ruimte voor wonen, werken en recreëren. Hiernaast dient er een betere aansluiting te komen met de woonwijk Marsdijk en het centrum.



Opgave en ambities
<u>Bereikbaar</u>
Het Havenkwartier ligt direct aan de Stadsboulevard. Met de inrichting van het gebied zetten we in op een goede ontsluiting van het woongebied, waarbij een goede verbinding voor voetgangers en fietsers naar station en binnenstad van belang is.
Met het bevaarbaar maken van het Kanaal versterken we de relatie met het centrum en wordt de ruimtelijke kwaliteit vergroot. Het bevaarbaar maken van het Kanaal houdt niet op bij de havenkom maar beïnvloedt het hele nieuwe woongebied.

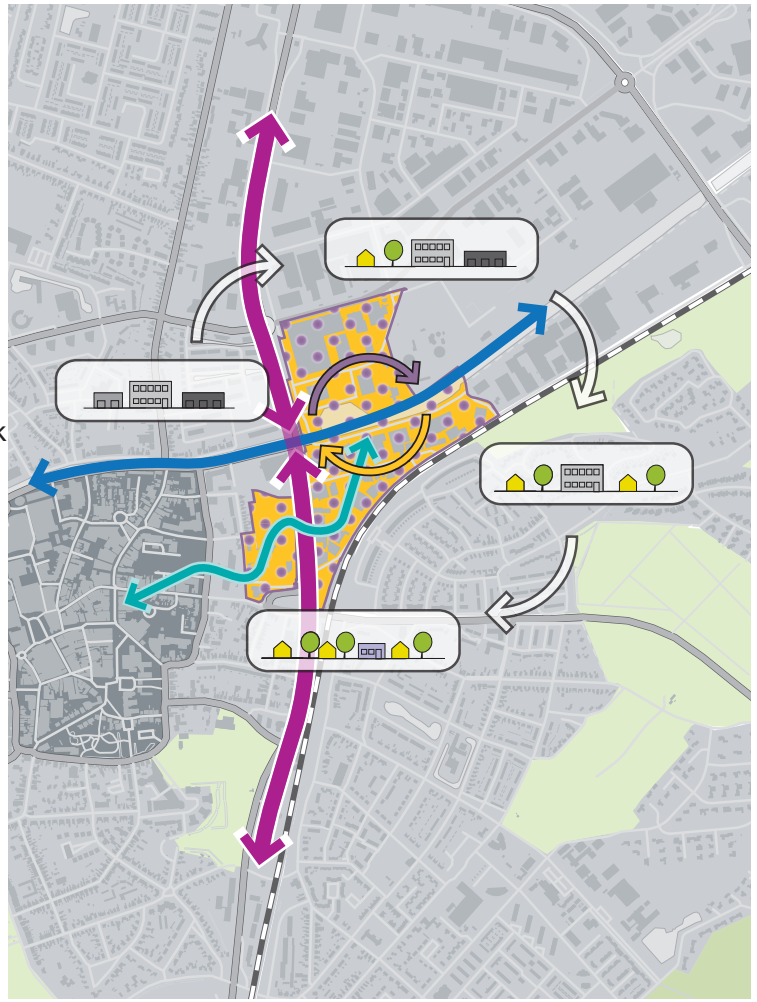
<u>Economische ontwikkeling en aantrekkelijk</u>
Het Havenkwartier moet iets extra's bieden ten opzichte van de andere ontwikkelingslocaties van Assen. Een gemengd stedelijk gebied waarin gewoond, gewerkt, geleerd en gerecreëerd wordt. Het programma in de kop van het Havenkwartier en het Veemarktterrein bestaat uit een mix van wonen, werken, horeca en voorzieningen en mogelijk op termijn bescheiden gebiedsgerichte detailhandel. Water staat voor levendige dynamiek en is in het Havenkwartier ruim voorhanden. Verdere uitnutting van dit element zal bijdragen aan een hogere kwaliteit van wonen, werken en recreëren.

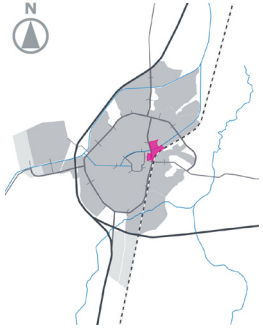
<u>Sociaal</u>
Met het Havenkwartier ontstaat een aantrekkelijk verblijfsgebied in het midden van de stad. Dit versterkt de sociaal-maatschappelijke ontwikkeling van de stad en de leefbaarheid van een gebied dat tegen het centrum aan ligt. In het Havenkwartier zetten we in op de huisvesting van zoveel mogelijk verschillende doelgroepen en leeftijden met voldoende voorzieningen. Het gebied vormt een overgang tussen het centrum en de wijk Marsdijk en moet zorgen voor een prettige doorgang richting het centrum en de rest van de stad.

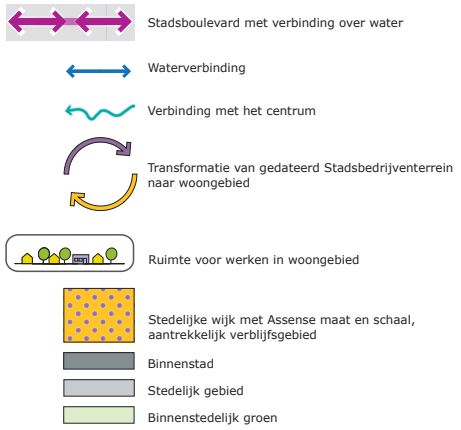
<u>Duurzaam</u>
We hebben met het Woonplan en de Structuurvisie Assen 2030 gekozen voor een compacte stad. Dit sluit aan bij onze ambities als duurzame stad. Hierbij wordt binnen de bestaande stad naar mogelijkheden voor nieuwbouw gekeken. Hiervoor wordt een gedeelte van het Stadsbedrijvenpark getransformeerd naar ruimte voor wonen en werken.
De Rioolwaterzuiveringsinstallatie van het Waterschap Hunze en Aa's ligt in de romp van het Ha-

venkwartier. Samen met het waterschap zoeken we naar een manier om ervoor te zorgen dat de installatie geen overlast of hinder veroorzaakt voor omgeving. Een duurzame inpassing kan er mogelijk toe leiden dat de installatie een belangrijke energie-leverancier voor de wijk wordt.

<u>Assens</u>
Het Havenkwartier ligt op een unieke plek in de stad. Het bevindt zich op loopafstand van het centrum en op fietsafstand van het Drentsche Aa gebied. Het Havenkwartier moet een geleidelijke overgang vormen van het centrum naar het Drentsche Aa gebied. Dit gebied moet gemakkelijk toegankelijk zijn voor fietsers en wandelaars.







2.3 Revitalisering Stadsbedrijvenpark

Achtergrond
Het Stadsbedrijvenpark inclusief het Havenkwartier is circa 247 hectare. Het park is daarmee één van de grootste bedrijventerreinen van Noord Nederland en van vitaal belang voor de regionale economie.

De oudste delen van het Stadsbedrijvenpark liggen aan de rand van het centrum en het stationsgebied van Assen. Deze delen zijn gerealiseerd in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw. De nieuwere delen van het bedrijventerrein liggen meer naar het noorden. Afhankelijk van de locatie en de leeftijd is voor de herstructurering van de verschillende delen een andere aanpak vereist. Het projectgebied van de revitalisering en herprofilering beslaat 94 hectare.

De revitalisatie van het Stadsbedrijvenpark is van belang voor de ontwikkeling van Assen Zuid. Op basis van de SER-ladder moeten bij nieuwe ontwikkelingen eerst de bestaande mogelijkheden worden benut. In dit geval betekent dat de revitalisatie en kwaliteitsverbetering van het Stadsbedrijvenpark.

De hoofddoelstelling van de opgave is om het bedrijventerrein economisch, duurzaam en ruimtelijk toekomstbestendig te maken. Hiermee willen we een aantrekkelijk vestigingsklimaat bieden voor bestaande en nieuwe ondernemers. Om een 'intense stad' te realiseren worden de mogelijkheden onderzocht om intensiever gebruik te maken van de beschikbare ruimte. Deze doelen sluiten nauw aan op de doelstellingen die in het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 zijn afgesproken tussen Rijk, provincies en VNG.

We willen het te revitaliseren deel van het Stadsbedrijventerrein ontwikkelen zodat het voldoet aan de eisen die ondernemers en gemeente aan een modern bedrijventerrein stellen. Hiernaast willen ruimtelijke samenhang creëren tussen woonwijk Marsdijk, Havenkwartier, Stadsbedrijvenpark en binnenstad.



Opgave en ambities
Bereikbaar en sociaal
In het kader van de revitalisering vinden investeringen plaats in de bereikbaarheid van het Stadsbedrijvenpark. Dit wordt meegenomen in de verbetering van de Stadsboulevard (Industrieweg). Bezoekers aan het Stadsbedrijvenpark moeten eenvoudiger hun bestemming kunnen vinden.
De overgang tussen het centrum en de wijk Marsdijk moet voor fietsers en wandelaars veilig zijn. De fietsroute van Marsdijk naar het centrum moet te worden.

Economische ontwikkeling
De hoofddoelstelling van de revitalisering is om het bedrijventerrein economisch, duurzaam en ruimtelijk toekomstbestendig te maken. Dit zorgt ook in de toekomst voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor ondernemers. En zo blijft het een aantrekkelijk gebied om in te werken en te verblijven.
Op het Stadsbedrijvenpark zijn meerdere onderwijsinstellingen gevestigd, variërend van lager, middelbaar tot hoger onderwijs. Betere samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven op het Stadsbedrijvenpark levert een bijdrage aan de toekomstbestendigheid in economische zin.

Rond de Europaweg-Noord ligt het accent op een compact gebied met perifere detailhandel. In dit gebied wordt ingezet op een samenhangende uitstraling. De gemeente zal dit stimuleren en faciliteren.

Duurzaam
Om een 'compacte stad' te realiseren, worden de mogelijkheden onderzocht om intensiever gebruik te maken van de beschikbare ruimte. Dit kan door het combineren van wonen en werken. Deze menging van functies kan juist op het Stadsbedrijvenpark worden benut om de ruimtelijke inpassing in de stad te verbeteren.

Revitalisatie van het Stadsbedrijvenpark bevordert op verschillende manieren de duurzaamheid van de

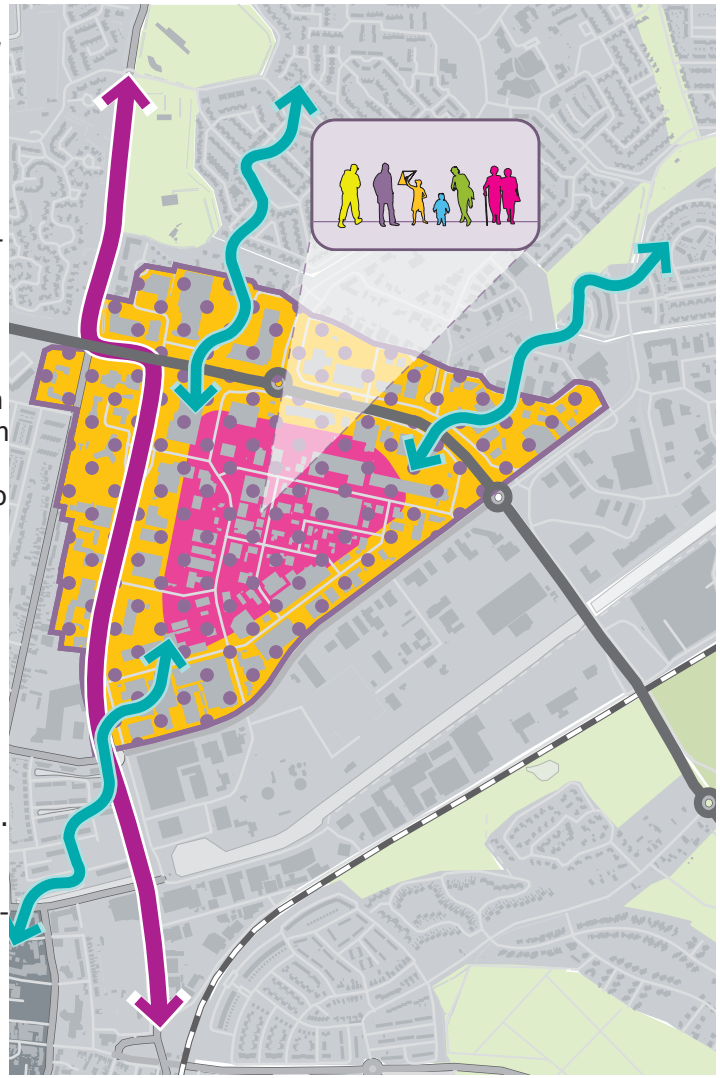
stad. Er is sprake van milieuwinst omdat het bedrijventerrein een 'tweede leven' krijgt. In utiliteitsbouw is veel energie te besparen door slimme energieconcepten. De gemeente wil energiezuinige gebouwen en slimme energieconcepten bij bestaande en nieuwe gebouwen. Bij ontwerp, bouw en verbouw wordt rekening gehouden met de relatief korte levensduur van de gebouwen. Samenwerking met het bedrijfsleven is daarbij cruciaal. We stimuleren bedrijven hun eigen verantwoordelijkheid te nemen en meer duurzaam te ondernemen. De gemeente stimuleert ook de verdere professionalisering van parkmanagement op bedrijventerreinen. Met parkmanagement kunnen initiatieven op het gebied van duurzaam ondernemen door bedrijven gezamenlijk worden opgepakt. De duurzame ambities dragen bij aan een positief imago van bedrijven en het Stadsbedrijvenpark als geheel.

Aantrekkelijk

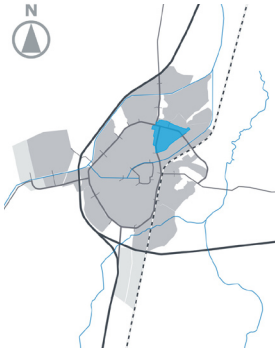
We willen het bedrijventerrein een kwaliteitsverbetering geven, waarmee het weer een aantrekkelijk onderdeel van de stad wordt. Voor een aantrekkelijk bedrijventerrein willen we de samenhang en herkenbaarheid van de PDV-zone vergroten. Verder is het belangrijk dat er voldoende aandacht is voor de beeldkwaliteit van de gevels en het openbaar gebied.

Assens

We versterken de bestaande kwaliteiten van het oudste bedrijvenpark van Assen en voegen nieuwe kwaliteiten aan het gebied toe. Daarnaast werken we de verdichtingsopgave uit met behoud van het 'typisch Assense'.



REVITALISERING STADSBEDRIJVENPARK





2.4 Assen aan de Aa

Achtergrond
In 2009 hebben we besloten het doorgaande binnenstedelijke verkeer langs de noord-zuid as via de stadsboulevard af te handelen. Er is niet gekozen voor de zogenoemde oostelijke variant met een rondweg door het Drentsche Aa gebied. Deze keuze maakt het mogelijk de oostkant van de stad en het nationaal landschap Drentsche Aa beter met elkaar te verbinden. Zo ontstaat aan de Oostelijke stadsrand Assen aan de Aa. Het Drentsche Aa gebied heeft de status van Nationaal Park en Nationaal Landschap. Het moet in groen, landschappelijk en ecologisch opzicht worden versterkt zodat de waarde van het gebied toeneemt. We willen dat het eenvoudiger wordt om lopend of fietsend vanuit Assen het Drentsche Aa gebied te bereiken.

De projecten uit de visie 'Assen aan de Aa' worden beschreven in een projecten- en ideeënboek. Deze moeten samen met partijen in en rond het gebied ontwikkeld en geïnvesteerd en beheerd worden. Hoofddoelstelling is de relatie tussen stad en land versterken. Hiervoor wordt een visie opgesteld voor het Drentsche Aa gebied binnen de gemeentegrenzen. Direct aan de stadsrand wordt een sterk nationaal landschap gecreëerd waarmee de kwaliteit van de stad toeneemt. Natuur- en landschapwaarden binnen het plangebied en in de stadsrand worden versterkt. Het gebied moet aantrekkelijk en bereikbaar gemaakt worden voor extensieve recreatie zodat het Drentsche Aa gebied beter beleefd kan worden. De verbindingen tussen stad en landschap worden verbeterd, het landschap versterkt, landschapselementen en beeklopen in en rond de stad worden hersteld en de mogelijkheden voor waterberging en verbetering van de waterkwaliteit worden benut.
Hiermee willen we een groene kwaliteitsimpuls geven aan deze stadsrand, waarbij de stad haar positie aan het Drentse Aa gebied maximaal kan benutten.



Opgave en ambities
<u>Bereikbaarheid</u>
Er moeten goede aansluitingen komen voor wandelaars en fietsers tussen stad en Drentsche Aa. De verbinding tussen binnenstad en station (en de hele stad) en het Drentsche Aa gebied wordt hiermee verbeterd. In het gebied worden ontbrekende schakels gerealiseerd in het wandel- en fietsnetwerk. De recreatieve routes naar het Drentsche Aa gebied lopen nu voornamelijk door de stedelijke vingers en niet door de groen landschappelijke vingers. Daarnaast wordt in het gebied een toegangspoort ontwikkeld voor bezoekers van het zuidwestelijk deel van het Drentsche Aa gebied.
In 2011 rijden er dagelijks circa 10.500 motorvoertuigen over het traject Assen – Rolde. In 2030 is dit aantal afgenomen naar circa 8.000 voertuigen. Het FlorijnAs-programma (wegen en ontwikkelingen) veroorzaakt geen grote wijzigingen op de intensiteit op de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer tussen Assen en Rolde. Bovenstaand verschil wordt <u>vooral</u> veroorzaakt door het effect van de verdubbeling van de N33.

Door optimalisatie in de uitwerking van de kruispunten en doorstroming kan de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer tussen Assen en Rolde nog iets verder worden teruggedrongen. Tussen Assen en Rolde rijdt echter veel bestemmingsverkeer voor Assen (stadsbedrijvenpark en centrum). Met een kentekenonderzoek proberen we meer te weten komen over herkomst en bestemming van het verkeer tussen Assen en Rolde.

<u>Economische ontwikkeling</u>
De groene kant van Assen is van belang om de aantrekkingskracht van Assen voor bedrijven en inwoners te vergroten. Met de ontwikkelingen in dit gebied ontstaat een gunstig vestigingsklimaat voor bedrijven en wonen door de nabijheid van het Nationaal Parklandschap Drentsche Aa. Door stad en landschap beter te verbinden kunnen we de recreatieve en toeristische potenties beter benutten.

<u>Sociaal</u>
Recreatie en natuur bij de stad bevordert gezondheid, welbevinden en bewegen. De mogelijkheid voor een biologische stadsboerderij met sociaal maatschappelijke functie wordt verkend in de visie. Bij de sociaal maatschappelijke functie wordt bijvoorbeeld aansluiting gezocht bij de aanpak van "Werken aan de stad". Het concept van de boerderij kan verbreed worden tot het versterken van de relatie tussen stad, voedselproductie, educatie en het

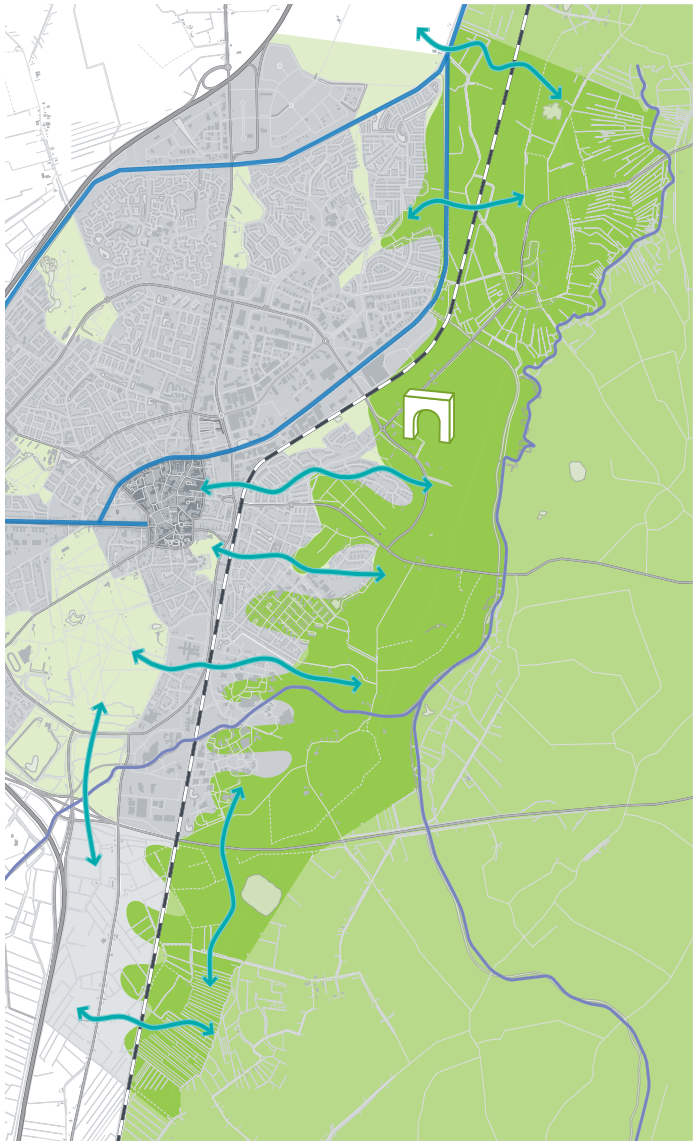
verhogen van de zelfvoorzienendheid

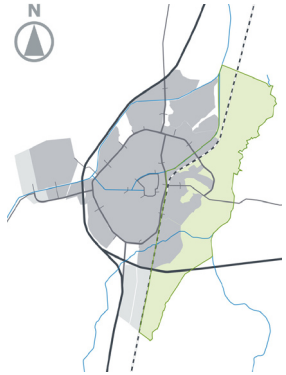
Duurzaam
Daarnaast zetten we in op een verbetering van de ecologische verbindingen binnen het beeksysteem en tussen de Drentsche Aa en het groen in de stad. Er ligt een opgave voor waterberging en natuurontwikkeling in het beeksysteem en wellicht kunnen gedempte en/of gekanaliseerde beeklopen worden hersteld tot een klimaatbestendig beeksysteem.

Het project zal een bijdrage moeten leveren aan het realiseren van een klimaatbestendig beeksysteem. Daarom wordt onder andere de opgave voor stedelijke waterberging in het buitengebied meegenomen in het project. De mogelijkheden voor vismigratie worden verkend en meegenomen. Ook onze mogelijke bijdrage aan de Natura 2000 doelstellingen is onderdeel van de visie. Dit geldt eveneens voor het verbeteren van de waterkwaliteit.

Aantrekkelijk
Met de groene kwaliteit onderscheidt Assen zich als aantrekkelijke vestigingsplaats voor werken en wonen. Inwoners van Assen hoeven niet eerst in de auto te stappen om van de natuur te genieten. Zij kunnen op de fiets of lopend binnen enkele minuten in één van de mooiste natuurgebieden van Nederland zijn.

Assens
De ligging van Assen aan het Nationaal Park De Drentsche Aa wordt veel beter benut. Hiervoor ontsluiten we het gebied voor extensieve recreatie en maken het bereikbaar en aantrekkelijk. Het Drentsche Aa gebied kan hiervoor veel beter beleefd worden. Dit is onder andere mogelijk door verbetering van de fiets- en wandelinfrastructuur.





Ontwikkelen toegangspoort Nationaal Landschap Drentsche Aa

Realiseren van nieuwe groene fiets- en wandelverbindingen tussen stad en landschap, aansluitend op de beken

Natuurontwikkeling Assen-Oost

Binnenstad

Stedelijk gebied

Toekomstig stedelijk gebied

Binnenstedelijk groen

Nationaal Landschap Drentsche Aa

2.5 Stationsgebied en Stadsboulevard

Achtergrond
De Stadsboulevard verbindt de verschillende deelgebieden met elkaar en wordt met de Europaweg de belangrijkste route voor gebiedsontsluiting van Assen. De Stadsboulevard krijgt naast een verkeersfunctie ook een verblijfsfunctie. De boulevard loopt vanaf het knooppunt N33/A28 van zuid tot noord door het plangebied.
Het project Stationsgebied omvat de ontwikkeling van het gebied rond het station en de ontsluiting ervan. Voor het Stationsgebied zijn twee varianten. De eerste variant is een hellend plein waarbij de Stadsboulevard vlak langs het spoor komt te liggen en onder het spoor een nieuwe wandel en fietsverbinding van oost naar west ontstaat. Bij variant twee wordt de Stadsboulevard ondertunneld. In beide varianten is het doorgaand en het bestemmingsverkeer van elkaar gescheiden.

Hoofddoelstelling van het project Stationsgebied e.o. is een ruimtelijke herinrichting van het gebied zodat de bereikbaarheid van het station en de algehele mobiliteit in dit gebied geoptimaliseerd wordt. Concreet dienen de volgende onderdelen geoptimaliseerd dan wel verbeterd te worden:
- verbetering doorstroming Noord-Zuid verkeer voor de auto, de fiets en het openbaar vervoer;
- efficiënt openbaarvervoersknooppunt;
- verbinding Assen-Oost – binnenstad;
- aantrekkelijke entree stadscentrum;
- (her)ontwikkeling kantoorgebied en het Wilhelmina Ziekenhuis;
- aantrekkelijke stationsomgeving.

Bovenstaande dient gerealiseerd te worden met bijzondere aandacht voor duurzaamheid, landschappelijke kwaliteiten en sociale aspecten.

Het gebied moet een passend programma krijgen. We willen dat onze belangrijkste entree van de stad, het stationsgebied, een aantrekkelijke aankomstplaats is voor treinreizigers naar de stad en het stroomdallandschap Drentse Aa.

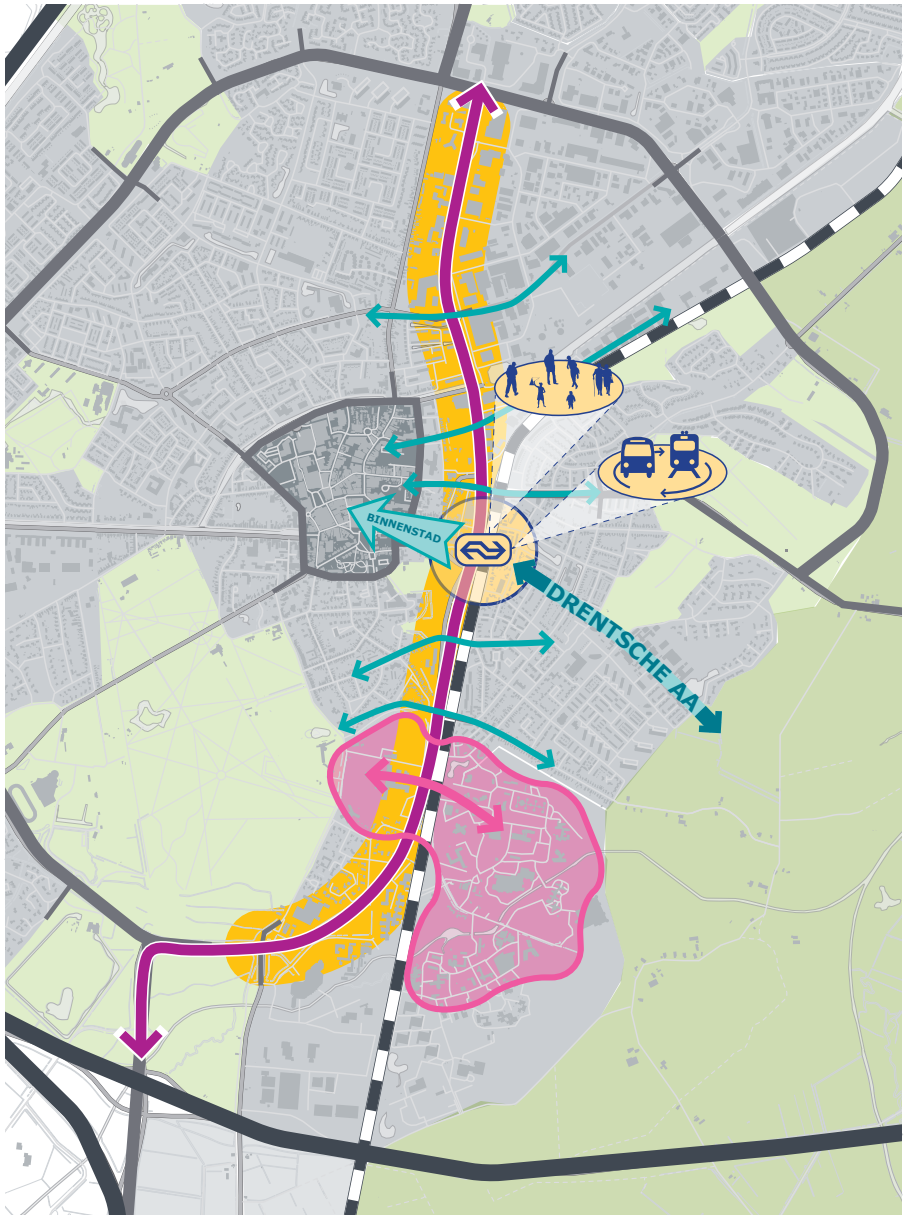


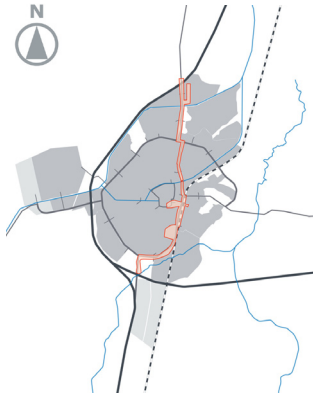
Bereikbaarheid
Het spoor vormt, samen met de Stadsboulevard, een barrière tussen Assen Oost en de binnenstad. Een van de belangrijkste opgaven voor het Stationsgebied is het verminderen van deze barrièrewerking. Het verminderen van de barrière heeft vooral betrekking op de verbinding voor langzaam verkeer bij het station en het ontwerp van het station aan de oostzijde. Op dit moment is hier geen volwaardige entree. Deze situatie moet worden verbeterd. Belangrijk is verder dat er voor fietsers en voetgangers een aantrekkelijke, sociaal en verkeersveilige route komt.

De Stadsboulevard krijgt de belangrijkste verkeersfunctie in de oostelijke helft van Assen en wordt een belangrijke schakel tussen de regio en de stad. In de nieuwe situatie willen we zorgen voor een goede afwikkeling van gemotoriseerde verkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer. Er moet ook een aansluiting komen van de N33 op de Stadsboulevard. De Stadsboulevard dient als noord-zuid as herkenbaar te zijn.

Het intercitystation Assen speelt een belangrijke rol voor de stad en een grote regio daaromheen. We zetten bij de doorontwikkeling van het station Assen in op een vierde (tussen Groningen-Zwolle), vijfde en zesde trein waardoor ook een betere verbinding met Leeuwarden mogelijk wordt. Het stationsgebied wordt een efficiënt openbaar vervoersknooppunt. De inrichting van de openbare ruimte moet zo zijn dat de verschillende functies en routes goed zichtbaar zijn. Voor al het verkeer moet het stationsgebied goed bereikbaar zijn. Het bestaande station blijft na aanleg van het station Assen Zuid het belangrijkste station in Assen.

STADSBOULEVARD





Stadsboulevard (deel) in uitvoering
Ambitie: vergroten bereikbaarheid stad/ centrum

Katalysator voor ontwikkeling langs Stadsboulevard

Vermindering barrièrewerking van spoor en Overcingellaan

Station Assen Centraal

Stationsgebied wordt efficiënt OV-knooppunt

Levendig, aantrekkelijk en sociaal veilig stationsplein

Belangrijkste entree van de binnenstad

Verbinding Nationaal Landschap Drentsche Aa

Verbinden zorgebieden

Zorgcluster

Binnenstad

Stedelijk gebied

Binnenstedelijk groen

Nationaal Landschap Drentsche Aa

Economische ontwikkeling
Het stationsgebied is onze belangrijkste kantorenlocatie van de stad. We willen in dit gebied 13.000 tot 15.000 m2 (nieuw) kantooroppervlak realiseren. Ook onderzoeken we of er een hotel of congrescentrum gerealiseerd kan worden. Ten zuiden van het stationsgebied ligt een gebied met een aantal zorgfuncties. In dit zorgcluster is een (beperkte) uitbreiding voorzien van de kantoorfuncties bij het Wilhelmina Ziekenhuis.

Sociaal
Door de barrièrewerking van het spoor en Overcingellaan te verminderen verbeteren we de verbinding tussen Assen-Oost en de rest van de stad. Ook willen we het Stationsplein aanleggen als levendig, aantrekkelijk en sociaal veilig plein. Het realiseren van dit stationsplein als entree van de stad heeft een sterke relatie met de opgave voor een aansprekende route naar de binnenstad. Het stationsplein is onderdeel van de route naar de binnenstad via de Stationsstraat.

Duurzaam
Met de verbetering van de Overcingellaan en het stationsgebied maken we ontwikkelingen mogelijk in het bestaande bebouwde gebied en optimaliseren we het stationsgebied en OV-knooppunt. Bestaande natuur en landschappelijke kwaliteiten zoals landgoed Overcingel blijven behouden. Waar mogelijk wordt barrièrewerking voor de natuur verminderd, onder andere waar wegen beekloopjes kruisen.

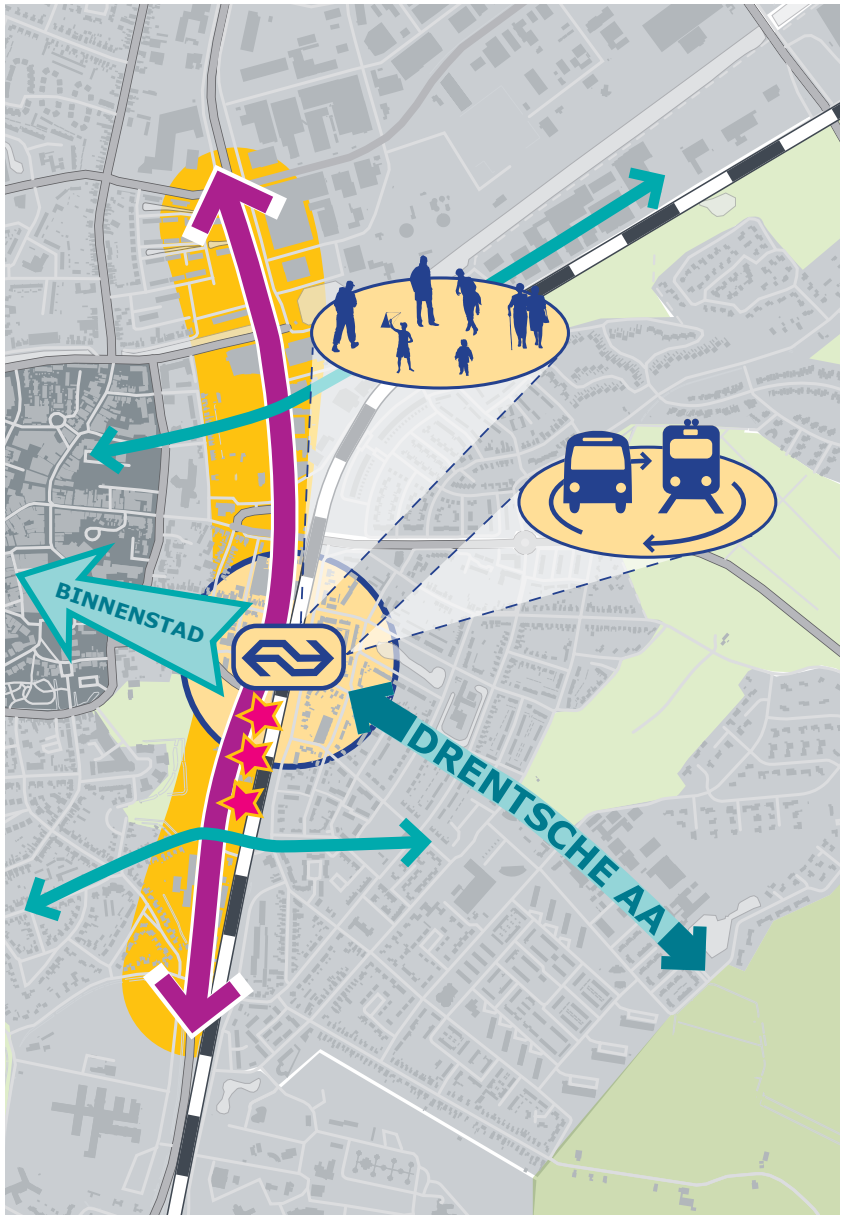
Aantrekkelijk
De huidige inrichting van het Stationsplein wordt gedomineerd door de verkeersfunctie. De inrichting van openbare ruimte en de bebouwing aan het Stationsplein vertonen weinig onderlinge samenhang, dit geldt zeker ook voor de samenhang tussen bebouwing en openbare ruimte. Voor het stationsplein is de ambitie een plein te maken met een aangenaam verblijfsklimaat. Een plein dat naast de functionele aspecten voor het openbaar vervoer ook een aantrekkelijke entree is voor reizigers. Bij die ontvangstfunctie past horeca met een terras op het plein

Assens
Het stationsplein gaat de schakel vormen tussen het historische stadscentrum van Assen en het hoogwaardige landschap van de Drentsche Aa.









STATIONSGEBIED



- Stadsboulevard met katalysatorzone
- Vermindering barrièrewerking van spoor en Overcingellaan
- Station Assen Centraal
- Stationsgebied wordt efficiënt OV-knooppunt
- Levendig, aantrekkelijk en sociaal veilig stationsplein
- Verbinding Nationaal Landschap Drentsche Aa
- Herontwikkeling panden
- Belangrijkste entree naar de binnenstad
- Binnenstad
- Stedelijk gebied
- Binnenstedelijk groen
- Nationaal Landschap Drentsche Aa

2.6 Tweede Fase Blauwe As

Achtergrond
Doel van het project is Het Kanaal weer bevaarbaar te maken en daarmee investeringen in het omliggende gebied te initiëren. Er wordt hierdoor een levendige identiteitsdrager toegevoegd aan de binnenstad van Assen. Het bevaarbaar maken van Het Kanaal maakt het centrum aantrekkelijk voor de recreatievaart omdat een "rondje Assen" gemaakt kan worden. Het Kanaal verbindt de Vaart, de binnenstad en de nieuwe stedelijke ruimte rondom de haven, met een passantenhaven en sluis, horeca, wonen en culturele voorzieningen. Een bevaarbaar Kanaal legt de basis voor een succesvolle ontwikkeling in het Havenkwartier.

We willen het opnieuw bevaarbaar maken van het Kanaal – van de Vaart tot en met het Havenkanaal – laten dienen als katalysator voor opwaardering van de openbare ruimte en gebiedsontwikkelingen langs het Kanaal. Hierdoor wordt opwaardering en vernieuwing van de noordkant van het centrum tot stand gebracht. We willen investeren in levendigheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van dit deel van de stad. Hiermee maken we ook een start met de toekomstige transformatie van het Havengebied. De Blauwe As tweede fase brengt het Havenkwartier in verbinding met de stad via de weg, het water en de stedenbouwkundige kwaliteit.

Opgave en ambities
Bereikbaarheid
Het Kanaal wordt een belangrijk verbindend element tussen het Havenkwartier en het centrum voor voetganger, fietser, auto en openbaar vervoer. De zuidzijde van het Kanaal houdt als onderdeel van de cityring een primaire verkeersfunctie voor auto en openbaar vervoer. Het vormt de streekbusroute naar de binnenstad. Langs het Kanaal Zuidzijde liggen belangrijke parkeervoorzieningen. De Noordzijde van Het Kanaal en het deel tussen Vaart NZ en Nobellaan worden ingericht als rustige woonstraten. Met het opnieuw bevaarbaar maken van het Kanaal



ontstaat de mogelijkheid van het maken van een aantrekkelijk vaarrondje door Assen via de sluis in Peelo. Er komen fiets- en voetgangersverbindingen aan weerszijden van Het Kanaal in oost-west richting. Aan de zuidzijde vormt een nieuwe publieke ruimte een verbinding voor voetgangers en fietsers. Oversteekplaatsen met (gedeeltelijk) beweegbare bruggen optimaliseren de bereikbaarheid van het centrum voor fietsers en voetgangers. Opwaardering van de fietsverbinding langs de noordzijde kan de aanzet zijn voor de fietssnelweg Assen-Groningen.

Economische ontwikkeling
De kernopgave van de Blauwe As tweede fase is het benutten van de aanwezige, kansrijke potenties voor een opwaardering van het gebied rond Het Kanaal. Het bevaarbaar maken van Het Kanaal werkt als katalysator voor gebiedsontwikkeling. De Toeristisch-recreatieve vaart levert een bijdrage aan de economische ontwikkeling.

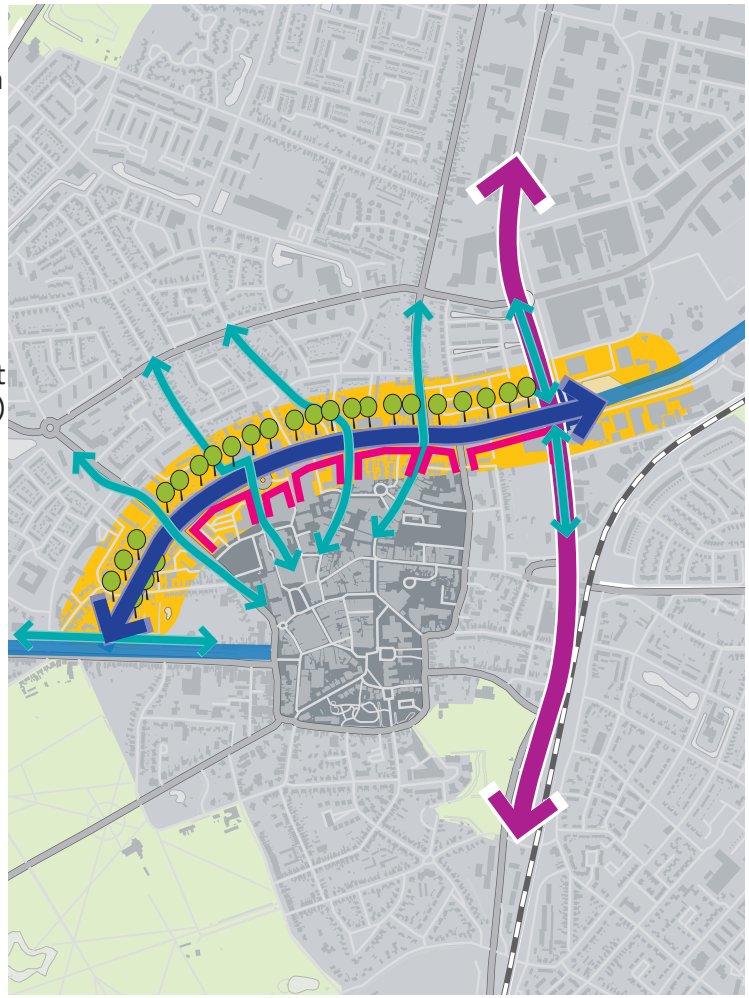
Sociaal
Met het opnieuw bevaarbaar maken van het Kanaal ontstaat meer levendigheid in de binnenstad. Daarbij creëren we nieuwe ontmoetingsplekken in het gebied. Onze bewoners betrekken we bij het opstellen van de plannen en visies.

Duurzaam
De waterkwaliteit van het Kanaal, de Vaart en het Havenkanaal verbetert door barrières te verwijderen. Hiermee ontstaat een doorstromend watersysteem. Daarnaast willen we langs het Kanaal (deels) natuurvriendelijke oevers realiseren.

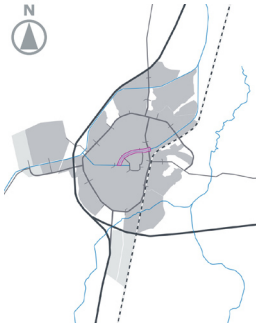
Aantrekkelijk
Door het bevaarbaar maken van Het Kanaal wordt de binnenstad aantrekkelijker voor de toeristische vaart. Dit zorgt voor meer levendigheid in het gebied. De vaarfunctie maakt Het Kanaal herkenbaar en brengt het cultuurhistorisch karakter deels terug. Dit biedt kansen voor toerisme en economie.
De herinrichting en de gebiedsontwikkelingen eromheen borduren voort op het huidige ruimtelijke beeld en versterken het contact tussen de binnenstad en

de groene woonwijken. Het Kanaal wordt een herkenbare verbinding tussen de binnenstad en woonwijken. Met het bevaarbaar maken van het kanaal en het herinrichten van de openbare ruimte versterken we de samenhang met de bebouwing.

Assens
De verbinding tussen binnenstad en de wijken Noorderpark en de Lariks wordt verbeterd en aantrekkelijker gemaakt door realisatie van de Blauwe As tweede fase. In het gebied zelf wordt het contrast tussen groen, kleinschalig (aan de noordzijde van het kanaal) en stedelijk (aan de zuidzijde van het kanaal) herkenbaar gemaakt en vergroot.



TWEEDE FASE BLAUWE AS





Hoofdstuk 3 Uitvoering en vervolg

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van de extra eisen van de Crisis- en herstelwet. Het hoofdstuk begint met een plan van aanpak voor het gebruik van de wet binnen de FlorijnAs. In deze eerste paragraaf leggen we de verschillende fasen uit en hoe we met betrokken overheden willen samenwerken in de projectcommissie. Ook beschrijven we hoe we omgaan met communicatie en participatie en juridische zaken als de Wabo en de coördinatieregeling. In de volgende paragraaf geven we een overzicht op hoofdlijnen van de uitvoering van de verschillende deelprojecten. Dit gebeurt met een financiële onderbouwing, beschrijving van de projectrisico's, planning op hoofdlijnen en analyse van de risico's op planschade. Het hoofdstuk sluiten we af met een samenvatting van de uitkomsten van het gevoerde bestuurlijk overleg.

3.1 Plan van aanpak gebruik Crisis- en herstelwet

De Florijnas is aangemerkt als een lokaal project met nationale betekenis op grond van de Crisis- en herstelwet. De Chw maakt een versnelde uitvoering van deze projecten mogelijk.

Voor deze versnelling moet worden voldaan aan een aantal randvoorwaarden en de organisatie rondom de Florijnas moet goed geregeld zijn. Een belangrijke voorwaarde is dat de plannen wat betreft inhoud en proces zo breed mogelijk gedragen worden. Draagvlak vroeg in het proces kan leiden tot eenvoudiger besluitvorming en snellere uitvoering. Deze aanpak zorgt voor een meer gestructureerd besluitvormingsproces en logischer en transparanter koppeling tussen het planproces en het juridische spoor.

We onderscheiden hierin drie fasen:
1. Een heldere start van het project (Initiatief fase);
2. Een richtinggevend politiek en maatschappelijk gedragen principebesluit, te weten een Struc tuurvisie, inclusief een plan-milieueffectrapport (planMER), als juridische, planologische en mi lieutechnische grondslag voor de ontwikkeling en uitvoering van het project (Definitiefase);
3. Een uitvoeringsfase waarin alle procedures en uitvoeringsbesluiten die nodig zijn worden ge bundeld door het toepassen van de coördinatie regeling (Uitvoeringsfase).

3.1.1 Plan van aanpak definitiefase

Met het besluit om het project te starten en aan te melden voor de Crisis- en herstelwet is de initiatieffase afgerond. Het opstellen van de Structuurvisie FlorijnAs en de bijbehorende planMER markeert het begin van de definitiefase. Deze fase begint met een inventarisatie van alle aspecten die invloed kunnen hebben op het project. Daarna vindt een beoordeling plaats van alle relevante ruimtelijk aspecten, de resultaten van de planMER en de knelpuntenanalyse. Daarna komt het moment van beslissen.

1. Initiatief	2. Definitie	3. Uitvoering
Procesdocumenten Startbesluit	Procesdocumenten stedenbouwkundig programma van eisen	Procesdocumenten stedenbouwkundig plan inrichtingsplan bouwplan/tracéontwerp
Juridische besluiten Aanmelding Chw Voorbereidingsbesluit Vestigen voorkeursrecht Openbaar maken voorbereiden Structuurvisie en planMER voor zienswijzen	Juridische besluiten structuurvisie met plan-MER instemmingsverklaringen intentieovereenkomst private partijen	Coördinatie van uitvoeringsbesluiten 3a ontwerp en bestemmen 3b voorbereiden en uitvoeren 3c gebruiken en beheren

Juridische componenten
1. openbaar maken ontwerp Structuurvisie FlorijnAs met planMER;
2. openbaar maken vastgestelde Structuurvisie FlorijnAs en planMER inclusief de verklaringen van betrokken bevoegde gezagsorganen waarin men instemt met de Structuurvisie (bestuurlijk commitment);
3. (eventueel) sluiten van intentieovereenkomsten met private partijen.

De ontwerp Structuurvisie FlorijnAs wordt samen met de planMER ter inzage gelegd en de Commissie m.e.r. wordt gevraagd advies uit te brengen. Ontvangen zienswijzen en adviezen worden verwerkt. Hiermee zijn Structuurvisie en plan-MER gereed voor vaststelling door de gemeenteraad, waaraan verklaringen door de bevoegde bestuursorganen worden gevoegd: het principebesluit.

Organisatie (intern en extern binnen de definitiefase)
De bestuurlijke opdrachtgever (projectwethouder) is verantwoordelijk voor besluitvorming in het college en voor de voorbereiding en besluitvorming in de gemeenteraad en voor het overleg met andere bestuursorganen. De gemeenteraad stelt de Structuurvisie en planMER vast. Daarom wordt de raad regelmatig geïnformeerd over beoordelingsmethode, gemaakte keuzes en resultaten van participatie.

Andere bestuursorganen
In deze fase vindt veel interne en externe afstemming plaats. Er zijn twee soorten bestuursorganen:
- Bestuursorganen die (mede) beslissingsbevoegd zijn. Dit zijn de betrokken overheden die de verklaring afgeven en vertegenwoordigd zijn in de projectcommissie (zie hierna);
- Bestuursorganen die belanghebbend zijn maar niet beslissingsbevoegd.

De gemeenteraad kan pas een principebesluit nemen als de betrokken (mede)beslissingsbevoegde bestuursorganen schriftelijk verklaren in te stemmen met de Structuurvisie FlorijnAs. Daarvoor moeten zij in ieder geval worden geconsulteerd en geïnformeerd over:
- Het startdocument;
- De Notitie Reikwijdte en Detailniveau;
- Beoordelingskader en selectie van oplossingen;
- Besluitvorming over het voorkeursalternatief.

Er vindt regelmatig afstemming plaats met de ambtelijke vertegenwoordigers van de betrokken bestuursorganen. Daarin vindt de noodzakelijke ambtelijke voorbereiding voor besluitvorming op bestuurlijk niveau plaats. De niet beslissingsbevoegde bestuursorganen worden geconsulteerd maar nemen niet deel aan het regulier afstemmingsoverleg.

Participatie
In deze fase kan burgerparticipatie niet ontbreken. De drie kernelementen daarbij zijn een zorgvuldig participatieproces, open houding van de bestuurders/ambtenaren en van de burgers ten opzichte van het participatieproces en de mate waarin participatie serieus wordt genomen. De participatie wordt hierna nader toegelicht.

3.1.2 Plan van aanpak uitvoeringsfase
Voor de FlorijnAs geldt de verplichting tot coördineren van het besluit tot vaststelling, wijziging of uitwerking van het bestemmingsplan met de uitvoeringsbesluiten die nodig zijn voor de verwezenlijking van het project. Gelet op de complexiteit en grootte van de ontwikkelingen in het gebied, willen we dit in meerdere tranches plaats laten vinden. We onderscheiden drie tranches:
A ontwerpen en bestemmen
B voorbereiden en uitvoeren
C gebruik en beheer

Per tranche staan hieronder de mogelijk te coördineren besluiten opgesomd. Deze lijst is niet uitputtend. Een verder overzicht van de planologische en uitvoeringsbesluiten wordt gegeven bij de uitwerking van elk deelgebied afzonderlijk.

A Ontwerpen en bestemmen
Hierin staat het bestemmingsplan centraal als nadere uitwerking van de Structuurvisie FlorijnAs. Per deelgebied worden voorlopige stedenbouwkundig plannen/visies en voorlopige inrichtingsschetsen opgesteld die de basis vormen voor de bestemmingsplannen en zo nodig exploitatieplannen of anterieure overeenkomsten. Zo nodig wordt voor een bestemmingsplan ook een projectMER opgesteld. Tot slot wordt in deze fase samenwerking gezocht met ontwikkelende partijen en worden de keuzes bepaald voor een passende samenwerkingsvorm en type overeenkomst (PPS, concessiemodel, realisatieovereenkomst). Juridische componenten in deze ontwerpfase zijn:
- Ter inzage leggen ontwerp bestemmingsplan met ontwerp plan MER
- Ter inzage leggen ontwerp exploitatieplan of besluit tot afzien van exploitatieplan
- Ter inzae leggen ontwerp besluit tot vaststelling van hogere waarden obv Wet geluidhinder
- Ontwerp besluit Flora- en faunawet (fase 3A, of bij samenloop met omgevingsvergunning (in fase 3B, in welk geval deze ontheffing aanhaakt (integratie)
- Ter inzage leggen ontwerp onteigeningsbesluit-

ten Kroon
- Ontwikkel en/of realisatieovereenkomst met private partijen

Deze plannen liggen gedurende zes weken ter inzage voor iedereen. Dit geldt ook voor de overlegpartners. Daarnaast kan in deze fase een verzoek tot onteigening aan de Kroon ter inzage worden gelegd. Na verwerking van de zienswijzen stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan, projectMER en exploitatieplan vast. Daarmee zijn het stedenbouwkundig plan en inrichtingsplan definitief.

B. Voorbereiden en uitvoeren
Hierbij gaat het om activiteiten als slopen en bouwrijp maken van het plangebied, saneren en verleggen van kabels en leidingen. Daarvoor moeten vergunningen en toestemmingen worden verleend en ambtshalve besluiten worden genomen. In deze fase onderscheiden wij twee stappen:

1. bouwrijp maken van het plangebied
omgevingsvergunning slopen, - kappen, - aanleg, ontgrondingsvergunning, ontrekkingsvergunning, splitsingsvergunning, melding voornemen bodemsanering, ontheffing ogv Wet bodembescherming, toestemming werken in primaire waterkering, toestemming werken nabij spoorweg, watervergunningen, wegontrekkingsbesluit, stortvergunning, opbreekvergunning/tijdelijke objectvergunning, kabel- en leidingen en toebehorenvergunning

2. bouwen en oprichten
omgevingsvergunning bouwen, - aanleg, - oprichten, - monumenten, ontheffing bouwbesluit / bouwverordening, staanplaatsvergunning

C. Gebruiken en beheren
Voor het in gebruik nemen van gebouwen en de openbare ruimte worden uitvoeringbesluiten aangevraagd. Ook Wabo-besluiten doorlopen de procedure van coördinatie. Mogelijk te coördineren besluiten in de laatste tranche zijn:

Omgevingsvergunning gebruik, omgevingsvergunning uitweg, omgevingsvergunning voor een alarminstallatie, omgevingsvergunning reclame, omgevingsvergunning indirecte lozingen, omgevingsvergunning opslag, horecavergunning, overige omgevingsvergunningen obv plaatselijke verordeningen (zoals terras- en parkeervergunning), huisvestingsvergunning, verkeersbesluit.

3.2 De projectcommissie
Bij de totstandkoming en vaststelling van deze Structuurvisie zijn de bevoegde bestuursorganen betrokken. Deze bevoegde bestuursorganen zijn vertegenwoordigd in de projectcommissie. Zowel in de definitiefase als in de uitvoeringsfase stemmen we af met de betrokken overheden. De projectcommissie is met name in beeld in de definitiefase en in de eerste fase van de uitvoeringsfase.

Werking projectcommissie
De projectcommissie bestaat uit de besturen van de betrokken gemeenten en waterschappen en die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de ruimtelijke ordening of de belangen die in de Structuurvisie aan de orde zijn. De volgende bestuursorganen zijn vertegenwoordigd in de projectcommissie en daarmee betrokken bij de voorbereiding van de Structuurvisie FlorijnAs:
- gemeenten Aa en Hunze, Tynaarlo en Midden-Drenthe;
- waterschap Hunze en Aa's;
- provincie Drenthe;
- ministeries (I&M, EL&I en mogelijk defensie).

Bovenstaande overheden moeten instemmen met de in de Structuurvisie FlorijnAs voorgestelde wijze van verwezenlijking van de plannen. Dit doen zij door een verklaring af te geven. Hierin staat dat zij zich kunnen vinden in het gekozen voorkeursalternatief en mee willen werken aan de uitvoering van het plan via een effectief en efficiënt besluitvormingsproces. Dit is vervolgens een volledig en duidelijk kader voor de uitvoering van het project. Discussies over nut en noodzaak en oplossingsrichtingen worden hiermee in latere fasen overbodig. Het later gekozen voorkeursalternatief moet binnen de kaders en marges van de opgestelde structuurvisie worden uitgewerkt.

Bijeenkomsten projectcommissie
Hierbij maken we onderscheid in de definitie- en de uitvoeringsfase.
De definitiefase
1. voor terinzagelegging: afstemming visie op hoofdlijnen en proces projectcommissie
2. vanaf terinzagelegging tot eind augustus: afstemming totale ontwerp-structuurvisie en plan-MER;
3. begin september (bestuurlijk) – ondertekening verklaring visie.

De uitvoeringsfase
4. Projectcommissie komt bijeen bij elk vast te stellen bestemmingsplan (per deelgebied);
5. tweemaal per jaar bespreking stand van zaken van de uitwerking van alle deelgebieden van de FlorijnAs. Daarbij vindt ook een evaluatie plaats van de gedane stappen.

3.2.1 projectcommissie in de definitiefase
1. instemmen met ambities als benoemd in de

Structuurvisie FlorijnAs;
2. instemmen met in de Structuurvisie benoemde wijze van verwezenlijking (zie bijlage voor verklaring).

3.2.2 projectcommissie in de uitvoeringsfase

Na vaststelling van de Structuurvisie FlorijnAs wordt het programma in fasen gerealiseerd binnen de verschillende deelgebieden.

1. In de uitvoeringsfase wordt de projectcommissie meegenomen in de besluiten en de voortgang van de realisatie van de verschillende deelgebieden;
2. per deelgebied kan de samenstelling van de projectcommissie wisselen;
3. De nadruk ligt op de eerste fase: ontwerpen en bestemmen
   a. Hierin worden de ambities zoals benoemd in de Structuurvisie binnen de bandbreedten uitgewerkt.
   b. Bestemmingsplannen worden in projectcommissie besproken tijdens de ontwerpfase van de bestemmingsplannen. Hiermee wordt de voorontwerpfase overgeslagen.
4. projectcommissie per deelproject:
   a. Basis: tweemaal per jaar wordt de projectcommissie geïnformeerd over de voortgang van alle deelprojecten;
   b. alleen bij niet-lokaal belang dieper meenemen.

3.3 Communicatie en participatie

Stedelijke ontwikkelingen worden niet van de ene op de andere dag gerealiseerd. Gedurende lange tijd betekent de ontwikkeling van de FlorijnAs een intensieve communicatie met alle relevante doelgroepen. Het maken van de juiste communicatieve keuzes met de bijbehorende vormen en middelen kunnen het programma versterken en de uitvoering verbeteren. In de FlorijnAs hanteren wij een programmastrategie, die bestaat uit drie lijnen:

- Investeren met samenhang;
- Ontwikkelen met verstand;
- Samenwerken met regie.

Deze programmastrategie biedt ruimte aan anderen om mee te praten, mee te denken en mee te investeren. Dit heeft consequenties voor de vorm, inhoud en omvang van alle FlorijnAs communicatie. In alle communicatie rondom de FlorijnAs sluiten wij aan bij de centrale communicatievisie van de gemeente Assen. *Dichtbij, tijdig, relevant en begrijpelijk* zijn hierin de kernbegrippen.

<u>Inwoners en belangengroepen</u>

De ontwikkeling van de FlorijnAs heeft een grote impact op de inwoners van Assen. Zij hebben recht op tijdige en relevante informatie over de ingrepen in hun woon en/of werkomgeving. Doel van de communicatie met inwoners en belangengroepen is onder meer hen mee te nemen in de ontwikkelingen door hen te informeren. Door de inbreng van inwoners en belangengroepen op te nemen in de planuitwerking is het bovendien mogelijk de plannen te versterken. Interactieve communicatie sluit goed aan bij deze doelen en wordt bij alle projecten toegepast.

<u>Samenwerken met regie</u>

Het proces van overleg met diverse partijen vereist een regie op hoofdlijnen en op programmaniveau. De FlorijnAs is een omvangrijk programma met diverse partijen en belangen. De gemeente is verantwoordelijk voor een gedegen en verantwoorde uitvoering, het voldoen aan de opgave op middellange termijn en voor het realiseren van de projecten en de programmaopgaven. Tegelijkertijd moet er in het programma FlorijnAs plaats zijn voor creativiteit en innovatie, en voor het tussentijds bijstellen van de uitvoering als in- of externe factoren daartoe aanleiding geven. De buitenwereld verandert, waardoor vragen en wensen vanuit de maatschappij anders worden, investeringsruimte vermindert of toeneemt en afwegingen een andere kleur krijgen. Naast financiële zijn andersoortige investeringen noodzakelijk. Denkkracht, ideeën, tijd, energie, geduld zijn essentieel voor het slagen van de FlorijnAs. Samenwerken moet daarom, maar bovenal wil de gemeente dit ook graag. Niet alleen vanuit de gedachte dat zo alle benodigde bijdragen geleverd kunnen worden, maar ook omdat wij ervan overtuigd zijn dat het programma wint aan kwaliteit als wij er gezamenlijk vorm aan geven. Die vorm van samenwerking maakt een intensieve communicatie en interactie wenselijk. Dit krijgt in alle projecten én op programmaniveau vorm door participatiegroepen, denktanks, en in- en externe overleggroepen en allerhande interactieve communicatiemiddelen en communicatievormen.

3.4 Juridische bijzonderheden Crisis en Herstelwet

3.4.1 Procedure

Alle ontwerpbesluiten liggen gedurende een termijn van zes weken voor iedereen ter inzage. Het college bepaalt met het bevoegd gezag binnen welke termijn wordt beslist. Dit wijkt af van art. 3.31 Wro waarin is bepaald dat zo spoedig mogelijk moet worden beslist doch in ieder geval binnen zes maanden na de ontvangst van de aanvraag. Als er geen overeenstemming wordt bereikt geldt art. 3:18 Awb. Ook besluiten B&W in overleg met het bevoegd gezag de termijn waarbinnen de ontwerpbesluiten aan B&W

worden toegezonden. Dan kan het college van B&W bepalen welke raakvlakken de betreffende ontwerpbesluiten hebben en kunnen eventuele strijdigheden worden gesignaleerd. De beslistermijn hoeft niet voor alle besluiten gelijk te zijn. Wel moeten de besluiten tegelijk worden bekend gemaakt.

Na afloop van de termijn van terinzagelegging worden de zienswijzen verwerkt en de besluiten door het bevoegde gezag vastgesteld. B&W stemmen met de andere betrokken bestuursorganen af over eventuele aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen of voortschrijdend inzicht. Tussen de besluitvorming en bekendmaking kan enige tijd zitten. Deze periode kan worden benut om besluiten inhoudelijk op elkaar af te stemmen en om niet gelijklopende besluiten samen te voegen door een gelijktijdige bekendmaking waarbij elk besluit een rechtsmiddelverwijzing moet bevatten. Als wordt afgeweken van de termijn van zes maanden om te besluiten, moet in de kennismaking de termijn waarbinnen op de aanvraag wordt beslist worden vermeld. Mocht blijken dat niet binnen de termijn een besluit kan worden genomen kunnen B&W, in overleg met het bevoegde gezag en de aanvrager, de aanvraag in een ander coördinatiemandje op een later tijdstip overhevelen. De aanvraag dient zo mogelijk te worden ingetrokken om te voorkomen dat de geldende procedure en beslistermijn herleeft en dwangsom bij niet tijdig beslissen blijft gelden.
In art.2.19 Chw staat dat de uitvoeringsparagraaf van de Structuurvisie FlorijnAs een voorlopig overzicht van de voor de uitvoering van het project benodigde besluiten dient te bevatten, zoals bestemmingsplannen, slopen, verstoren, oprichten en bouwen. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad moet dat ook in de toelichting zijn opgenomen. Het coördineren van het besluit tot vaststelling, wijziging of uitwerking van het bestemmingsplan met de uitvoeringsbesluiten is verplicht. De coördinatie kan wel in meerdere tranches plaatsvinden (zie eerder, de drie stappen). Bij elk van de drie stappen kunnen een of meerdere mandjes worden gebruikt met minimaal twee te coordineren besluiten per mandje.

Beroep
Er is vervolgens één beroepsgang bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Alleen belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend kunnen in eerste en enige aanleg beroep instellen bij de ABRS. Door de uitbreiding van de gevallen waarin slechts één beroepsgang is hoeft bv een bestemmingsplan niet te worden gecoördineerd met uitvoeringsbesluiten en zijn er meer mogelijkheden om de coördinatie te faseren. De besluiten worden als één besluit aangemerkt maar worden wel afzonderlijk door de ABRS behandeld. Raadzaam is de Afdeling te verzoeken de besluiten gevoegd te behandelen om voeging te verzoeken (8:14 Awb juncto art. 36 Wet op de Raad van State)

Inspraakverordening
De gemeente heeft een inspraakverordening waarin is opgenomen dat bestemmingsplannen (voorontwerp) voor inspraak en overleg worden vrijgegeven voorafgaande aan de wettelijke terinzagelegging van ontwerp-bestemmingsplannen.
Art. 2.22 van de Chw bepaalt dat, dat indien de verwezenlijking van het project onevenredig wordt belemmerd door bepalingen in een gemeentelijke verordening, de mogelijkheid wordt geboden om die bepalingen bij het nemen en uitvoeren van een besluit vanwege dringende redenen buiten toepassing te laten. Dit artikel willen wij benutten bij de uitvoering van de FlorijnAs.

De zeven deelprojecten worden in het kader van de terinzagelegging van de ontwerp-Structuurvisie en de planMER ter inzage gelegd voor een ieder en voor alle betrokken bestuursorganen. De besluitvorming daarover vindt plaats in de gemeenteraad.
De verklaringen die daaraan worden gehecht zijn afkomstig van de betrokken bestuursorganen zoals voorgeschreven in de Chw (projectcommissie). Deze bestuurorganen zijn dezelfde als de overlegpartners.

Deze Chw is juist geschreven om complexe projecten in de uitvoeringsfase effectiever op te pakken. Daarvoor moet in het voortraject extra inspanning worden geleverd (in de vorm van een op te stellen visie met planMER) om de uitvoeringsfase te kunnen versnellen.
Het is dan ook zonder meer verdedigbaar om de inspraakfase van de bestemmingsplannen over te slaan en te beginnen bij de wettelijke verplichting tot het terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan. Daarmee wordt allerminst afbreuk gedaan aan de mogelijkheid voor een ieder haar belang aan te geven.

3.4.2 Coördinatieregeling
Voor de besluitvorming over de ontwikkelingen in het gebied wordt de coördinatieregeling toegepast. Dit betekent dat de gecoördineerde besluiten gezamenlijk met achterliggende onderzoeken in concept ter inzage worden gelegd. Belanghebbenden krijgen zes weken de gelegenheid een zienswijze in te dienen. Het bevoegde gezag kan vervolgens de verschillende besluiten op hetzelfde moment nemen.

Tegen deze besluiten staat beroep open bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Als gevolg van de Chw moet de Raad van State vervolgens binnen zes maanden uitspraak doen.

Rol Projectcommissie bij de coördinatie
B&W zijn verantwoordelijk voor een gecoördineerde voorbereiding en bekendmaking van de besluiten. In een aantal gevallen zullen andere bestuursorganen de besluiten moeten nemen of gevolg geven aan de wettelijke adviesverplichting. Het college moet hen daartoe verzoeken. Deze bestuursorganen zijn niet verplicht daaraan gevolg te geven. Omdat de FlorijnAs is aangewezen als lokaal project met nationale betekenis, kan de benodigde medewerking nauwelijks worden geweigerd. De betrokken bestuursorganen hebben immers een verklaring afgegeven dat zij instemmen met de in de Structuurvisie FlorijnAs voorgestelde verwezenlijking van de voorgenomen ontwikkeling en zij zijn vertegenwoordigd in de projectcommissie.

3.4.3 Onteigening
Met de Chw is de onteigeningsprocedure gewijzigd. Niet de gemeenteraad neemt het onteigeningsbesluit maar de Kroon. Dat betekent dat de Kroon moet worden verzocht medewerking te verlenen door het nemen van de betreffende ontwerp onteigeningsbesluiten. Het verzoekbesluit moet worden gedaan door de gemeenteraad (bij voorkeur in fase 3A). Voordracht aan de Kroon zal vervolgens binnen drie maanden moeten plaatsvinden.

In de projectcommissie waar ook een vertegenwoordiger van de Kroon in zit, zal goede afstemming plaats moeten vinden. Dit is nodig omdat er geen termijn is gesteld vanaf het verzoek tot onteigening tot en met de ontwerp onteigeningsbesluiten waarop de coördinatieregeling van toepassing is. De ontwerp onteigeningsbesluiten van de Kroon liggen samen met de andere ontwerp besluiten ter inzage. Het onteigeningsbesluit kan alleen goed meelopen in de coördinatieregeling als het KB in ieder geval binnen zes maanden na de aanvraag (om een omgevingsvergunning etc) volgt als de termijn van art.3.31, derde lid Wro wordt aangehouden. Dit vraagt dus om een goede planning.

3.4.4 Wabo
Een aantal vergunningen (toestemmingen, volledige integratie) is met de inwerkingtreding van de Wabo geïntegreerd in een omgevingsvergunning. Ook deze vergunningen doorlopen de procedures van de gemeentelijke coördinatieregeling en niet de reguliere of uitgebreide procedure van de Wabo. Hetzelfde geldt voor de bezwaar- en beroepsprocedures. Het toetsingskader blijft wel van kracht en ook de aanhoudingsplichten, de mogelijkheid voor het verlenen van deelvergunningen en fasering. Naast het Wabo besluit moet er minimaal nog één besluit zijn om te kunnen coördineren.
In de Wabo is een aanhoudingsplicht opgenomen van de omgevingsvergunning voor bouwen en uitvoeren totdat het exploitatieplan onherroepelijk is. Daarom is het exploitatieplan in stap 3A opgenomen. Mocht het exploitatieplan nog niet onherroepelijk zijn, dan kan de aanhoudingsplicht worden doorbroken als een ingesteld beroep geen gevolgen zal hebben voor de vergunning(-svoorschriften) of als die gevolgen niet opwegen tegen het belang van vergunningverlening. Ook zijn er andere aanhoudingsgronden.
De Wabo gaat uit van een omgevingsvergunning voor alle activiteiten binnen het project maar het is mogelijk deel omgevingsvergunningen aan te vragen voor elk van de afzonderlijke activiteiten. Dat kan niet als de activiteiten onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden.

Fasering op grond van de Wabo
Ook als er sprake is van onlosmakelijke samenhang van de activiteiten mag de vergunning gefaseerd worden aangevraagd met elk een op zich zelf staand besluit als vervolg. De beschikking eerste fase treedt pas in werking zodra de beschikking tweede fase in werking treedt. Een voorbeeld is dat eerst de milieuaspecten worden beoordeeld van een activiteit omdat die van invloed kunnen zijn op de wijze waarop een milieu-inrichting wordt gebouwd. Of de planologische aanvaardbaarheid van een activiteit in het mandje "bouwrijp maken" te laten meelopen, omdat daarmee zekerheid wordt verkregen over de planologische aanvaardbaarheid van het project. Het bouwen vindt plaats in het tweede fase besluit in het mandje "bouwen en oprichten".

3.4.4 Intentieovereenkomsten met private partijen
Een goede samenwerking met private partijen, grondeigenaren, ontwikkelende partijen is een must bij gebiedsontwikkeling. Belangrijk is vroegtijdig een verwervingsstrategie en uitvoeringsstrategie op te stellen en intentieovereenkomsten te sluiten. Als het niet mogelijk of wenselijk is een anterieure overeenkomst te sluiten moet een exploitatieplan worden vastgesteld, vóór of samen met de vaststelling van de op te stellen bestemmingsplannen. Dat kan gevolgen hebben voor de planning.

Ingrediënten voor een intentieovereenkomst:
- Afspraken over wederzijdse inspanningsverplichtingen en financiële risico's (o.a uitvoering van het bestemmingsplan/besluit-MER e.d. en uitvoeringsbesluiten (nemen van besluiten/afgeven

van vergunningen);
- Bereidheid van de private partijen om een plan te ontwikkelen binnen de kaders van het principebesluit, gericht op realisatie;
- Afspraken over de wijze van aanbesteden en de rolverdeling tussen gemeente en marktpartijen.

De gemeente kan een fondsbijdrage vragen voor bovenplanse kosten (o.a. voor nutsvoorzieningen, rioleringen, wegen, onbebouwde openbare parkeergelegenheden of straatmeubilair). Niet alle bovenplanse voorzieningen worden gerekend tot bovenplanse kosten (zie MvT bij Grexwet).
Een voorwaarde voor aanspraak op bovenplanse kosten is dat de gemeente in de Structuurvisie FlorijnAs aangeeft voor welke doeleinden de gemeente het fonds kan benutten. Ook verhaal van kosten die gemoeid zijn met ruimtelijke ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld natuur, recreatie, waterberging en infrastructuur is mogelijk door het sluiten van een anterieure overeenkomst mits daarvoor een grondslag is gelegd in de Structuurvisie FlorijnAs (Zie Handreiking Grexwet van VROM/VNG).

3.5 Economische uitvoerbaarheid FlorijnAs

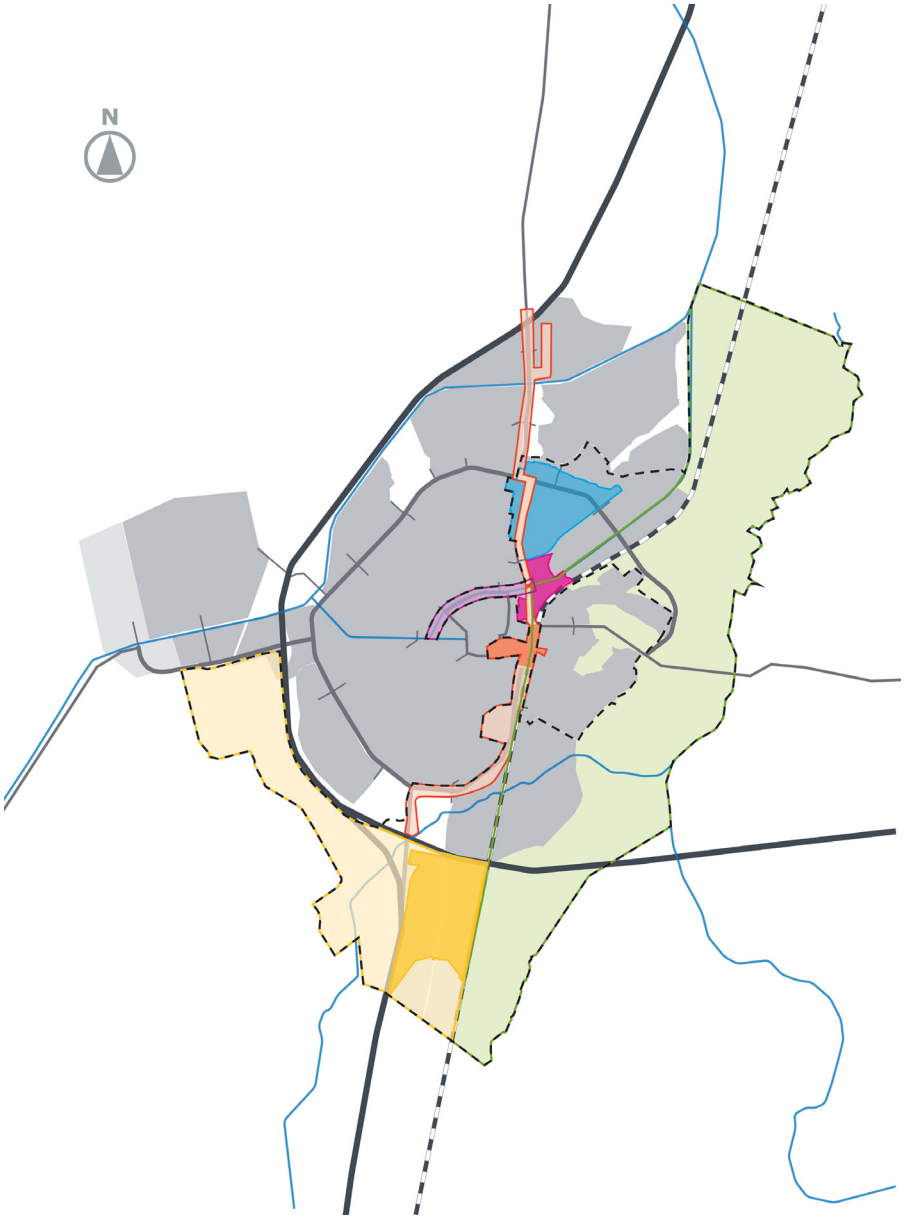
In deze paragraaf geven we een overzicht op hoofdlijnen van de uitvoering van de verschillende deelprojecten. Dit is te onderscheiden in een financiële onderbouwing per deelgebied, een algemene beschrijving van de projectrisico's, planning op hoofdlijnen en analyse van de risico's voor planschade.

3.5.1 Assen Zuid

Assen Zuid bestaat uit het ontwikkelen van een werklandschap en een Toeristisch Recreatieve Zone (TRZ). Verder zijn er de benodigde bereikbaarheidsonderdelen in het kader van het RSP: aansluiting op de verknoping A28/N33, aansluiting Assen-Zuid op de A28, de realisatie van een nieuw treinstation Assen-Zuid en de realisatie van een verbinding met het openbaar vervoer richting TT-circuit en de TRZ.
Voor de uitwerking van de plannen is een voorbereidingskrediet beschikbaar. Op dit moment blijft de voorbereiding van het project binnen dit voorbereidingskrediet. De plannen in Assen Zuid bestaan uit gebiedsontwikkeling en de aanleg van infrastructuur.

<u>Uitvoerbaarheid gebiedsontwikkeling</u>
Voor het werklandschap moeten onder andere de volgende plannen worden opgesteld: een stedenbouwkundig plan met beeldkwaliteitkaders, een bestemmingsplan, een besluit MER, een promotie- en acquisitieplan, een faseringsplan en een realisatieplan voor het energieneutraal werklandschap. In oktober 2010 is hiervoor een ontwikkelingsvisie vastgesteld.
Voor de Toeristisch Recreatieve Zone moeten bedrijven verleid worden om in dit gebied te investeren. Dit betekent dat vanuit een marktbenadering een verleidingskaart en een promotie- en acquisitieplan wordt opgesteld.
Voor het werklandschap Assen Zuid is inmiddels een exploitatieplan in ontwerp gereed. De exploitatieopzet bij dit plan kent een tekort. De financiële consequenties van het exploitatieplan worden meegenomen in de grondexploitatie 'Werklandschap Assen-Zuid'. Bij vaststelling van het exploitatieplan zal de gemeenteraad van Assen de grondexploitatie vaststellen om daarmee de financiële dekking van dit ruimtelijke plan te verzekeren.
Voor ontwikkeling van het Werklandschap Assen Zuid heeft dit exploitatieplan slechts een beperkte functie. We willen alle voor de ontwikkeling benodigde gronden in het exploitatiegebied zelf verwerven en hebben daarvoor al eerder een voorkeursrecht op deze gronden gevestigd. We kiezen voor actief grondbeleid zoals vastgelegd in de Nota Grondbeleid 2010-2013. Desondanks is zelfrealisatie door particuliere ontwikkelaars niet volledig uit te sluiten.
Dit exploitatieplan zal minimaal jaarlijks worden herzien totdat alle werken, werkzaamheden en maatregelen zijn gerealiseerd.

<u>Uitvoerbaarheid infrastructuur</u>
De volgende onderdelen van Assen Zuid vallen onder het RSP-project infrastructuur. Realisatie van deze onderdelen kan worden gedekt uit de RSP-bijdrage (€ 69,7 miljoen) en deels via verhaling op gebiedsontwikkeling. Dit is exclusief de gebiedsontwikkeling Assen Zuid. De volgende onderdelen zijn in de investeringsraming opgenomen:
- Station Assen-Zuid: op basis van de raming die door ProRail is gemaakt (het bedrag boven de financiering vanuit de spoorse voorzieningen) Daarnaast zijn hier kosten opgenomen voor grondverwerving en de aanleg van een P+R voorziening. De aanpassing van het spoor worden niet verhaald op de gebiedsontwikkeling.
- Aansluiting werklandschap Assen Zuid op de A28: de kosten voor de aanleg van een kunstwerk met op- en afritten met grondverwerving aan de oost en westzijde van de A28. Het kunstwerk wordt bij het TT-Circuit aangesloten op De Haar en aan de zijde van het werklandschap op de Graswijk. Voor de verkeersafwikkeling richting TRZ, TT-circuit en werklandschap Assen-Zuid zijn twee rotondes opgenomen. Er ligt een belangrijke relatie tussen de aansluiting Assen Zuid en het werklandschap Assen Zuid. Deze afrit wordt voorlopig niet verhaald op de gebiedsontwikkeling.
- Bereikbaarheid werklandschap: hier zijn een groot aantal onderdelen opgenomen, zoals de hoofdontsluiting, de aanleg van een fiets- en



- Plangebied Stadsboulevard
- Plangebied Stationsgebied
- Plangebied Revitalisering Stadsbedrijvenpark
- Plangebied Tweede Fase Blauwe As
- Plangebied Havenkwartier
- Plangebied Assen aan de Aa
- Plangebied Assen Zuid
- Plangebied Werklandschap Assen Zuid
- Plangebied FlorijnAs
- Stedelijk gebied
- Toekomstig stedelijk gebied
- Kanalen & ecologisch waardevol water, beken
- Hoofdinfrastructuur
- Spoorlijn

wandelroute en , de aanleg van een fiets-/ voetgangersonderdoorgang onder of een brug over de A28 richting De Haar (verhaald op gebiedsontwikkeling).
- Verdubbeling De Haar voor TT-world: dit onderdeel is in 2008 afgerond.
- Eerste fase HOV-verbinding station Assen Zuid, richting Balkenweg.
- Bijdrage vanuit de FlorijnAs aan de Fly-over ten behoeve van de aansluiting A28 / N33.

3.5.2 Havenkwartier

Het Havenkwartier zal worden ingericht als gemengd stedelijk gebied voor werken, wonen, leren en recreatie. Na het uitwerken van de verdichtingsopgave kan het stedenbouwkundig plan worden afgerond. Het haalbaarheidsonderzoek is gereed in het najaar van 2011. Aansluitend wordt het bestemmingsplan voor het Havenkwartier opgesteld.
Voor de uitwerking van de plannen van het Havenkwartier is een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld. Op dit moment blijft de voorbereiding van het project binnen dit voorbereidingskrediet.

Uitvoerbaarheid gebiedsontwikkeling
Voor de ontwikkeling van het Havenkwartier is een intentieovereenkomst gesloten met Treanth (publiek-private samenwerking). Treanth bestaat uit de woningbouwvereniging Actium en projectontwikkelaar Credo. Na afronding van het stedenbouwkundig plan voor het Havenkwartier wordt de grondexploitatie verder uitgewerkt. Ook wordt gekeken naar de gewenste samenwerkingsvorm voor de eerste fase realisatiegebied.

Bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan zijn duidelijke keuzes nodig over het aantal woningen en de locaties voor kantoren en onderwijs. Daarnaast spelen marktomstandigheden een belangrijke rol in het maken van een haalbaar plan. De eerste exploitatieberekeningen laten een groot tekort zien. Het (aanvaarbare) tekort bepaalt voor een groot deel de invulling en startmoment van het Havenkwartier. De ontwikkeling van het Havenkwartier wordt meegenomen in de raadsdiscussie over het Grondbedrijf.

Ook in het Havenkwartier kiezen we voor actief grondbeleid. Er rust voorkeursrecht op het plangebied en een deel van de gronden is verworven. Bij het resterende deel onderzoeken we of we op basis van de verwervingsraming tot overeenstemming kunnen komen met de eigenaren in het gebied. Met deze structuurvisie maken we bovenplanse verevening mogelijk tussen de verschillende deelgebieden van het Havenkwartier.

3.5.3 Revitalisering Stadsbedrijvenpark

Voor de revitalisering van het Stadsbedrijvenpark is de opgave inhoudelijk globaal verkend. Hierbij vindt afstemming plaats met de actualisering van het bestemmingsplan Stadsbedrijvenpark. Het plan van aanpak voor de revitalisering stellen we op en werken we uit samen met de ondernemers in het gebied. Er is een voorbereidingskrediet beschikbaar voor de voorbereidingen van het plan van aanpak.

Uitvoerbaarheid gebiedsontwikkeling
De totale kosten voor de revitalisering zijn vooralsnog berekend op € 15 miljoen. Hiervoor hebben we een proforma aanvraag van € 5 miljoen ingediend bij de provincie voor de herstructurering van het Stadswerklandschap. Hierbij is er uitgegaan van cofinanciering door de provincie voor de helft van dat bedrag. De provincie lijkt de Noordanus-middelen wel te willen cofinancieren vanuit bestaande budgetten. Het beschikbare budget voor de uiteindelijke revitalisering is echter nog niet duidelijk.

Er wordt gewerkt aan het beschikbaar krijgen van de (externe) financiering. Dit vergt voorbereiding. Het projectplan voor de uitvoering van de revitalisering stond gepland voor de zomer (in verband met subsidievoorwaarden Noordanus) en dit is vanuit de provincie verschoven naar eind 2011.

3.5.4 Assen aan de Aa

Met dit project willen we een groene kwaliteitsimpuls geven aan deze stadsrand, waarbij we onze positie aan het Drentsche Aa gebied maximaal willen benutten. Daarmee ontstaan voor de oostelijke stadsrand van Assen nieuwe toekomstmogelijkheden. Voor de ontwikkeling van de visie en ontwikkeling van een toegangspoort voor het Drentsche Aa gebied is voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld.

Uitvoerbaarheid gebiedsontwikkeling
In samenwerking met betrokken partijen willen we een visie met een projecten- en ideeënboek opstellen die invulling geven aan een nieuwe ontwikkeling. Op deze wijze proberen we partijen te betrekken en te stimuleren tot het doen van investeringen in dit deel van onze gemeente. De visie en het projecten- en ideeënboek moet partijen verleiden om investering te doen in dit deel van de gemeente. Onderdeel van het project vormt een uitgebreid communicatief proces waarin zoveel mogelijk partijen, organisaties en geïnteresseerden worden betrokken.
De haalbaarheidsstudie naar de toegangspoort omvat een studie naar de ontwikkelingsmogelijkheden van een dergelijke voorziening in de oostelijke stadsrandzone. Verschillende aspecten worden onderzocht: investeringskosten, exploitatie, landschap, planologisch regime, bereikbaarheid en toekomstige

ontwikkelingsmogelijkheden.

In het proces van het opstellen van de visie en projecten en ideeënboek voor Assen Oost is het vertalen naar de 'hoe' vraag (hoe worden (markt)partijen in het gebied verleid om te investeren in het gebied, hoe kunnen (markt) partijen een bijdrage leveren aan de kwaliteitsverbetering van het gebied)' van groot belang.

3.5.5 Stationsgebied en Stadsboulevard

Met de Stadsboulevard willen we de huidige noord-zuid verbinding door de stad aanpakken. In het stationsgebied willen we een optimaal (bereikbaar) multimodaal vervoersknooppunt realiseren. Hierbij willen we de ruimtelijke en functionele mogelijkheden benutten om Assen Oost te verbinden met het centrum. Beide delen bevinden zich in de voorbereidingsfase waarin we werken aan het uitwerken van de varianten voor het stationsgebied en het formuleren van de uitgangspunten en een voorlopig ontwerp van de stadsboulevard. Voor het totale deelproject is een voorbereidingskrediet beschikbaar.

NS en ProRail maken deel uit van de gemeentelijke stuurgroep stationsgebied en hebben een actieve rol in het gehele project. Niet alle gronden zijn in eigendom van de gemeente Assen. Een deel van de gronden is van NS Vastgoed. We zijn in overleg met NS Vastgoed hoe om te gaan met deze gronden. Daarnaast zijn we deels afhankelijk van 'spoorse doorlooptijden' waarvoor ProRail en NS verantwoordelijk zijn. Dit vormt een risico voor de planning. Afhankelijk van de keuze naar aanleiding van de uitkomst van de variantenstudie zijn deze risico's groter of kleiner.

Uitvoerbaarheid infrastructuur
Hierbij gaat het om de realisatie van de stadsboulevard en de herinrichting van het station en de stationsomgeving. Dit kan worden gedekt uit de RSP-bijdrage (€ 103,1 miljoen).

Stationsgebied
- Aanpassen transferium openbaar vervoer;
- Herinrichten Stationsstraat;

Aanleg verdiept plein met een onderdoorgang onder spoor en weg (nog afhankelijk van keuze variant);
Ontwikkeling nieuw stationsgebouw, aanpassen perrons en extra fietsenstalling

Stadsboulevard
Herinrichten kruising Haarweg Europaweg zuid, Haarweg wordt aangesloten als hoofdaansluiting op Europaweg. Europaweg West wordt secundair.
Aanpassen noordelijk deel Graswijk (aanpassen aansluiting op Schepersmaat) om verkeersdoorstroming te verbeteren De bestaande weg wordt gereconstrueerd.
Herinrichten Europaweg zuid, inclusief geluidswerende maatregelen. Ook worden twee fietstunnels verlengd, de verkeerslichten bij het ziekenhuis aangepast en een fietspad aangelegd.
Tussen Pelikaanstraat en Spoorstraat diverse aanpassingen.
Herinrichten Industrieweg tot aan rotonde Industrieweg met Fokkerstraat.
Aanpassen openbare verlichting en inrichting ten noorden van de Fokkerstraat.

3.5.6 Tweede fase Blauwe As

Voor dit project is in een interactief proces met het participatieplatform, professionele partners en belanghebbenden een gebiedsvisie opgesteld. Deze vormt de basis voor de ontwikkelingen. We zijn verder gestart met de voorbereidende werkzaamheden voor de uitvoering van deelgebied I. Dit is het traject Vaart NZ – Nobellaan, inclusief brug Vaart NZ en sluis Alteveerstraat.

Uitvoerbaarheid infrastructuur
Voor de uitvoering van dit eerste deelgebied is een uitvoeringskrediet van € 6,65 miljoen. De uitvoering van dit deelgebied start in het najaar van 2011 met doorloop in 2012. Realisatie van het totale project (€ 49,1 miljoen) wordt gedekt uit de RSP-middelen.
De volgende onderdelen zijn hier opgenomen voor het bevaarbaar maken van het Kanaal:
Opruimen en sloopwerkzaamheden aanwezige bruggen en kadevoorzieningen;
Drie fietsbruggen;
De autobruggen of viaduct aan de Industrieweg, Groningerstraat en de Nobellaan inclusief aanpassing van de verkeerslichten, ontwerpkosten en de 2%-regeling voor kunstprojecten (voor de gemeentelijke bijdrage);
Een sluis aan de Industrieweg-Haven-kade en een aan de Sluisstraat;
Drie kilometer beschoeiing (damwanden);
Aanpassing van de riolering;
Kosten voor leges en vergunningen en kosten voor aanpassingen van kabels en leidingen.
Voor de aanpassing van de infrastructuur is (overeenkomstig de Masterstudie FlorijnAs uit 2010) enkel de zuidzijde opgenomen. Deze wordt in zijn geheel heringericht. Het is de bedoeling dat ook de uitvoering van de noordzijde binnen het bestaande budget past.

3.5.7 Risicoanalyse ten aanzien van planschade

Onderdeel van de uitvoerbaarheid van de Structuur-

visie Florijnas is de risicoanalyse voor planschade. We hebben een deskundige en onafhankelijke planschadeadviseur voor de zeven deelprojecten een risicoanalyse op laten stellen.

De kern van de beoordeling van het risico op planschade is een planologische vergelijking. Daarbij worden de maximale mogelijkheden van het geldende planologische regime vergeleken met die van het nieuwe planologische regime.
Het onderwerp planschade is geregeld in hoofdstuk 6 van de Wet ruimtelijke ordening (financiële bepalingen). Daarin staan ook alle mogelijke oorzaken voor planschade. De belangrijkste zijn:
Een bepaling van een bestemmingsplan, inpassingsplan of beheersverordening;
Een planwijziging, een planuitwerking of een ontheffing;
Een tijdelijke ontheffing.

Belangrijke elementen bij de beoordeling van planschadeaanvragen zijn:
Het normaal maatschappelijk risico;
Voorzienbaarheid en mogelijkheden tot schadebeperking;
Het heffen van een recht van de aanvrager om vergoeding van planschade;
De mogelijkheid tot het aangaan van een planschadeovereenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer (afwentelen van de planschadekosten);
Vergoeding van kosten van rechtsbijstand en wettelijke rente aan de aanvrager om een planschadevergoeding.

De structuurvisie is op zichzelf niet een ruimtelijk plan dat kan leiden tot planschade. De uit de structuurvisie voortvloeiende planologische maatregelen (bestemmingsplannen) kunnen daarentegen wel leiden tot mogelijke aanvragen om een tegemoetkoming in planschadevergoeding. Bij het onherroepelijk worden van de bestemmingsplannen kunnen deze verzoeken worden ingediend en wordt beoordeeld of er daadwerkelijk een recht is op planschadevergoeding.

Om een globaal inzicht te krijgen in de financiële consequenties door wijzigingen in het planologische regime is een risicoanalyse opgesteld. Daarmee kunnen we één onderdeel van de financiële uitvoerbaarheid in een bedrag vertalen. De risicoanalyse kunnen we ook als uitgangspunt gebruiken voor het sluiten van (planschade)overeenkomsten tussen gemeente en initiatiefnemers.

We hebben voor alle afzonderlijke deelprojecten een planschaderisicoanalyse uit laten voeren. Deze zijn te vinden in de bijlagen. De uitkomsten van deze risicoanalyses nemen we mee in de uitvoering van de verschillende deelprojecten.

3.5.8 Totaaloverzicht investeringen FlorijnAs

In deze paragraaf geven we afsluitend een totaaloverzicht weer van alle investeringen in de FlorijnAs (alle bedragen inclusief BTW op prijspeil 2010).

Voorbereidingskredieten
Voor 2010 en 2011 zijn voor de afzonderlijke projecten voorbereidings- en vervolgkredieten aangevraagd. Het totaal aan voorbereidingskredieten voor de FlorijnAs komt hiermee uit op € 11,0 miljoen. Dit bedrag wordt voor € 4,0 miljoen gedekt uit RSP-gelden, voor € 4,0 miljoen uit het Grondbedrijf, voor een bedrag van € 0,25 miljoen uit ISV-gelden en € 2,6 van de SNN, provincie en het Fonds Grote Projecten.

Projecten in uitvoering/realisatie
Tot en met 2010 zijn er twee kredieten beschikbaar gesteld voor uitvoering/realisatie van projecten. Dit betreft de verbreding van de Haarweg tot een rijbaan met vier stroken. Dit project is in 2008 afgerond en verantwoord onder Assen-Zuid. Daarnaast is in 2009 een deel van de damwanden hersteld in het Kanaal en verantwoord onder de Blauwe As 2e fase. In 2011 is het krediet goedgekeurd voor de realisatie van de Blauwe As 2e fase, eerste gedeelte van de Vaart tot de Weiersstraat/Nobellaan (nog niet verwerkt in tabel).

Totaaloverzicht (bedragen x € 1 miljoen)	nvestering	voorberei-dings krediet t/m 2010	uitvoe-rings-kredieten t/m 2010	ruimte t/m 2010	voorberei-dings-krediet 2011	uivoering s-kredieten 2011	ruimte 2011
RSP projecten							
Algemeen:							
Programmakosten FlorijnAs	8,3	1,6		6,7	0,5		6,2
Masterplan	0,8	0,8		-			-
Structuurvisie	0,4			0,4	0,4		-
Subtotaal algemeen	9,5	2,4	-	7,1	0,9	-	6,2
Blauwe As 2e fase	49,1	0,9		48,2	0,1	6,6*	48,1
Stationsgebied/stadsboulevard	103,1	0,9		102,2	0,3		101,9
Assen Zuid infrastructuur	69,7	0,5	2,6	66,6	-0,2		66,8
Totaal RSP projecten	**231,4**	**4,7**	**2,6**	**224,1**	**1,1**	**6,6**	**223**
Gebiedsontwikkeling							
Havenkwartier	p.m.	1,3		1,3	0,6		1,9
Assen Zuid landschapspark	p.m.	1,8		1,8	0,4		2,2
Revitalisering Stadsbedrijvenpark	p.m.	0,4		0,4	-		0,4
Landschap Assen Oost	p.m.	0,1		0,1	0,2		0,3
Toegangspoort Dijkveld	p.m.	0,1		0,1	0,1		0,2
Totaal gebiedsontwikkeling		**3,7**	**0**	**3,7**	**1,3**	**0**	**5**
Totaal		**8,4**	**2,6**		**2,4**		

Stand uitvoeringskrediet (bedragen x € 1.000)	uitvoeringskrediet	uitgaven t/m 2010	saldo	dekking uitgaven				
				RSP rijk	cofin gemeent	cofin prov/regi	grond-exploitati	totaal
RSP projecten								
Algemeen:								
Programmakosten FlorijnAs								
Masterplan								
Structuurvisie								
	€ -	€ -	€ -					
Blauwe As 2e fase	€ 893	€ 893	€ -		€ 893			
Stationsgebied/stadsboulevard								
Assen Zuid infrastructuur	€ 2.619	€ 2.619	€ -	€ 119	€ 1.700	€ 800		€ 2.619
Totaal RSP projecten	€ 3.512	€ 3.512	€ -	€ 119	€ 2.593	€ 800	€ -	€ 3.512
Gebiedsontwikkeling								
Havenkwartier								
Assen Zuid landschapspark								
Revitalisering Stadsbedrijvenpark								
Lanschap Assen Oost								
Toegangspoort Dijkveld								
Totaal gebiedsontwikkeling	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

3.6 Planning FlorijnAs

Voor de realisatie van de verschillende deelprojecten van de FlorijnAs hebben we een planning op hoofdlijnen opgesteld. Als uitwerking hierop stellen we een detailplanning op (zie volgende pagina). De volgende voorlopige conclusies kunnen worden getrokken uit deze planning:

Voor de RSP projecten geldt dat veel werkzaamheden tegelijk zijn gepland. Zo zijn diverse planologische producten nodig. De bijbehorende procedures starten vrijwel allemaal begin 2012.

Ook in de planvormingfase lopen veel van de RSP-projecten gelijk op. De visie voor de Stadsboulevard en werklandschap Assen Zuid is in 2011 gestart. Veel projecten worden tegelijk gerealiseerd, van 2013 tot 2018. Dit kan een grote druk op de stad leggen wat betreft bereikbaarheid. Deze planning kan aanleiding zijn om de geplande infrastructurele werkzaamheden nader te faseren. Dit vraagt een goed communicatieplan om de inwoners van de stad en bedrijven goed en vooral tijdig te informeren.

De realisatie van onze RSP-projecten moeten we goed afstemmen op de werkzaamheden van Rijkswaterstaat (RWS). RWS werkt in de jaren 2012-2015 aan de verdubbeling van de N33 en de Knoop (fly-over) N33/A28. Met name de planning van de werkzaamheden voor de aansluitingen op de A28/ N33 , de aansluiting Assen-Zuid op de A28 en het zuidelijk deel van de Stadsboulevard moeten worden afgestemd.

3.7 Risico's FlorijnAs

We hebben een inventarisatie gemaakt van de risico's van het programma FlorijnAs. De risico's zijn op basis van deze inventarisatie ingedeeld op basis van tijd, scope, economie, financiering, kostenbewaking, subsidies en organisatie en procesgang. Hieronder volgen de belangrijkste risico's uit deze inventarisatie. De risico's zijn ook opgenomen in de risicotabel die als bijlage is toegevoegd.

In ons plan van aanpak voor het risicomanagement worden de doelstellingen van het programma FlorijnAs getoetst aan meetbaarheid. Vervolgens worden op basis van een inventarisatie de risico's bepaald en van prioriteiten voorzien. Dit resulteert in een beheersplan.

Tijd
Het convenant tussen Rijk en regio van 23 juni 2008 gaat uit van de besteding van rijksmiddelen in de FlorijnAs tot uiterlijk 2020. De mogelijkheid bestaat dat bij overschrijding van de realisatietermijnen al dan niet sprake is van (gedeeltelijke) terugbetaling van subsidiegelden. Door te sturen op planning en de bewaking van de scope en de ambities en gebruik te maken van Crisis- en herstelwet kan dit risico worden beperkt.
Vertraging in de uitvoering kan ontstaan door de laatste ontwikkelingen op het gebied van stikstofdepositie. De toename van de stikstofdepositie is hoofdzakelijk het gevolg van meer verkeer. Een werklandschap of een nieuwe weg trekken extra verkeer aan. Een overschrijding van de kritische waarde van stikstofdepositie op bepaalde habitattypen in Natura2000 gebieden leidt in principe tot een blokkade van de planvorming. Toename van de stikstofdepositie kan niet geheel worden voorkomen vanwege de hoge achtergrondwaarde hiervan in Drenthe. Dit ligt mede aan de wettelijk voorgeschreven methode waarbij 2004 als uitgangsjaar aangehouden moet worden. Momenteel zijn er veel grote projecten in Nederland die met dit probleem te maken hebben en niet door kunnen gaan. Hiervoor wordt een aantal oplossingsrichtingen onderzocht.

Scope
In de overeenkomst met de provincie Drenthe is afgesproken dat gemeente en provincie gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de inspanningsverplichting van € 20 miljoen voor de concrete RSP-projecten. Mogelijkheden tot bezuinigingen zijn onder andere te vinden in de Tweede Fase Blauwe As. Het station Assen Zuid is een apart project en geen onderdeel van het concrete project 'Bereikbaarheid Assen'. Ook de spoorse aanpassingen vallen niet onder het pakket concrete projecten Bereikbaarheid.

3.8 Doorwerking milieugevolgen in deelprojecten

We hebben de ontwikkelingen van de Structuurvisie FlorijnAs getoetst op de milieugevolgen in een planMER.
Uit dit onderzoek blijkt dat de mobiliteitseffecten van de FlorijnAs positief zijn en de effecten op het gebied van woon- en leefmilieu beperkt negatief. Voor het thema natuurlijk milieu zijn er zowel positieve als negatieve effecten. Voor het thema duurzaamheid biedt de FlorijnAs brede kansen op het gebied van intensief ruimtegebruik, energie en water.
Voor meer informatie verwijzen we naar hoofdstuk 1 en de planMER zelf.

FlorijnAs *Planning op hoofdlijnen*



Aanbevelingen voor uitwerking en monitoring

Verkeer
- De verkeersontwikkeling in de komende jaren monitoren om de uitgangspunten voor de modelberekeningen te toetsen en zo nodig bijstellen.
- Voor de inrichting van de verkeersruimte in de Stadsboulevard is nadere uitwerking nodig van vooral de kruisingen met overig snel verkeer en langzaam verkeer.
- Nadere analyse van ontwerpvoorwaarden voor onderdoorgangen langzaam verkeer.

Geluid
- Nader onderzoek naar mogelijkheden tot beperking van de geluidbelasting met stiller asfalt en naar afschermende maatregelen langs de Stadsboulevard in combinatie met mogelijke maatregelen langs het spoor.
- De geluidsbelasting vanwege de verkeersaantrekkende werking van Park Diepstroeten op bestaande woningen buiten het plangebied moet inzichtelijk worden gemaakt.

Luchtkwaliteit

Geen specifieke aandachtspunten.

Externe veiligheid
- Monitoring van de transporten van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor.
- Starten van overleg met NAM over het beperken van de risico's van de gasleiding door de Toeristisch Recreatieve Zone.

Landschap
- Ontwikkelen van uitgangspunten voor de landschappelijke inpassing/uitwerking van de Toeristisch Recreatieve Zone.
- Nadere analyse van de locatie en inpassing van Toegangspoort Drentsche Aa.

Cultuurhistorie en archeologie
- Bij de ontwikkeling van de Toeristisch Recreatieve Zone voldoende afstand aanhouden tot het esdorp Witten;
- Markering/behoud van de cultuurhistorische bruglocaties bij de ontwikkeling van de Blauwe As.
- Bij de verdere planuitwerking dient te worden onderzocht op welke wijze archeologische waarden zo veel mogelijk kunnen worden ontzien.

Water
- De benodigde kennis verschilt per deelproject. Dit is afhankelijk van de uitwerkingsfase en het gewenste uitwerkingsniveau op het gebied van hydrologie. Het uitwerkingsniveau is afhankelijk van de verwachte effecten van het beoogde programma op omliggende belangen zoals bestaande bebouwing en infrastructuur, natuur en landbouw en daarmee op de benodigde mitigerende maatregelen. Op dit moment kan de benodigde kennis niet nader worden omschreven.
- In ieder geval zal vroegtijdig hydro(eco)logisch en bodemkundig veldonderzoek en monitoring een belangrijke basis zijn voor eventueel nader onderzoek naar mogelijke effecten.

Natuur

Realisatiefase

De structuurvisie FlorijnAs gaat nog niet in op de realisatie. In dit stadium is nog niet bekend welke werkzaamheden daadwerkelijk plaatsvinden en worden slechts de grote lijnen geschetst.
Voor het vervolg wordt aanbevolen om per deelgebied een ecologisch werkprotocol op te stellen waarin wordt beschreven welke zwaar beschermde soorten hier daadwerkelijk voorkomen en welke maatregelen mogelijk om negatieve effecten te voorkomen. Als negatieve effecten niet zijn uit te sluiten is hiervoor van Flora- en faunawet noodzakelijk. Daarnaast is speciale aandacht nodig voor de aanleg van het Stationsgebied in relatie tot de hydrologie van Park Overcingel.

Groenstructuur

De Stadsboulevard moet een belangrijke ader vormen voor het centrum van Assen. Een herkenbare groene route. Dit past geheel binnen de visie van de Groenstructuurvisie Assen. Door aan beide zijden van de Stadsboulevard rijen bomen te planten, ontstaat een sterke groene verbinding door de hele stad. Het zou goed zijn om dit door trekken in de hele stad en aan te laten sluiten op de bestaande groengebieden zoals Asserbos, Overcingel, Amelterbos, Baggelhuizen, Witterveld en Drentsche Aagebied. Op deze manier ontstaat één groenstructuur waardoor dieren zich kunnen verplaatsen. Voor sommige soorten ontstaat een aaneensluiting van leefgebieden.

Havenkwartier

De noordelijke oever van het Kanaal krijgt in het deelproject Blauwe As tweede fase een groene invulling. Aanbevolen wordt deze groene structuur in het deelproject Havenkwartier door te trekken. Zo ontstaat een groenverbinding over de Industrieweg.

Het Havenkanaal is nu grotendeels beschoeid. De aanleg van een vooroever met bijvoorbeeld een damwand van houten palen en wilgentakken zou hier de natuur bevorderen. Zo'n oever creëert een luwe zone tussen kanaal en de kade waar vegetatie tot ontwikkeling kan komen. Het is een geschikte

plaats voor vissen om te paaien, een leefgebied voor amfibieën, waterinsecten en libellen en een foerageergebied voor vogels en vleermuizen. De damwand voorkomt erosie van de oever.

Beken
Verschillende projecten bieden kansen om het beeksysteem van de Drentsche Aa te verbeteren. Er doen zich mogelijkheden voor om doorgaande ecologische verbindingen te maken. Deze kansen zijn met name aanwezig bij het Witterdiep/Anreperdiep en het Nijlandsloopje.

Assen Zuid
In Assen-Zuid is speciale aandacht nodig voor het behouden en versterken van routes van vleermuizen. Naast aandacht voor openbare verlichting is er ook aandacht nodig voor verlichting bij bedrijven op het terrein. Het verlies van gebied voor kerkuil en steenuil moet worden gecompenseerd.

Recreatie
Binnen deelgebieden Assen aan de Aa en de Toeristisch Recreatieve Zone komen mogelijk nieuwe recreatieroutes voor wandelen en fietsen. Hierdoor komen meer bezoekers naar deze gebieden. Vooral de aangewezen broedvogels binnen het Drentsche Aa-gebied zijn gevoelig voor deze verstoring door beweging en geluid. Het zou goed zijn om zo veel mogelijk gebruik te maken van bestaande paden en nieuwe paden bij voorkeur niet aan te leggen in de buurt van broedlocaties van watersnip, paapje en grauwe klauwier. Zo geeft recreatie geen verstoring van deze soorten. Daarnaast geldt dat honden aangelijnd zijn en paden en locaties niet verlicht worden.

Verlichting
Voor de verlichting van het gebied zou een lichtplan moeten komen. Dit lichtplan geeft richtlijnen voor de verlichting van het gehele gebied. Nieuwe verlichting kan uitstraling op de directe omgeving veroorzaken. Er wordt aanbevolen om gebruik te maken van zogenaamde dynamische verlichting en een kleur licht die geen hinder voor dieren veroorzaakt.

Milieuonderzoek in de vervolgfase
Voor besluiten en plannen waarbij ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt met (eventueel) belangrijke negatieve effecten voor het milieu, geldt de verplichting om vooraf een milieueffectrapportage op te stellen. De activiteiten en drempelwaarden waarbij deze verplichting aan de orde is, zijn vastgelegd in het Besluit milieueffectrapportage (gewijzigd 1 april 2011). Daarbij zijn de volgende situaties te onderscheiden:
indien MER-plichtige ontwikkelingen rechtstreeks mogelijk worden gemaakt (bijvoorbeeld door middel van een bestemmingsplan) dient een besluitMER te worden opgemaakt;
in gevallen waar het bevoegd gezag nader moet afwegen of er sprake is van belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu, is een m.e.r. beoordelingsplicht aan de orde;
een planMER moet worden opgesteld indien een plan (bijvoorbeeld een structuurvisie) het kader vormt voor een toekomstig besluit over een mer-(beoordelings)plichtige activiteit of indien op grond van de Habitatrichtlijn of Natuurbeschermingswet een passende beoordeling moet worden gemaakt.

3.9 Uitkomsten bestuurlijk overleg
Deze paragraaf geeft een samenvatting van de uitkomsten van het bestuurlijk overleg in het proces om te komen tot Structuurvisie FlorijnAs.

Bijlage 1

Werking Crisis- en Herstelwet

De Crisis- en Herstelwet is opgesteld om ruimtelijke en infrastructurele projecten versneld te kunnen ontwikkelen en realiseren. Deze wet biedt hiermee mogelijkheden om het herstel van de economische structuur te bevorderen, en zo een bijdrage te leveren aan de bestrijding van de economische crisis.

De kern van deze wet is dat met nieuwe en/of aangepaste procedures doelgericht wordt gewerkt aan werkgelegenheid en duurzaamheid. In de Chw wordt de wetgeving op een aantal punten vereenvoudigd, de aanvang en uitvoering ervan versneld en de risico's op stagnatie geminimaliseerd. De Crisis- en herstelwet omvat twee categorieën maatregelen:

1. Tijdelijke maatregelen voor afgebakende lijsten met projecten en bevoegdheden
2. Wijzigingen van bijzondere wetten

In tegenstelling tot de tijdelijke maatregelen (die in principe tot 1 januari 2014 én voor een afgebakende hoeveelheid projecten gelden) zijn de wijzigingen van de bijzondere wetten voor alle projecten in het ruimtelijk domein van toepassing. Het zijn bovendien geen tijdelijke, maar permanente wijzigingen. De opbouw van de Crisis- en herstelwet is als volgt:
Hoofdstuk 1. Bijzondere bepalingen voor Projecten
Hoofdstuk 2. Bijzondere Voorzieningen
Hoofdstuk 3. Wijziging van diverse wetten
Hoofdstuk 4. Wijziging van lagere regelgeving
Hoofdstuk 5. Overgangs- en slotbepalingen

De FlorijnAs valt onder afdeling zeven van hoofdstuk 2: lokale en (boven)regionale projecten met nationale betekenis. Bij dergelijke projecten kan gedacht worden aan grootschalige stadsvernieuwing, de herontwikkeling van stationsgebieden, grote woningbouwprojecten en renovatie van bedrijventerreinen. Deze projecten dienen te worden aangewezen bij Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB), waarna ze met een aangepaste procedure versneld kunnen worden uitgevoerd. Op 17 juni 2010 is de AMvB met daarop de FlorijnAs in werking getreden. De Eerste Kamer heeft op 16 maart 2010 het voorstel voor de Crisis- en herstelwet (Chw) aangenomen. Op 31 maart 2010 is de wet in werking getreden. Minister-president Rutte heeft uitgesproken dat hij de versnellingsmogelijkheden die de Crisis- en Herstelwet biedt wil vertalen naar structurele wetgeving.

Om gebruik te kunnen maken van de versnellingsmogelijkheden die de Crisis- en Herstelwet biedt, hebben wij deze Structuurvisie FlorijnAs opgesteld. De kern van de te voeren procedure is dat alle betrokken overheden zich in de initiatieffase expliciet committeren aan een gemeentelijke structuurvisie. De Structuurvisie FlorijnAs is opgesteld in samenspraak met onze betrokken bestuursorganen. Zij onderschrijven het belang van deze visie en willen samen met ons meewerken aan de realisatie hiervan. Dit is vertaald in een ondertekend document waarmee zij verklaren in te stemmen met deze visie en de zittingname in een zogeheten projectcommissie. In deze commissie zitten alle betrokken overheden (rijk, provincie, waterschap, omliggende gemeenten en de gemeente Assen). De projectcommissie werkt conform de coördinatieregeling van de Wro samen om de verschillende deelprogramma's van de FlorijnAs versneld te kunnen ontwikkelen. Via de dan vastgestelde (en breed gedragen) structuurvisie kunnen we, door gebruik te maken van de voorzieningen van de Crisis- en herstelwet, versneld uitvoering geven aan het project FlorijnAs. In artikel 2.19 is vermeld dat een structuurvisie moet worden opgesteld met de volgende voorwaarden:

Crisis- en Herstelwet, Artikel 2.19

1. Ten aanzien van een krachtens artikel 2.18 aangewezen lokaal project met nationale betekenis stelt de gemeenteraad een structuurvisie als bedoeld in artikel 2.1, eerste of derde lid, van de Wet ruimtelijke ordening vast.
2. De structuurvisie, bedoeld in het eerste lid, bevat onverminderd het elders omtrent de inhoud van een structuurvisie bepaalde, tevens:
    a. een concretisering van de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van het betrokken gebied;
    b. een beschrijving van de voorgestelde wijze van verwezenlijking van de voorgenomen ontwikkeling, bestaande uit in ieder geval de volgende onderdelen:
        i. 1°. een voorlopig overzicht van de voor de uitvoering van het project benodigde besluiten, alsmede het daarbij voorgenomen tijdpad;
        ii. 2°. een financiële onderbouwing en een voorlopige opzet van de grondexploitatie;
        iii. 3°. een analyse van de risico's ten aanzien van verplichtingen tot het toekennen van een tegemoetkoming in schade als bedoeld in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening;
        iv. 4°. eventuele voornemens inzake verwerving van gronden;
        v. 5°. de vermelding dat ten aanzien van de voor de verwezenlijking van het project noodzakelijke besluiten ingevolge artikel 2.21 toepassing zal worden gegeven aan de gemeentelijke coördinatieregeling, bedoeld in paragraaf 3.6.1 van de Wet ruimtelijke ordening;
    c. c. een samenvatting van de uitkomsten van het overeenkomstig artikel 2.20, eerste lid, gevoerde bestuurlijk overleg.

Verklaring betrokken bestuursorganen

De bereidheid tot samenwerken om de SV te realiseren moet worden uitgesproken en vastgelegd. Dat wordt in de Chw gereguleerd door **verklaringen te hechten** van de verschillende bestuursorganen waarin zij aangeven zich te kunnen vinden in het gekozen voorkeursalternatief en mee willen werken aan de uitvoering van het plan door een effectief en efficiënt besluitvormingsproces na te streven. Deze overheden werken samen in een projectcommissie (verplicht, 2.20, lid 3 Chw).

De letterlijke wettekst luidt: Ter uitvoering van de in de Structuurvisie voorgestelde wijze van verwezenlijking van de voorgenomen ontwikkeling wordt ten behoeve van een goede begeleiding en tijdige afronding van het project een projectcommissie ingesteld.

In de Structuurvisie is de wijze van verwezenlijking benoemd. De projectcommissie wordt hierin als volgt uitgewerkt:

- Overwegingen om samen te werken;
- Scope/inhoud van de samenwerking;
    - Wat houdt de samenwerking in? Werking van de projectcommissie
    - Gedeelde ambities FlorijnAs
    - Overeenstemming over uitvoering FlorijnAs
    - Samenkomen in projectcommissie, bij totstandkoming Structuurvisie FlorijnAs en bij bestemmingsplanprocedures, betrekken bij vervolgstappen deelprojecten
- Rol, taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden per partij;
- Organisatie van de samenwerking: samenstelling van de projectcommissie, beschrijving besluitvormingsproces en bijbehorende doorlooptijden etc.;
- Duur van de samenwerking, planning;
- Evt financiële afspraken of toezeggingen mbt subsidies;
- Werkprocedures, inclusief hoe wordt omgegaan met risico's en daaruit voortkomende bijsturing.

Projectcommissie in de Crisis- en herstelwet, artikel 2.20

1. Bij de voorbereiding van een structuurvisie als bedoeld in artikel 2.19, eerste lid, plegen burgemeester en wethouders overleg met de besturen van de betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke orde-ning of belast zijn met de behartiging van belangen die in de structuurvisie in het geding zijn.
2. In afwijking van hoofdstuk 2 van de Wet ruimtelijke ordening, worden, voor zover het overleg, bedoeld in het eerste lid, leidt tot vaststelling van een structuurvisie waarmee de bestuursorganen van de betrokken gemeenten, waterschappen, provincie en Rijk instemmen, aan die structuurvisie verklaringen gehecht houdende instemming van die bestuursorganen met de in de structuurvi-sie voorgestelde wijze van verwezenlijking van de voorgenomen ontwikkeling.
3. Ter uitvoering van de in de structuurvisie voorgestelde wijze van verwezenlijking van de voorgenomen ontwikkeling wordt ten behoeve van een goede begeleiding en tijdige afronding van het project een projectcommissie ingesteld. In de commissie zijn de betrokken bestuursorganen, bedoeld in het tweede lid, vertegenwoordigd. De commissie staat onder voorzitterschap van een bestuurder van de eerstverantwoordelijke gemeente.

Concept-Verklaring van instemming

Bij de voorbereiding van de structuurvisie voor het project FlorijnAs Assen hebben burgemeester en wethouders van de gemeente Assen conform artikel 2.20, eerste lid, Chw overleg gepleegd met het bestuur van de betrokken gemeenten en het betrokken waterschap en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de goede ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van de belangen die in deze structuurvisie in het geding zijn.

De betreffende overlegpartners zijn: de betrokken wethouders van de gemeenten Aa en Hunze, Midden-Drenthe en Tynaarlo, de dijkgraaf van het waterschap Hunze en Aa's, de betrokken gedeputeerde van de provincie Drenthe en de betrokken directeur-generaals van de ministeries van Infrastructuur en Milieu, Economie, Landbouw en Innovatie en Defensie (hierna: de overlegpartners).

De overlegpartners zijn in de gelegenheid gesteld om schriftelijk te reageren op de ontwerp-Structuurvisie FlorijnAs. De betreffende reacties zijn opgenomen in de zienswijzerapportage Structuurvisie FlorijnAs en PlanMER Structuurvisie FlorijnAs en op de in deze rapportage beschreven wijze verwerkt in de thans door de gemeenteraad vast te stellen structuurvisie.

Ter formalisering van de bestuurlijke consensus met betrekking tot het project in hoofdlijnen en de wijze waarop het project zal worden uitgevoerd, verklaart de hieronder genoemde overlegpartner namens het betreffende bestuurorgaan hierbij:

- kennis te hebben genomen van de ontwerp-Structuurvisie FlorijnAs, planMER en de in de zienswijzerapportage beschreven aanpassingen op de ontwerpen;
- in te kunnen stemmen met de in de structuurvisie voorgestelde wijze van verwezenlijking van het project FlorijnAs Assen.

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Assen

Maatregelen van de Chw
De tijdwinst zit in de achterkant van het proces; investeren in de voorkant betekent bij dit instrument versnelling bij de uitvoering. De tijdwinst zit in a. de samenwerking met betrokken bestuursorganen en b. het bestuursprocesrecht.

a. Samenwerking met betrokken bestuursorganen
De echte tijdwinst in de realisatie van projecten wordt behaald door goed te investeren in het voortraject. De Structuurvisie FlorijnAs is opgesteld in samenspraak met de betrokken bestuursorganen. Hiermee is sprake van een breed gedragen gedeelde visie en ambitie. In de uitvoeringsfase dienen deze betrokken bestuursorganen geen bezwaar of beroep meer in, maar zitten ze samen met de gemeente Assen in een projectcommissie. Deze commissie begeleidt de realisatie van de verschillende deelprojecten.

b. Het bestuursprocesrecht
Coördinatieregeling: In het uitvoeringstraject zijn aanzienlijke versnellingen te bereiken door gebruik te maken van de coördinatieregeling. Hiermee wordt de voorbereiding en bekendmaking van alle besluiten gecoördineerd en liggen deze tegelijk ter inzage. De gecoördineerde besluiten vormen als geheel één besluit in de beroepsfase. In de huidige situatie wordt voor elke ontheffing of vergunning een afzonderlijk besluit genomen en staat tegen elk besluit bezwaar of beroep open. Hiermee wordt het voor de burger duidelijker wanneer de besluiten worden genomen, en is men niet meer achteraf te laat met ageren.

Wanneer in de nieuwe situatie iemand of een instelling vervolgens een besluit aanvecht is alleen rechtstreeks beroep mogelijk bij de Raad van State. De bezwaarmogelijkheid en de mogelijkheid tot beroep bij de Rechtbank vervallen hiermee. Daarbij komt dat de Raad van State op grond van de CHW binnen een half jaar uitspraak moet doen.

In het vervolgtraject van de structuurvisie kan er geen pro forma beroep worden ingediend. Dit betekent dat alle beroepsgronden binnen de termijn dienen te worden ingediend, anders wordt het beroepschrift niet-ontvankelijk verklaard. Er is dus geen uitstel meer mogelijk op het indienen van beroep.

Het relativiteitsvereiste wordt verscherpt. Dit betekent dat de indiener van een beroep beter moet kunnen aantonen op welke wijze hij in zijn belang wordt geschaad. Het proces vertragen door beroep in te dienen op grond van de daglichttoetreding is hiermee bijvoorbeeld niet meer mogelijk.

Verder gelden er in de nieuwe situatie eenvoudiger procedures voor een uit te voeren besluitMER (bij bestemmingsplannen): zo is er geen verplichting meer om alternatieven te beschrijven en geen verplichting meer tot het laten uitbrengen van een advies van de commissie m.e.r..

Bijlage maatregelen CHW

Tijdelijke maatregelen
1. Afwijkingen van het algemene bestuursprocesrecht
De afwijkingen van het bestuursprocesrecht gelden uitsluitend voor bepaalde projecten die voorkomen op bijlage I of II behorend bij deze wet, de ontwikkelingsgebieden, de projectuitvoeringsbesluiten en de lokale en (boven)regionale projecten met nationale betekenis. Voor deze projecten gelden minder en snellere beroepsprocedures. Dit wordt bereikt door een aanpassing van de Algemene wet bestuursrecht. Het gaat onder meer om de volgende (tijdelijke) maatregelen:

a. De rechter moet het beroep versneld behandelen en in beginsel uitspraak doen binnen 6 maanden na afloop van de beroepstermijn. Dit levert een gemiddelde tijdwinst op van een half jaar;
b. De rechter kan het besluit in een beroepsprocedure toch in stand laten, ook al is het besluit juridisch niet geheel correct. Voorwaarde is wel dat dit de belanghebbenden niet benadeelt;
c. Iemand kan alleen een beroep doen op rechtsregels die bedoeld zijn om zijn eigen belang te beschermen (relativiteitsvereiste). Zo kan een concurrent geen geslaagd beroep meer doen op het niet voldoen aan de eisen van het Bouwbesluit of de eisen gebaseerd op de Wet op de archeologische monumentenzorg;
d. Decentrale overheden mogen niet meer tegen een besluit van een ander overheidsorgaan in beroep gaan bij de bestuursrechter, tenzij dit besluit tot hen is gericht;
e. Moet een overheidsorgaan na een rechterlijke uitspraak een nieuw besluit nemen, dan hoeft het voorafgaand onderzoek niet opnieuw te worden gedaan, tenzij de uitspraak juist betrekking heeft op een specifiek onderzoeksrapport;
f. Geen mogelijkheid meer tot pro-forma beroep. Het beroepschrift moet binnen de beroepstermijn volledig worden ingediend en alle beroepsgronden bevatten.

2. Lokale en (boven)regionale projecten met nationale betekenis
Voor lokale projecten met nationale betekenis kan

op gemeentelijk niveau een procedure worden gevolgd die gericht is op een versnelde uitvoering. De procedure omvat de totstandkoming van een richtinggevend principebesluit in de vorm van een structuurvisie en een compacte procedure waarin alle benodigde besluiten voor de uitvoering ervan worden gecoördineerd.
Het begrip nationale betekenis geeft aan dat het project in meerdere opzichten een betekenis moet hebben die het lokale niveau overstijgt. Daarbij is natuurlijk te denken aan werkgelegenheid, maar ook de betekenis voor de economie (bijv. havenontwikkeling, greenports en bedrijventerreinen of aan nationaal toerisme).

Ook vernieuwende projecten die een landelijke voorbeeldfunctie kunnen hebben, worden daartoe gerekend zoals de herontwikkeling van stationsgebieden. Het zal dus veelal gaan om grote projecten.
Projecten krijgen de status 'met nationale betekenis' wanneer ze op voorspraak van de minister-president in een algemene maatregel van bestuur worden opgenomen.
De kern van de procedure is dat het project de bestuurlijke wind in de rug krijgt door de erkenning van regeringswege dat het project nationale betekenis heeft. De bestuurlijke druk zal helpen om onder gemeentelijke regie overeenstemming te bereiken over de principebeslissing in de vorm van een structuurvisie met de besturen van de betreffende gemeenten en waterschappen en de diensten van provincie en Rijk die erbij betrokken zijn.
Na het bereiken van bestuurlijke overeenstemming met de vertegenwoordigers van de betrokken bestuursorganen over de structuurvisie zijn deze verplicht om deel te nemen aan een door de gemeente in te stellen projectcommissie ten behoeve van een goede begeleiding en snelle afronding van de uitvoeringsfase van het project. Deze commissie staat onder voorzitterschap van een bestuurder van de gemeente.
Om van deze mogelijkheid gebruik te kunnen maken dient het project bij algemene maatregel van bestuur te worden aangewezen als lokaal project met nationale betekenis. Na de aanwijzing stelt de gemeenteraad een principebesluit in de vorm van een structuurvisie volgens de Chw vast en geeft het College voor de uitvoering ervan toepassing aan de coördinatieregeling van de Wro.

Permanente maatregelen
- *Wet ruimtelijke ordening*
De koppeling tussen het projectbesluit en het bestemmingsplan wordt nagenoeg geheel losgelaten. Het projectbesluit hoeft niet meer binnen een jaar te worden ingepast in een bestemmingsplan. De bevoegdheid tot het invorderen van leges is niet meer gekoppeld aan een vastgesteld bestemmingsplan, maar aan de verplichting tot het binnen twee maanden elektronisch beschikbaar stellen van het projectbesluit.
- *Onteigeningswet*
De wijzigingen van de onteigeningswet leiden tot een andere wijze van besluitvorming over onteigeningen in de administratieve fase en tot een ontkoppeling tussen planologie en onteigening in de gerechtelijke fase.

In de nieuwe administratieve procedure is het niet langer de gemeenteraad die het besluit tot onteigening neemt en dit besluit ter goedkeuring aan de Kroon zendt, maar worden alle titel IV onteigeningen vormgegeven als een verzoek van de gemeenteraad aan de Kroon om tot onteigening over te gaan.
De wijziging in de gerechtelijke fase heeft tot gevolg dat formeel de verplichting om de onherroepelijkheid van de planologische basis van het onteigeningsbesluit af te wachten voordat daadwerkelijk kan worden onteigend niet langer bestaat.
In het kader van de parlementaire behandeling van de Chw heeft het kabinet evenwel toegezegd om bij afzonderlijke wetswijziging de in het verleden bestaande koppelingen tussen de onteigeningsprocedure en de planologische procedure te herstellen. Verder is toegezegd, dat tot het moment waarop die wetswijziging van kracht wordt, de Kroon aan onteigeningsbesluiten voorwaarden zal verbinden die erop zien dat de in het verleden bestaande koppelingen feitelijk worden gehandhaafd.
- *Natuurbeschermingswet*
In de Chw zijn maatregelen opgenomen om de vergunningverlening vlot te trekken. Centraal daarin staat de bevoegdheid van de provincies en de Minister van LNV om passende maatregelen te treffen met betrekking tot handelingen die stikstofdepositie veroorzaken. Voorschriften voor de inrichting ter reductie van stikstofdepositie kunnen bij provinciale verordening worden geregeld.
Ook voorziet de Chw in een kader voor de Programmatische aanpak stikstof (PAS). In dit kader worden door de overheden bindende afspraken gemaakt over het verlagen van de stikstofdepositie om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken. Vergunningaanvragen en bestemmingsplannen kunnen op hun effecten worden beoordeeld op basis van de beheerplannen en de PAS.
- *Elektriciteitswet*
Indien gemeenten een aanvraag voor de aanleg of uitbreiding van middelgrote windmolenparken (5 – 100 MW) afwijzen, worden Provinciale Staten

verplicht om hiervoor een inpassingsplan vast te stellen en toepassing te geven aan de provinciale coördinatieregeling van de Wro. Voor die gronden is de gemeenteraad gedurende tien jaar niet langer bevoegd om een bestemmingsplan vast te stellen.

- Interimwet stad- en milieubenadering

De werkingsduur van de Interimwet Stad- en milieubenadering wordt verlengd tot 1 januari 2014. Daarnaast vervalt de koppeling tussen het stap 3-besluit en het bestemmingsplan en is de goedkeuring van gedeputeerde staten om stap 3 toe te passen niet meer vereist. Onder stap 3 kan de gemeenteraad bepalen dat onder voorwaarden mag worden afgeweken van wettelijke milieunormen (bodem, geluid, lucht en geur).

- Telecommunicatiewet

Gemeenten mogen voortaan zelf elektronische communicatienetwerken of diensten aanbieden of participeren in ondernemingen die dat doen. De bestaande waarborgen blijven bestaan.
Gemeenten bevorderen een open en non-discriminatoire toegang tot een door hen direct of indirect aangeboden openbaar elektronisch communicatienetwerk.

- Wet geluidhinder

Gelet op consequenties die de Afdeling bestuursrechtspraak geeft aan het begrip 'industrieterrein' voorziet de Chw in een nieuwe ruimere uitleg van dit begrip. Verder biedt de Chw gemeenten de mogelijkheid om een geluidsreductieplan vast te stellen. Bedrijven kunnen in industriezones waar de geluidsnorm wordt overschreden, toch vergunningen krijgen voor wijzigingen onder de voorwaarde dat de gemeente in een geluidsreductieplan aantoont hoe binnen 5 jaar weer wordt voldaan aan de geluidsnorm. In het plan kan worden opgenomen dat in bestaande vergunningen (niet gebruikte) geluidsruimte wordt weggehaald.

Bijlage wijziging van diverse wetten

Hebben hoofdstuk 1 en 2 van de wet nog een tijdelijk karakter (tot 2014), in hoofdstuk 3 wordt een groot aantal wetten blijvend aangepast, waaronder de Wro, de Wabo en de Wet geluidhinder.
Hieronder een overzicht van de wetten die met behulp van de Chw zijn gewijzigd:

Artikel 3.1 Awb
Artikel 3.2 Elektriciteitswet 1998
Artikel 3.3 Gaswet
Artikel 3.4 Interimwet stad-en-milieubenadering
Artikel 3.5 Invoeringswet Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (31 953)
Artikel 3.6 Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening
Artikel 3.7 Mijnbouwwet
Artikel 3.8 Natuurbeschermingswet 1998
Artikel 3.9 Onteigeningswet
Artikel 3.9a Reconstructiewet concentratiegebieden
Artikel 3.10 Spoedwetwegverbreding
Artikel 3.11 Telecommunicatiewet
Artikel 3.12 Tracéwet
Artikel 3.13 Tijdelijke wet huurkoop onroerende zaken
Artikel 3.14 Waterwet
Artikel 3.15 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
Artikel 3.16 Wet beheer rijkswaterstaatswerken
Artikel 3.16a Wet bereikbaarheid en mobiliteit
Artikel 3.17 Wet bodembescherming
Artikel 3.18 Wet geluidhinder
Artikel 3.19 Wet luchtvaart
Artikel 3.20 Wet van 18 december 2008, houdende wijziging van de Wet luchtvaart
Artikel 3.21 Wet milieubeheer
Artikel 3.22 Wet op de economische delicten
Artikel 3.23 Wet op de waterkering
Artikel 3.24 Wet ruimtelijke ordening
Artikel 3.24a Wet ruimtelijke ordening (aanpassing geldt na inwerkingtreding Wabo)
Artikel 3.25 Wet stedelijke vernieuwing
Artikel 3.26 Wet voorkeursrecht gemeenten

Het gaat te ver om bovenstaande wijzigingen per wet te bespreken. Deze wijzigingen variëren van kleine reparaties tot wijzigingen met een grote invloed op de wetspraktijk.

Hoofdstuk 4. Wijziging van lagere regelgeving

In dit hoofdstuk is een drietal besluiten gewijzigd:
Besluit vergunningen Natuurbeschermingswet 1998 (wijziging artikel 2 met betrekking tot vergunningsplicht bij grote infrastructurele werken)
Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (wijziging bijlage 1, onder a in relatie met mijnbouwwerken). Bijlage 1 van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer is inmiddels opgenomen in het Besluit omgevingsrecht.
Besluit bouwvergunningsvrije en licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken (in relatie met het opladen van accus's van elektrische voertuigen). Dit besluit is inmiddels opgenomen in het Besluit omgevingsrecht.

Hoofdstuk 5. Overgangs- en slotbepalingen

In dit hoofdstuk is een aantal procedurele en overgangsaspecten geregeld. In het kort de hoofdpunten:
Bij een Amvb kunnen regels worden gesteld gericht op een versnelling van de ontwikkeling en verwezenlijking van projecten, die worden uitgevoerd op basis van deze wet.
Er is overgangsrecht met betrekking tot gebruik van

voldaan aan de geluidsnorm. In het plan kan worden opgenomen dat in bestaande vergunningen (niet gebruikte) geluidsruimte wordt weggehaald.

Bijlage wijziging van diverse wetten

Hebben hoofdstuk 1 en 2 van de wet nog een tijdelijk karakter (tot 2014), in hoofdstuk 3 wordt een groot aantal wetten blijvend aangepast, waaronder de Wro, de Wabo en de Wet geluidhinder.
Hieronder een overzicht van de wetten die met behulp van de Chw zijn gewijzigd:

Artikel 3.1 Awb
Artikel 3.2 Elektriciteitswet 1998
Artikel 3.3 Gaswet
Artikel 3.4 Interimwet stad-en-milieubenadering
Artikel 3.5 Invoeringswet Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (31 953)
Artikel 3.6 Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening
Artikel 3.7 Mijnbouwwet
Artikel 3.8 Natuurbeschermingswet 1998
Artikel 3.9 Onteigeningswet
Artikel 3.9a Reconstructiewet concentratiegebieden
Artikel 3.10 Spoedwetwegverbreding
Artikel 3.11 Telecommunicatiewet
Artikel 3.12 Tracéwet
Artikel 3.13 Tijdelijke wet huurkoop onroerende zaken
Artikel 3.14 Waterwet
Artikel 3.15 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
Artikel 3.16 Wet beheer rijkswaterstaatswerken
Artikel 3.16a Wet bereikbaarheid en mobiliteit
Artikel 3.17 Wet bodembescherming
Artikel 3.18 Wet geluidhinder
Artikel 3.19 Wet luchtvaart
Artikel 3.20 Wet van 18 december 2008, houdende wijziging van de Wet luchtvaart
Artikel 3.21 Wet milieubeheer
Artikel 3.22 Wet op de economische delicten
Artikel 3.23 Wet op de waterkering
Artikel 3.24 Wet ruimtelijke ordening
Artikel 3.24a Wet ruimtelijke ordening (aanpassing geldt na inwerkingtreding Wabo)
Artikel 3.25 Wet stedelijke vernieuwing
Artikel 3.26 Wet voorkeursrecht gemeenten

Het gaat te ver om bovenstaande wijzigingen per wet te bespreken. Deze wijzigingen variëren van kleine reparaties tot wijzigingen met een grote invloed op de wetspraktijk.

Hoofdstuk 4. Wijziging van lagere regelgeving
In dit hoofdstuk is een drietal besluiten gewijzigd:
Besluit vergunningen Natuurbeschermingswet 1998 (wijziging artikel 2 met betrekking tot vergunningsplicht bij grote infrastructurele werken)
Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (wijziging bijlage 1, onder a in relatie met mijnbouwwerken). Bijlage 1 van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer is inmiddels opgenomen in het Besluit omgevingsrecht.
Besluit bouwvergunningsvrije en licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken (in relatie met het opladen van accus's van elektrische voertuigen). Dit besluit is inmiddels opgenomen in het Besluit omgevingsrecht.

Hoofdstuk 5. Overgangs- en slotbepalingen
In dit hoofdstuk is een aantal procedurele en overgangsaspecten geregeld. In het kort de hoofdpunten:
Bij een Amvb kunnen regels worden gesteld gericht op een versnelling van de ontwikkeling en verwezenlijking van projecten, die worden uitgevoerd op basis van deze wet.
Er is overgangsrecht met betrekking tot gebruik van de artikelen in § 2.2 beperking beroepsrecht Afdeling 2 Procedures hoofdstuk 1 Chw.
Er is overgangsrecht met betrekking tot onteigeningsbesluiten, de Interimwet stad- en milieubenadering, de spoedwet wegverbreding en de Tracéwet.
Er zijn aanpassingen van de Chw geregeld met betrekking tot inwerkingtreding van de modernisering van de regelgeving over de milieueffectrapportage én de inwerkingtreding van artikel 2.1 Wabo.
In artikel 5.10 is de inwerkingtreding en de duur van de tijdelijke maatregelen geregeld. Via een novelle (een klein wetje), zie het staatsblad jaargang 2010, Nr. 136, is dit artikel aangepast wat betreft de inwerkingtreding.

Bijlage 2 Risicotabel FlorijnAs

Tijd

Nr	Omschrijving risico	Toelichting	Oplossingsrichting	Instrumentarium	Actuele stand van zaken
1	In het convenant tussen rijk en regio van 23 juni 2008 wordt uitgegaan van de rijksmiddelenbesteding in de FlorijnAs tot uiterlijk 2020. Mogelijkheid dat bij overschrijding van de realisatietermijnen al dan niet sprake is van (ged.) terugbetaling van subsidiegelden	- De haalbaarheid van de planning is afhankelijk van de (politieke) besluitvorming, de planologische procedures, tijdigheid in de strategische verwervingen en de kwaliteit van de uitvoeringsorganisatie. - Het rijk stelt vooralsnog geen subsidievoorwaarden.	- Sturen op planning. - Bewaken van scope en ambities. - Daar waar zinvol gebruik maken van Crisis en Herstelwet.	- Sturen op deelprojecten en planningen, - De kwaliteit van de uitvoeringsorganisatie. - CHW bijlage 2.	Met ondersteuning van een extern bureau is een planning op hoofdlijnen gemaakt incl. risicotabel. Vervolg is het maken van een detailplanning per project i.s.m. het bureau . Het onderhoud van de planning gaat met eigen mensen gebeuren.
2	In het convenant wordt uitgegaan van een vastgestelde fasering van de rijksmiddelen voor het RSP-pakket, waaronder de FlorijnAs.	De fasering van de rijksmiddelen, de mogelijke afwijking van het convenant en de toedeling daarvan aan de RSP projecten is onderwerp van overleg met de noordelijke partners van het convenant. Het feitelijke uitgavenpatroon van de FlorijnAs kan hiervan afwijken.	- Vast leggen van kasstroomritmes. - Het kasstroomritme wordt jaarlijks geactualiseerd en afgestemd met het Rijk.	- Concrete projectovereenkomsten sluiten met het Rijk, provincie en regio. - Budget vastgelegd in de Rijksbegroting en wordt vastgelegd in MIRT (Meerjaren Investeringsprogramma Ruimte en Transport)	RSP middelen voor Assen lopen via algemene uitkering volgens afgesproken ritme: de bijdragen voor 2009 en 2010 zijn ontvangen. Voor 2011 is de jaarschijf vastgesteld. Uitgaven t/m 2011 blijven binnen de uitkering.
3	De gemeente is voor een deel afhankelijk van 'spoorse doorlooptijden' waarvan ProRail en NS verantwoordelijk zijn, die bepaalde acties en vergunningen vergen, hetgeen een risico vormt voor de planning	Afhankelijk van de keuze naar aanleiding van de uitkomst van de variantenstudie, zullen deze risico's groter of minder groot zijn.	Goed overleg met de externe partners	Informeren en sturen op planningen	Er vindt regelmatig overleg plaats met NS en Prorail (assen – Zuid, Stationsgebied)

Scope

Nr	Omschrijving risico	Toelichting	Oplossingsrichting	Instrumentarium	Actuele stand van zaken
3	Het programma FlorijnAs bevindt zich in voorbereidende fase. Feitelijke uitwerking op uitvoeringsniveau vindt op onderdelen inmiddels plaats.	De aan de uitvoering verbonden kosten van het totale programma van de FlorijnAs zijn globaal gedefinieerd. De laatste bijstelling is opgenomen in de raadsbrief van december 2010. Voor 2009,2010 en 2011 zijn voorbereidingskredieten beschikbaar gesteld.	- Scope, het budgettaire kader en bijbehorende dekking op elkaar taakstellend afstemmen.	- Raadsbesluiten zoals startnotities, projectbesluiten en grondexploitaties (zie voorstel/notitie "procesgang informatievoorziening"). - De laatste wijziging is opgenomen in de raadsbrief van december 2010 (integraal overzicht investeringen en planning. - Daarnaast wordt de raad ieder kwartaal geïnformeerd via de kwartaalrapportage.	De gebiedsvisie voor Assen Zuid is vastgesteld. De gebiedsvisie voor het Havenkwartier, Blauwe As 2e fase en het Landschap Assen-oost wordt in het 1e of 2e kwartaal 2011 vastgesteld. T/m 2011 is het voorbereidingskrediet goedgekeurd.
4	a) In de overeenkomst met de provincie Drenthe zijn binnen het "pakket Bereikbaarheid" inspanningsverplichtingen tot budgetbezuinigingen op de FlorijnAs afgesproken van € 20 mln.. b) Anderzijds is er discussie over een mogelijke dubbeltelling van € 15 mln. voor spoorse aanpassingen bij Station Assen Zuid.	a) De financiële prognose in de Masterstudie geeft een kostenraming van € 222 mln. (prijspeil 2007) voor de bereikbaarheid. Dit is hoger dan € 201 mln. budget beschikbaar na bezuinigingen van € 20 mln. voor spoor Emmen – Coevorden (8% inverdieneffect ten behoeve van het mobiliteitsfonds). b) Mogelijke dubbeltelling € 15 mln. station Assen Zuid waardoor er dekking ontbreekt voor de uitvoering van delen van de masterstudie inclusief station Assen- Zuid	- a) De budgetbezuiniging is mogelijk te realiseren via aanbestedingsvoordelen. Door het vaststellen van de Masterstudie zijn de scope en de kwaliteit ervan nader onderbouwd en is de ruimte om in te verdienen verminderd. - a) Inspanningsverplichting is herbevestigd in het convenant met de provincie van september 2009 en nadere afspraken van september 2010. - b) In het rijksconvenant is sprake van twee projecten: het concrete project Bereikbaarheid Assen en het concrete project Openbaar Vervoer waar de spoorse aanpassingen onderdeel van zijn. De gemeente beroept zich op het Rijksconvenant.	- a) In de kadernota RSP 2010 van de provincie is dit risico onderkend. - b) Bestuurlijk overleg met bijbehorende nadere uitwerking van de bestuursovereenkomst met de Provincie.	a.) In september 2010 zijn nadere afspraken gemaakt met de provincie:de afgesproken inverdientaakstelling van € 20 miljoen is en blijft uitgangspunt. Indien in de loop van het project blijkt dat de opgave niet te realiseren is, zullen partijen gezamenlijk zoeken naar oplossingen . b) Met de provincie is ook afgesproken dat de spoorse aan-passingen Assen Zuid buiten de scope van het project Bereik-baarheid Assen worden gehouden en daarmee buiten het bedrag van € 222 miljoen. Middels een brief van september 2010 is de raad uitgebreid geïnformeerd over de afspraken.

Economische conjunctuur

	Omschrijving risico	Toelichting	Oplossingsrichting	Instrumentarium	Actuele stand van zaken
5	Een overstijgend risico wordt momenteel gevormd door de huidige economische crisis.	De economische conjunctuur heeft sterke invloed op de voortgang van de gebiedsontwikkelingsprojecten. In de gebiedsontwikkelingen is het uitgangspunt dat de investeringen (verwervingen, infrastructurele inrichting) worden terugverdiend door grondverkopen aan bedrijven, projectontwikkelaars, corporaties en particulieren.	Door het gefaseerd/vertraagd uitvoeren van gebiedsontwikkelingen aansluitend bij de marktbehoefte. Hierdoor wordt het risico beperkt	- Actief de gebieden "marketen en promoten"en acquisitie van bedrijven. - Monitoren van de marktbehoefte t.a.v. wonen, werken en kantoorlocaties. - De algemene reserve van het Grondbedrijf wordt "mogelijk" ingezet om dergelijke risico's op te vangen.	Geen wijziging. In juni 2011 wordt een integraal overzicht van het Grondbedrijf aan de raad gepresenteerd
6	De bezuinigingen van het rijk zijn niet uitgekristalliseerd.	Het risico bestaat dat het rijk bezuinigt op het RSP programma. Met het opnemen van de FlorijnAs op de Crisis en Herstelwet staat wordt de positie van de FlorijnAs versterkt.In het advies over de heroverweging aan het kabinet staat: " Hoewel het compensatiepakket voor het Noorden (voor vervallen Zuiderzeelijn) maatschappelijk onrendabel lijkt, is er vanuit gegaan dat het juridisch niet mogelijk is hierop te besparen. Vanuit welvaartsoogpunt verdient het aanbeveling om alsnog na te gaan of besparen hierop niet toch mogelijk is".	- In de heroverweging van het Rijk staat opgenomen dat het juridisch niet mogelijk is om te besparen op het compensatiepakket voor het Noorden. - Bij de RSP aanvraag in 2007 heeft Ecorys/CPB beoordeeld dat de concrete projecten maatschappelijk rendabel zijn.	- Actieve lobby in noordelijk verband op alle niveaus.	In het afgesloten regeerakkoord 2010 is niet bezuinigd op het RSP. Wel hebben de regeringspartijen in het regeer akkoord afgesproken om het Fonds economische structuurversterking (FES) op te heffen. Voor de gebieds - ontwikkeling FlorijnAs is de kans op extra rijksgeld i.h.k.v. o.a. MIRT daarmee sterk verminderd.

Financiering

	Omschrijving risico	Toelichting	Oplossingsrichting	Instrumentarium	Actuele stand van zaken
7	De hoofdinfrastructuur/rsp wordt voor een belangrijk deel financieel gedekt door subsidies. Dit zijn de beschikbaar gestelde rijksmiddelen en regiobijdragen (regio Groningen Assen, provincie en gemeente).	- De definitieve financiële bijdrage vanuit de regio Groningen Assen moet nog worden vastgesteld. - De cofinanciering van € 13 mln. van de Gemeente Assen is nog niet vastgelegd.(Zie brief aan de raad 13 december 2009) - De middelen in het Fonds Grote Projecten zijn ontoereikend (zie voorjaarsnota 2010).	- Nadere uitwerking van het Rijksconvenant. - Beschikbaar stellen van de gemeentelijke cofinanciering.	- Projectovereenkomsten met het Rijk, provincie en regio. - Raadsbesluiten ter vaststelling van voorbereidings - en uitvoeringskredieten per deelproject	Eigen cofinanciering van € 13 miljoen is nog niet geregeld (optie Essen aandelen is vervallen). Reserve Grote Projecten is aangevuld via begrotingsmaatregelen 2011.
8	De gebiedsontwikkelingen zijn een autonome verantwoordelijkheid van de gemeente Assen	- Gebiedsontwikkelingen dienen voorgefinancierd te worden en zijn budgettair neutraal afhankelijk van de grondverkopen.	- Gefaseerd uitvoeren, resterende financiële risico's worden afgedekt door het Grondbedrijf.	Zie economische conjunctuur	Geen wijziging.
9	Met het rijk wordt een samenwerkingsovereenkomst over de FlorijnAs voorbereid waarin ondermeer de financiële afspraken, scope en voorwaarden worden vastgelegd.	-Afdekken van het financieringsrisico. -Afdekken van het inflatierisico door IBOI compensatie. - De uitwerking in een samenwerkingsovereenkomst heeft vertraging opgelopen als gevolg van de discussie met de provincie over de spoorse aanpassingen Assen Zuid.	- Rechtstreeks ontvangen van rijksmiddelen is uitgewerkt via Binnenlandse Zaken. De uitkering loopt via de decentralisatie uitkering via het gemeente fonds. .	- Uitwerking van het Rijksconvenant in een concrete bestuursovereenkomst of brief van het Rijk waarin o.a. het kasstroomritme is vastgelegd.	I.o.m provincie en bestuur is afgesproken geen nadere overeenkomst met het rijk af te sluiten. Risico's zijn geïnventariseerd en besproken en beperkt.
	De vermogenspositie van het Grondbedrijf en een goede balans bestaat in winst- en verliesgevende grondexploitaties.		- Gefaseerd uitvoeren, resterende financiële risico's worden afgedekt door het Grondbedrijf. - Bij projectbesluiten worden de effecten op de vermogenspositie van het grondbedrijf inzichtelijk gemaakt	- Tenminste één maal per jaar, bij de begroting, wordt een integraal geactualiseerd beeld van de vermogenspositie van het Grondbedrijf aan de raad voorgelegd. – Monitoring vindt plaats bij de begroting en jaar -rekening. - Individuele grond – exploitaties worden ter besluitvorming aan de Raad voorgelegd.	In juni 2011 wordt de raad geïnformeerd over de actuele positie van het Grondbedrijf.

	Voor de revitalisering van het Stadsbedrijvenpark is op dit moment geen financiële dekking beschikbaar.	Subsidies en de financiële inzet van andere overheden en de private sector dient zorg te dragen voor de bekostiging.	- Een pro-forma aanvraag is bij de provincie ingediend voor mogelijke subsidie.		Geen wijziging

Kostenbewaking

Nr	Omschrijving risico	Toelichting	Oplossingsrichting	Instrumentarium	Actuele stand van zaken
12	Het overschrijden van het budgettaire kader voor de hoofdinfrastructuur van de FlorijnAs.	- Risico is het buiten het budgettaire kader treden van de kosten.	- In de voorbereiding, ontwerp en de uitvoering dient op dit kader te worden gestuurd. - Monitoren op de scope, het budget en de dekking van het programma en de deelprojecten.	- Sturing op kosten vindt plaats op deelprojecten en de kredieten op programma niveau. -Sturen op de scope en kredieten door besluiten van de raad t.a.v. startnotities, projectbesluiten en grondexploitaties. (zie voorstel/ notitie "procesgang informatievoorziening"). - Verantwoording via de reguliere p&c cyclus en actieve informatieplicht	Programmabureau is sinds 1 oktober 2010 operationeel. Draagt zorg voor o.a. bewaking budgettaire kaders, relevante besluitvorming en informatie. De scope van de projecten met de bijbehorende investeringsramingen, inverdientaakstelling en planning zijn vastgetseld in de stuurgroep.
13	In de grondexploitatieberekeningen wordt voor de financiering een rekenrente aangehouden van 4,5% en een kostenontwikkeling van 3, 72%.	De looptijden van de projecten bedragen meer dan 10 jaar. Schommelingen in financieringskosten en kostenontwikkeling zijn over een dergelijke periode moeilijk voorspelbaar	- Monitoren van ontwikkelingen.	- Via jaarlijkse tussen –calculaties vindt bijstelling plaats naar de op dat moment beschikbare inzichten	Geen wijziging.

Subsidies

Nr	Omschrijving risico	Toelichting	Oplossingsrichting	Instrumentarium	Actuele stand van zaken
14	In het convenant tussen rijk en regio van 23 juni 2008 wordt uitgegaan van de rijksmiddelen-besteding in de FlorijnAs tot uiterlijk 2020. Mogelijkheid dat bij overschrijding van de realisatietermijnen al dan niet sprake is van (ged.) terugbetaling van subsidiegelden	- Het rijk stelt vooralsnog geen subsidievoorwaarden - Het niet voldoen aan subsidievoorwaarden heeft mogelijk tot gevolg dat (deels) bijdragen terug betaald moeten worden.	- Sturen op voorwaarden bij aanvragen. - Goede organisatie opzetten. - Bewaken van voorwaarden.	- Administratieve inrichting - Verantwoordingsrapportages	Programmabureau is sinds 1 oktober 2010 operationeel. Draagt zorg voor o.a. bewaking budgettaire kaders, relevante besluitvorming en informatie. Er is geen sprake van een subsidie maar van een specifieke uitkering welke binnen komt via het gemeentefonds. Er is sprake van een lichte verantwoordingsrapportage richting rijk middels de jaarlijkse voortgangsrapportage RSP.

Organisatie en procesgang

Nr	Omschrijving risico	Toelichting	Oplossingsrichting	Instrumentarium	Actuele stand van zaken
15	Voor het welslagen van de inhoudelijke (beleids)ambities die zijn verbonden aan de FlorijnAs dient voldoende capaciteit en een daarbij passende kwaliteit beschikbaar te zijn.	- Hiervoor is een goede, slag –vaardige organisatie nodig. - Als gevolg van de bezuinigingen bij de gemeente is het mogelijk dat er een taakstellingen op de bedrijfsvoering wordt gelegd waardoor onvoldoende kennis en capaciteit in huis is.	- Slagvaardige bestuurlijke en ambtelijke organisatie inrichten. - Goede samenwerking met de bestaande lijn organisatie.	- Programma organisatie is in het leven geroepen. - Commitment van het college en Raad.	Programmabureau is sinds 1 oktober 2010 operationeel: bemenst met een programmamanager, beleidsadviseur, communicatie adviseur, controller, managementassistent.

16	Goede externe oriëntatie is van groot belang voor het realiseren van het programma.	De realisatie van het programma van de FlorijnAs is niet alleen een zaak van de overheid maar vooral ook van andere partijen	Er wordt gewerkt met open ontwikkelingsconcepten waarmee andere partijen worden verleid mede te investeren in de gebiedsontwikkeling. - Een strategisch communicatie adviseur toevoegen aan de Programma organisatie - De organisatie zal intern de condities dienen te creëren dat de inspanningen in de organisatie gericht zijn op die externe oriëntatie	- Diverse	Strategisch beleidsadviseur is toegevoegd (zie vorig punt). Concepten worden ontwikkeld voor o.a. Assen Zuid, stationsgebied en Blauwe As.
17	Procesgang en informatievoorziening borgen rondom grote projecten en programma's.	- plaats en positie van het college moet duidelijk zijn bij grote projecten.	- notitie opgesteld en wordt ter besluitvorming voorgelegd aan de Raad.	- Procesgang en informatievoorziening grote projecten en programma's.	In de P&C producten is een paragraaf opgenomen Bestuurlijk relevante projecten: de FlorijnAs projecten zijn hier onderdeel van. Raad wordt ieder kwartaal geïnformeerd over stand van zaken d.m.v. de kwartaalrapportage.

Bijlage 3

Inkoopbeleid Gemeente Assen

Het gemeentelijk inkoop- en aanbestedingsbeleid streeft twee doelen na. In de eerste plaats richt het zich op een rechtmatige, doelmatige en integere inkoop- en aanbestedingspraktijk, in de tweede plaats is het beleid gericht op het belang van de organisatie bij efficiënte en effectieve inkoop.

Inkoopvoorwaarden gemeente Assen
De gemeente Assen heeft voorwaarden vastgelegd in de "Algemene Inkoopvoorwaarden gemeente Assen (A.I.V.1.)", zoals Gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de provincie Drenthe op 23 juli 2001, onder nr. 2018. De inkoopvoorwaarden worden gebruikt bij de inkoop van goederen en van diensten. Het consequent gebruiken van deze voorwaarden schept duidelijkheid en draagt bij tot transparantie in het inkoopproces. Verkoopvoorwaarden van leveranciers worden in principe niet geaccepteerd.

Aanbestedingsvormen
Binnen de gemeente Assen worden verschillende aanbestedingsvormen gehanteerd. Het beleid van de gemeente Assen is erop gericht transparant en non-discriminatoir aan te besteden. De mogelijkheden zijn:
- Enkelvoudige opdrachtverstrekking
- Een opdrachtverstrekking waarbij slechts één natuurlijke of rechtspersoon tot inschrijving wordt uitgenodigd
- Onderhandse aanbesteding
- Een aanbesteding waarvoor een beperkt aantal natuurlijke of rechtspersonen tot inschrijving wordt uitgenodigd
- Openbare aanbesteding Een aanbesteding die algemeen bekend wordt gemaakt en waarbij een ieder zich kan melden als gegadigde voor de opdracht.
- EG aanbesteding Een aanbesteding conform de Europese regelgeving.

Welke procedure wordt gehanteerd is in eerste instantie afhankelijk van het soort opdracht en de te verwachten waarde van de opdracht. De drempelbedragen zijn opgenomen in onderstaande tabel:

In dit kader wordt onder openbare aanbesteding bij leveringen en diensten verstaan dat het voornemen tot het starten van een aanbestedingstraject op een voor een ieder toegankelijk medium wordt gepubliceerd. Indien potentiële leveranciers zich naar aanleiding van deze publicaties aanbieden, worden deze op gelijkwaardige wijze behandeld.

Type aanbesteding	Drempelbedrag (exclusief BTW)		
	Leveringen	Diensten	Werken
Enkelvoudige opdrachtverstrekking	< €10.000	< € 10.000	< €25.000
Onderhandse aanbesteding	€ 10.000- € 50.000	€ 10.000- €50.000	€ 25.000- € 100.000
Openbare aanbesteding	€ 50.000 – EG drempel	€ 50.000- EG drempel	€ 100.000 – EG drempel
EG aanbesteding	> EG drempel	> EG drempel	> EG drempel

Voor het bepalen van de drempelbedragen worden dezelfde regels gehanteerd als bij EG aanbestedingen.

Externe bijlage 4 **PlanMER FlorijnAs (grontmij)**

Externe bijlage 5 **Planschade risicoanalyse (SAOZ)**

Inhoud & vormgeving	gemeente Assen
PlanMER	Grontmij Nederland B.V.
Risicoanalyses	SAOZ
Kaartmateriaal	Maartje ter Veen, MaartjesRuimte
Fotografie	René Keijzer e.a.
Productiedatum	juni 2011

Deze visie is opgesteld in het kader van de Crisis- en herstelwet in overleg met de gemeenten Aa en Hunze, Midden-Drenthe en Tynaarlo, het waterschap Hunze en Aa's, de provincie Drenthe en de ministeries van I&M, EL&I en defensie.

Dit is een uitgave van: Gemeente Assen • postbus 30018 • 9400 RA Assen • tel. 14 0592 • www.assen.nl

Aan deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend.