

BESTEMMINGSPLAN
„EMMEN_CENTRUM - NOORD „ NOORDEIND“

GEMEENTEWERKEN

AFD. RUIMTELIJKE ORDENING

TOELICHTING bestemmingsplan "Emmen-centrum-noord, Noordeind".

Inhoudsopgave:

- Lijst van kaarten.

1. Inleiding
 2. Bestaande situatie
 - 2.1 bebouwing
 - 2.2 ontsluiting
 - 2.3 openbaar vervoer
 - 2.4 parkeren
 - 2.5 résumé
 3. Gewenste ontwikkeling
 - 3.1 algemeen
 - 3.2 stedenbouwkundige opzet
 - 3.3 ontsluiting
 - 3.4 openbaar vervoer
 - 3.5 parkeren
 - 3.6 fietsroutes
 - 3.7 tenslotte
 4. Randvoorwaarden
 - 4.1 distributie-planologies-onderzoek
 - 4.2 milieu
 - 4.3 parkeren
 5. Mogelijke invulling terrein Noordeind
 - 5.1 algemeen
 - 5.2 programma van eisen
 - 5.3 aanvullende voorwaarden
 - 5.4 voorbeelden mogelijke uitwerking
 - 5.5 na te streven nadere uitwerking
 6. Toelichting op de bestemmingen
 7. Toelichting op de voorschriften
 8. Economische uitvoerbaarheid
 9. Overleg ex artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening
- VOORSCHRIFTEN.

LIJST VAN KAARTEN:

- Hoofdstuk 2: 1. kaart Emmen 1955
2. kaart Emmen 1970
3. kaart Emmen 1979
4. funktiekaart Emmen-centrum-noord 1983
5. kaart "wonen Emmen-centrum-noord"
6. kaart "kwaliteit bebouwing Emmen-centrum-noord"
7. kaart "parkeren Emmen-centrum"
- Hoofdstuk 3: 8. begrenzing kerngebied (kaart 2 structuurnota)
9. (auto)ontsluiting Emmen-centrum (kaart 9 structuurnota)
10.)
11.)
12.) ontsluiting Emmen-centrum-noord, geleidelijke
13.) ontwikkeling naar een verkeersluwe situatie
14.)
15. fietsroutes
- Hoofdstuk 4: 16. belemmeringen
17. verkeersintensiteiten
18. aanwezige parkeerruimte centrum-noord
- Hoofdstuk 5: 4 voorbeelden van nadere uitwerking 83.100 A, B, C
en F

Toelichting, behorende bij het bestemmingsplan "Emmen-centrum-noord, Noordeind", regelende de bestemming en het gebruik van gronden en opstallen, gelegen in het gebied, globaal begrensd door het Kerkpad, de Hondsrugweg, de Weerdingerstraat en de Hoofdstraat te Emmen.

1. INLEIDING.

Voor het dorp Emmen werd voor het eerst in 1943 een uitbreidingsplan opgesteld.

De ontwikkelingen nadien, m.n. na 1950, hebben er toe geleid dat omstreeks 1953 voor een deel van het centrum een nieuw plan werd vastgesteld.

Nadat in 1958 een plan in hoofdzaak voor de verdere ontwikkeling van het gehele dorp was vastgesteld, werd in 1961 wederom voor een groot deel van het centrum een nieuw plan opgesteld.

Op dit laatste plan is in 1967 nog een partiële wijziging gekomen in de vorm van het bestemmingsplan voor de Wei-ert.

In het plan van 1961 wordt voor het noordelijk deel van het centrum een nieuwe, stedelijke ontwikkeling aangegeven. Het plan geeft mogelijkheden voor een aaneengesloten relatief hoge centrumbebouwing, expeditiehoven en nieuwe wegen, inclusief de huidige Hondsrugweg.

In het in 1970 vastgestelde structuurplan 1980 wordt deze benadering/thematiek verder uitgewerkt en wordt gekozen voor een centrum voornamelijk voor voetgangers, omsloten door tangen-twegen en parkeervoorzieningen. Realisering van deze ideeën, m.n. de aanleg van een noordtangente, stuitte op zoveel verzet dat een heroriëntatie nodig was.

In 1976 is een verkeersafwikkelingsplan vastgesteld waarin wordt teruggegrepen op de bestaande wegenstructuur, met dien verstande, dat de Hondsrugweg de functie van centrale verdeelas krijgt.

Daarnaast moet een verbetering van de verbinding tussen Boslaan en Weerdingerstraat mogelijk blijven.

Voor de verdere ontwikkeling van het noordelijk centrumdeel wordt een aantal schetsplannen gemaakt ter voorbereiding van een nieuwe bestemmingsregeling.

Voordat er een definitieve bestemmingsregeling voor centrum-noord kan worden opgesteld is er echter, gezien de gewijzigde toekomst-visie voor Emmen als geheel, behoefte aan een duidelijk zicht op de meest gewenste ontwikkeling van Emmen-centrum. Daartoe is voor het centrumgebied, gelegen tussen Weerdingerstraat, Hondsrugweg, Dordsestraat en de spoorlijn, in 1981 door de gemeenteraad een structuurnota vastgesteld.

Deze nota geeft voor Emmen-centrum de meest gewenste ontwikkeling in hoofdlijnen aan en vormt de basis voor het ontwikkelen van bestemmingsplannen.

Centrum-noord krijgt in deze structuurnota meer aandacht dan in voorgaande jaren, waarin telkens de Weiert en directe omgeving als middelpunt van Emmen-centrum werd beschouwd.

In de structuurnota wordt gestreefd naar een concentratie van hoogwaardige, stedelijke voorzieningen binnen het zgn. kerngebied, bestaande uit de Weiert en omgeving en centrum-noord.

Daarbij wordt de hoogste prioriteit toegekend aan de ontwikkeling, c.q. versterking van centrum-noord, m.n. van de noordwestrand.

Zoals uit het voorgaande blijkt, wordt er bij de voorbereiding van het nu voorliggende bestemmingsplan niet alleen uitgegaan van de problematiek van centrum-noord op zich, maar wordt het oplossen van deze problematiek veeleer onderdeel gemaakt van de meest gewenste ontwikkeling van Emmen-centrum als geheel.

In de volgende hoofdstukken van deze toelichting wordt daarom aandacht besteed aan de mogelijke ontwikkeling van centrum-noord als onderdeel van het gehele kerngebied. Vervolgens wordt onderscheid gemaakt tussen de door de gemeente te ontwikkelen bebouwing op de thans braakliggende noordwestrand en anderzijds het reeds aanwezige winkelgebied.

Aan de noordwestrand is een ruim omschreven, nader uit te werken centrumbestemming toegekend, waarbij de geformuleerde randvoorwaarden verschillende uitwerkingen toestaan. Pas bij de daadwerkelijke invulling zal, afhankelijk van wensen en mogelijkheden op dat moment, een definitieve keuze gemaakt kunnen worden.

Voor het overige gebied zijn de bestemmingen gedetailleerd aangegeven, echter zodanig dat ontwikkelingen mogelijk zijn in de richting van een verkeersluw winkelcentrum.

In hoeverre de aangegeven mogelijkheden gerealiseerd worden hangt echter mede van direkt betrokkenen af alsmede van de financiële mogelijkheden.

Het bestemmingsplan "Emmen-centrum-noord, Noordeind" is een nadere uitwerking van de structuurnota voor het gebied dat in de nota de hoogste prioriteit heeft gekregen. Tegelijkertijd is het bestemmingsplan een gedeeltelijke herziening van de volgende geldende plannen:

- uitbreidingsplan in onderdelen Verdenius 1943 (tekening nr. 53.052);
- uitbreidingsplan in onderdelen "Emmermeer" (tekening nr. 57.200);
- uitbreidingsplan in onderdelen "Emmermeer, partiële herziening omgeving Nijverheidsstraat (tekening nr. 64.126);
- uitbreidingsplan in onderdelen "Emmen-centrum" van 1961 (tekening nr. 61.125);
- "Emmen-centrum-de Weiert" (tekening nr. 67.136).

Voor het overige gebied zijn de bestemmingen gedetailleerd aangegeven, echter zodanig, dat ontwikkelingen mogelijk zijn in de richting van een verkeersluw winkelcentrum.

In hoeverre de aangegeven mogelijkheden gerealiseerd worden hangt echter mede van direkt betrokkenen af alsmede van de financiële mogelijkheden.

Het bestemmingsplan "Emmen-centrum-noord, Noordeind" is een nadere uitwerking van de structuurnota voor het gebied dat in de nota de hoogste prioriteit heeft gekregen. Tegelijkertijd is het bestemmingsplan een gedeeltelijke herziening van de volgende geldende plannen:

- uitbreidingsplan in onderdelen Verdenius 1943 (tekening nr. 53.052);
- uitbreidingsplan in onderdelen "Emmermeer" (tekening nr. 57.200);
- partiële herziening uitbreidingsplan in onderdelen "Emmermeer, tussen Odoornerweg en Meerstraat" (tekening nr. 64.126);
- uitbreidingsplan in onderdelen "Emmen-centrum" van 1961 (tekening nr. 61.125);
- bestemmingsplan "Emmen-centrum-De Weiert" (tekening nr. 67.136).

2. BESTAANDE SITUATIE.

2.1 Bebouwing.

Voor een goed beeld van de bestaande situatie van centrum-noord is het noodzakelijk de ontwikkeling van dit centrumdeel te plaatsen binnen de ontwikkeling van de kern Emmen, c.q. het centrum van Emmen als totaal.

Centrum-noord is het van oudsher aanwezige winkelgebied van de kern Emmen. In vroeger jaren het centrum van het toenmalige esdorp.

Enkele kaartbeelden kunnen helpen om enig zicht op de ontwikkeling van Emmen-centrum en in het bijzonder het huidige Emmen-centrum-noord te krijgen. (kaarten Emmen 1955, 1970, 1979) Allereerst geeft de funktiekaart, daterend uit 1955, een beeld van Emmen-centrum van vlak na de tweede wereldoorlog.

Emmen is de status van agrarisch esdorp weliswaar grotendeels ontgroeid, de stedenbouwkundige structuur ademt hiervan echter nog volop de sfeer. Kenmerkend zijn een aaneenschakeling van brinken en straten met radiaal gerichte uitvalswegen richting Westenesch, Weerdinge, Noordbarge, Odoorn en het veengebied. De winkelbebouwing konsentreert zich in belangrijke mate in het noordelijk deel langs Hoofdstraat en Noorderstraat en voor een deel in zuidelijke richting langs de Wilhelminastraat. Daar tussen in ligt een konglomeraat van bijzondere bebouwing in het huidige middendeel van het centrum w.o. gebouwen t.b.v. het openbaar bestuur.

Het gebied van Hoofdstraat en Noorderstraat was, m.n. gelet op de winkelfunctie, veruit het belangrijkste. Dit vooral door zijn relatief kompekte stedenbouwkundige structuur en centrale ligging in het toenmalige dorp.

Tegen de centrumvoorzieningen aan liggen een aantal kleinere buurtjes. Te noemen zijn het gebied Esweg - Schimmerweg, Stationsstraat - Weerdingerstraat en het woongebied Allee.

Ten noorden van genoemd gebied is het begin zichtbaar van hetgeen uit zal groeien tot de woonwijk Emmermeer.

Het kaartbeeld van Emmen (centrum) omstreeks 1970 laat een aantal belangrijke wijzigingen zien in vergelijking met de situatie in 1955.

De ontwikkeling van de dorpskern Emmen tot stedelijk centrum begint zich duidelijk af te tekenen.

De (winkel)bebouwing langs Hoofdstraat en Noorderstraat is enigermate verdicht en heeft in noordelijke richting een uitbreiding gekregen. Deze uitbreiding houdt vooral verband met de voltooiing van de wijk Emmermeer.

Daarnaast staan in het middengebied de eerste gebouwen van winkelcentrum de Weiert, welke ontwikkeling wordt gevoed door de eveneens reeds voltooide wijk Angelslo en de in aanbouw zijnde wijk Emmerhout.

Een niet geringe wijziging zien we aan de westzijde van het centrumgebied waar door de aanleg van de Hondsrugweg de dorpsstructuur ingrijpend is gewijzigd.

De brinkenstructuur ter plaatse is opengebroken en een deel van de bebouwing verdwenen. Door de aanleg van de Hondsrugweg kan een belangrijk deel van het (doorgaande) verkeer uit het centrumgebied worden geweerd.

Daarnaast is het mogelijk geworden om het centrumgebied vanaf de randen via zgn. tangentwegen te ontsluiten, parkeervoorzieningen direkt tegen deze randwegen te situeren en mede daardoor het centrumgebied te intensiveren. Een nieuwe dimensie wordt zichtbaar: de ontwikkeling van regionale dorpskern naar stedelijk centrum. Op de kaart van 1970 zien we naast de Hondsrugweg-tangent reeds een tweetal aanzetten aanwezig voor respectievelijk een noord- en een zuidtangent.

Plannen tot de ontwikkeling van een noordtangent, d.w.z. een rechtstreekse verbinding tussen de bovengenoemde tangentaanzet t.o. de Frieslandweg en de Boslaan, zijn na heftige discussies aan het eind van de zeventiger jaren voorgoed in de ijskast verdwenen.

De situatie in 1979 is in beeld gebracht op de volgende funktiekaart. Daarop is te zien dat m.n. het middendeel van Emmen-centrum zich explosief heeft ontwikkeld.

Het winkelcentrum de Weiert is nagenoeg afgebouwd en heeft in zijn ontwikkeling ook een belangrijk deel van de nabijgelegen Wilhelminastraat meegenomen. Naast winkels zijn ook kantoren en woningen (woonflats) gerealiseerd.

In de centrumdelen noord en zuid daarentegen lijkt de ontwikkeling op een enkele uitzondering na, geheel stil te blijven staan. In centrum-noord zijn, nadat een noordtangent is afgewezen, grote terreinen braak blijven liggen zonder duidelijke aanwijzing over de toekomstige bestemming. Hoewel er in centrum-noord zo links en rechts wel het een en ander wordt vernieuwd, is van een duidelijke ontwikkeling geen sprake.

De situatie in centrum-noord anno 1983 is in grote lijnen overeenkomstig met die van 1979. Hoewel in de tussenliggende jaren volop plannen werden voorbereid zijn er geen veranderingen gekontretiseerd.

Wel hebben de bestaande winkelstraten na het van kracht worden van het verkeersafwikkelingsplan in 1976 wat betreft hun inrichting enige veranderingen ondergaan.

De totstandkoming van een luifelplan is daarvan een voorbeeld. Centrum-noord blijft voor het overgrote deel bestaan uit relatief kleine winkelvestigingen, voornamelijk gesitueerd langs Hoofdstraat en Noorderstraat, met enige konsentrasie van horeca-voorzieningen aan de Markt.

Wel is in de loop der jaren het brancheplaatje van de winkelvestigingen in centrum-noord enigszins veranderd ten voordele van de sektor "duurzame goederen".

Boven de centrumvoorzieningen op de begane grond zijn op een enkele kantoorvestiging en twee woonflats na vrnl. dienstwoningen en opslagruimten aanwezig. (zie kaart "wonen Emmen-centrum-noord").

De bebouwing is over het algemeen van een matige tot goede kwaliteit, met incidenteel bebouwing van een slechte kwaliteit.

Daarbij een aantal panden die wellicht mede vanwege onduidelijke toekomstverwachtingen, lange tijd niet het noodzakelijke onderhoud hebben gehad. (zie kaart "kwaliteit bebouwing Emmen-centrum-noord").

Voor zover er sprake kan zijn van een winkelcircuit of -route in centrum-noord, wordt deze gevormd door de winkels langs Hoofdstraat, Derksstraat en Noorderstraat.

Deze winkelroute is echter verre van optimaal te noemen.

Met name de Derksstraat is een uitermate zwakke schakel in het geheel. Aan de noordzijde van deze straat komt over ongeveer de helft van de lengte in het geheel geen bebouwing voor en wordt het uitzicht bepaald door braakliggende terreinen met provisories aangelegde parkeervoorzieningen.

De zuidzijde van de Derksstraat wordt voor het overgrote deel in beslag genomen door etalageruimte van één winkelbedrijf. Van veel afwisseling is hier geen sprake.

Het attraktienivo kan onmogelijk hoog genoemd worden.

Naast bovengenoemde hiaten in het winkelcircuit van centrum-noord ontbreken bovendien publiektrekkers van voldoende formaat. De enige centrumwinkel met duidelijke trekkracht in centrum-noord is in feite de Hema-vestiging. Deze is echter te excentries gelegen om voor het genoemde winkelcircuit van enige betekenis te kunnen zijn.

2.2 Ontsluiting.

Het verkeersbeeld in de (winkel)straten van centrum-noord wordt bepaald door grote aantallen auto's en bussen, vooral tijdens de openingsuren van winkels. (kaart "globale verkeersintensiteiten") Dit drukke verkeersbeeld vindt voornamelijk zijn oorzaak in de bestaande ontsluitingsstructuur, waarbij alle verkeer op nagenoeg alle plaatsen mag en kan doordringen. Hoewel dit het van oudsher bestaande beeld is, wordt door de sterke intensivering van het verkeer in de afgelopen jaren, op meerdere momenten en plaatsen ernstige hinder ondervonden, vooral door het winkelend publiek. Bovendien bestaat de indruk, maar het in voorbereiding zijnde verkeerscirculatieplan zal hier duidelijkheid in kunnen verschaffen, dat een belangrijk deel van het verkeer dat zich op dit moment door centrum-noord beweegt, geen enkele bestemming heeft in dit centrumdeel.

Dit verkeer zou in feite gebruik kunnen en moeten maken van de randwegenstructuur (Hondsrugweg, Weerdingerstraat).

Echter de slechte aansluiting (indirekt) van de wegen in centrum-noord op deze randwegenstructuur en het ontbreken van een goede oost-west verbinding (Boslaan - Hondsrugweg v.v.) staan voorals-nog een verandering in deze situatie in de weg.

Een gewijzigd verkeersbeeld is wenselijk want het drukke gemotoriseerde verkeer maakt een goed functioneren van de aanwezige winkelstraten, i.c. voornoemd winkelcircuit, onmogelijk.

2.3 Openbaar vervoer.

Het aandeel van het openbaar busvervoer in het totale verkeersaanbod van centrum-noord verdient speciale aandacht.

Op dit moment lopen in totaal 11 interlokale buslijnen door het kerngebied van Emmen-centrum, idem 2 lokale buslijnen. Tesamen zorgen deze 13 lijnen voor gemiddeld 40 ritten per uur.

In centrum-noord betekent deze ritfrequentie een enorme verkeersdruk en veel overlast m.n. in de winkelstraten Hoofdstraat, Derksstraat en Noorderstraat.

Overlast echter die bij nadere analyse van de huidige situatie in feite onnodig lijkt. Immers zowel in de richting naar als in de richting vanaf het bus-/treinstation wordt in centrum-noord niet gehalteerd. Pas op de markt is het mogelijk voor het eerst of het laatst in of uit te stappen.

Ook hier is in belangrijke mate een histories gegroeide situatie oorzaak van de overlast. Reeds in de structuurnota voor Emmen-centrum zijn een aantal alternatieve tracé's ontwikkeld waaruit helaas tot op dit moment nog geen goede keus mogelijk is geweest.

2.4 Parkeren.

Tot slot nog een aantal woorden ten aanzien van de bestaande parkeersituatie (zie kaart "parkeren Emmen-centrum").

Het parkeren in centrumdeel noord vindt feitelijk plaats op een drietal konsentraties, n.l. op de hoek van de Hondsrugweg en Weerdingerstraat, op het parkeerterrein op de Markt en op het parkeerterrein achter de Hema aan de Min.Kanstraat. In totaal liggen hier ruim 500 parkeerplaatsen, waarvan de helft een provisories karakter draagt; onverhard, dan wel half verhard.

Slechts voor twee terreinen (Markt en achter Hema) geldt een beperkte parkeerduur en moet voor het parkeren worden betaald. Daarnaast liggen er verspreid over het gebied nog ongeveer 300 parkeerplaatsen langs wegen en op kleine terreinen.

In totaal ongeveer 800 parkeerplaatsen.

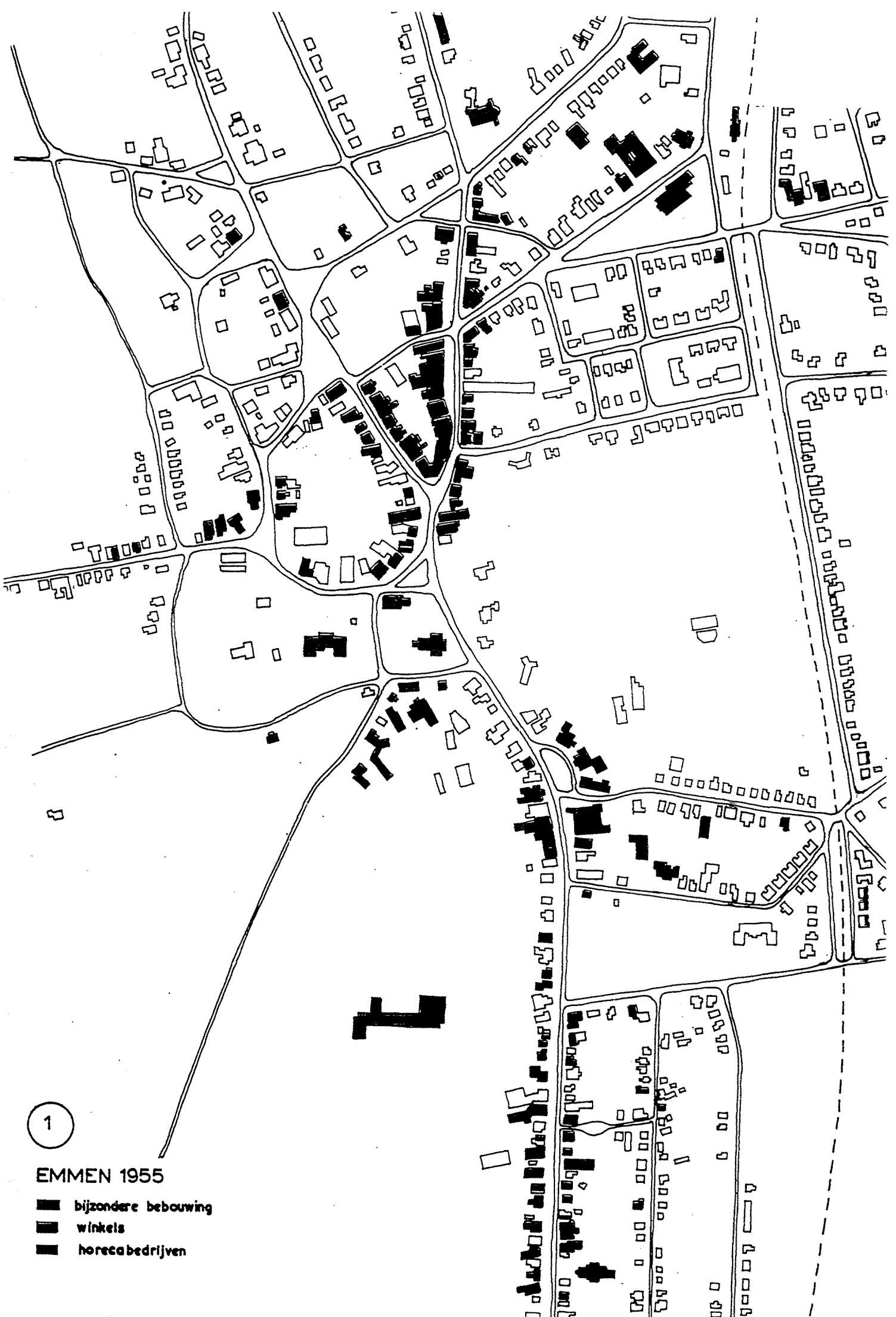
Bovendien liggen er op dit moment buiten de grenzen van centrum-noord nog een tweetal uitlooptmogelijkheden aan de Flintstraat en in de Oranjebuurt, waar nog ongeveer 180 auto's een plaats kunnen vinden; maximum capaciteit derhalve ca. 1000 p.p.

Op basis van de door de gemeenteraad vastgestelde parkeernormen is voor centrum-noord een parkeerbehoefte berekend van 1054 parkeerplaatsen. Vraag en aanbod lijken derhalve redelijk met elkaar in evenwicht. Dit cijfermatig evenwicht blijkt tot nu toe eveneens in de praktijk.

2.5 Resumé.

Het bovenstaande overziend is de problematiek van centrum-noord als volgt samen te vatten:

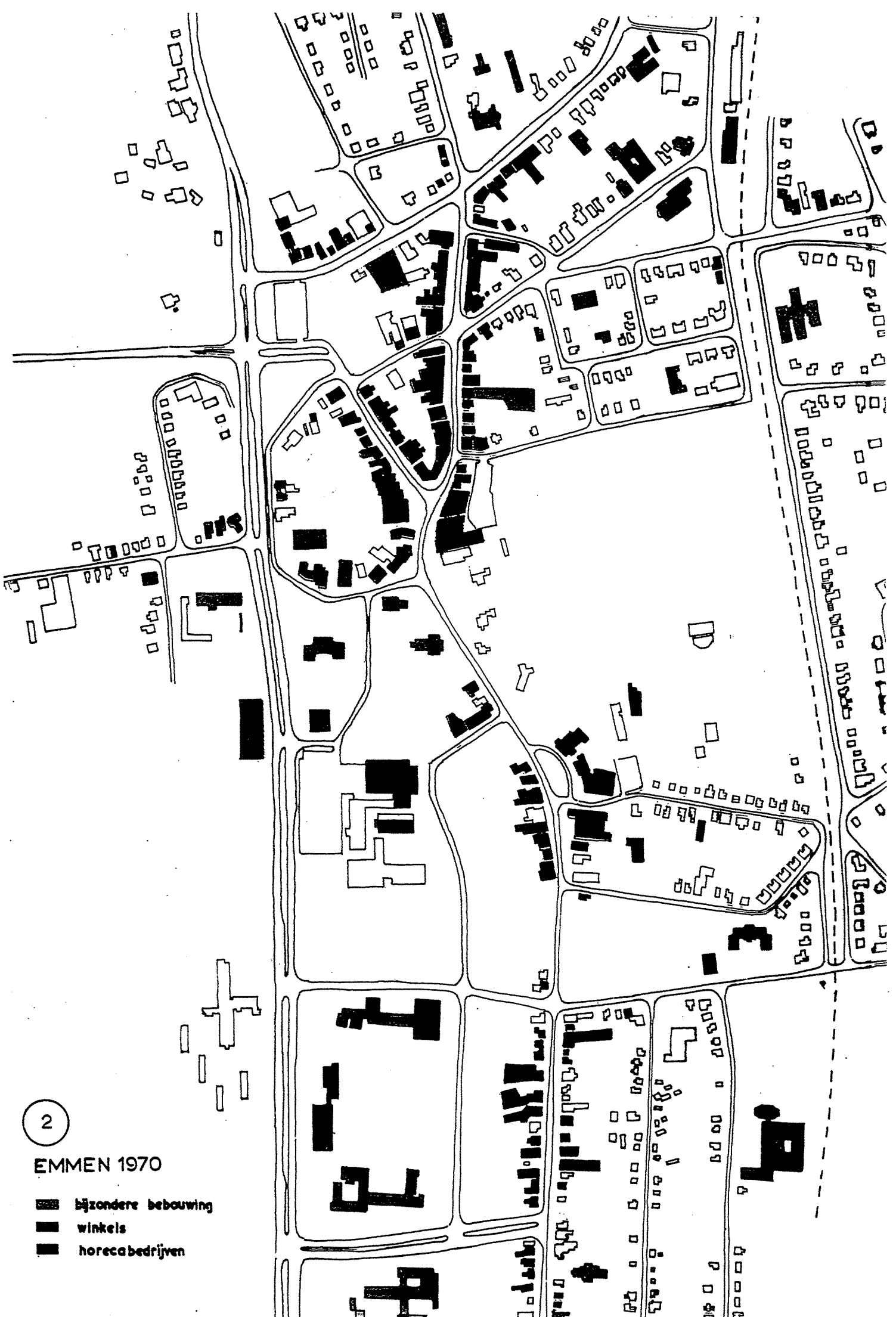
Het ontbreken van voldoende publiektrekkende centrumfuncties, samen met een onvoldoende aaneengesloten winkelfront, de vele verkeersbewegingen door auto en bus, de kwalitatief minder goede parkeervoorzieningen en de veelal rommelige aanblik staan een aantrekkelijk en goed funktionerend centrumdeel in de weg.



1

EMMEN 1955

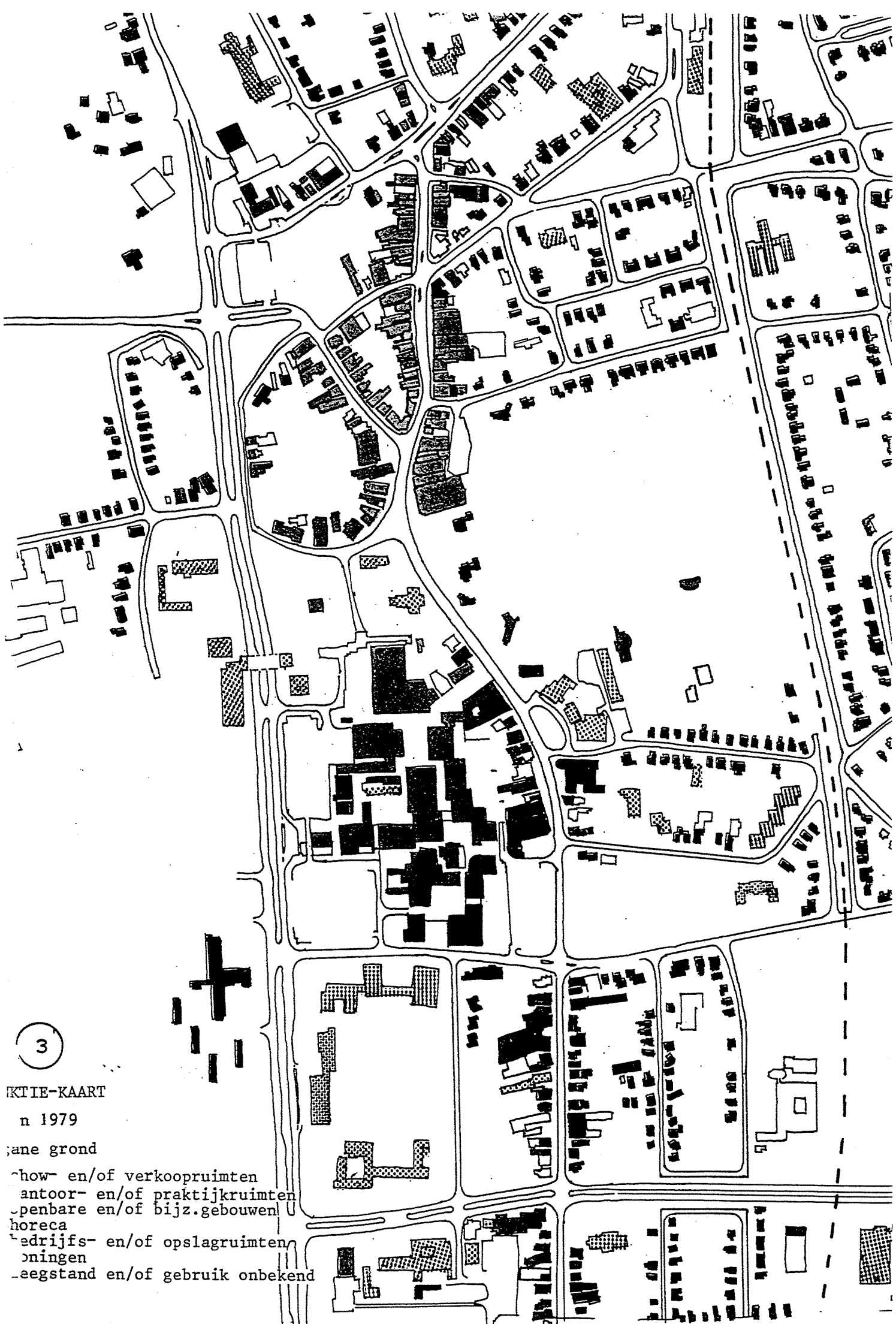
- bijzondere bebouwing
- winkels
- horecabedrijven



2

EMMEN 1970

- ▨ bijzondere bebouwing
- winkels
- horecabedrijven



3

RIJKE-KAART

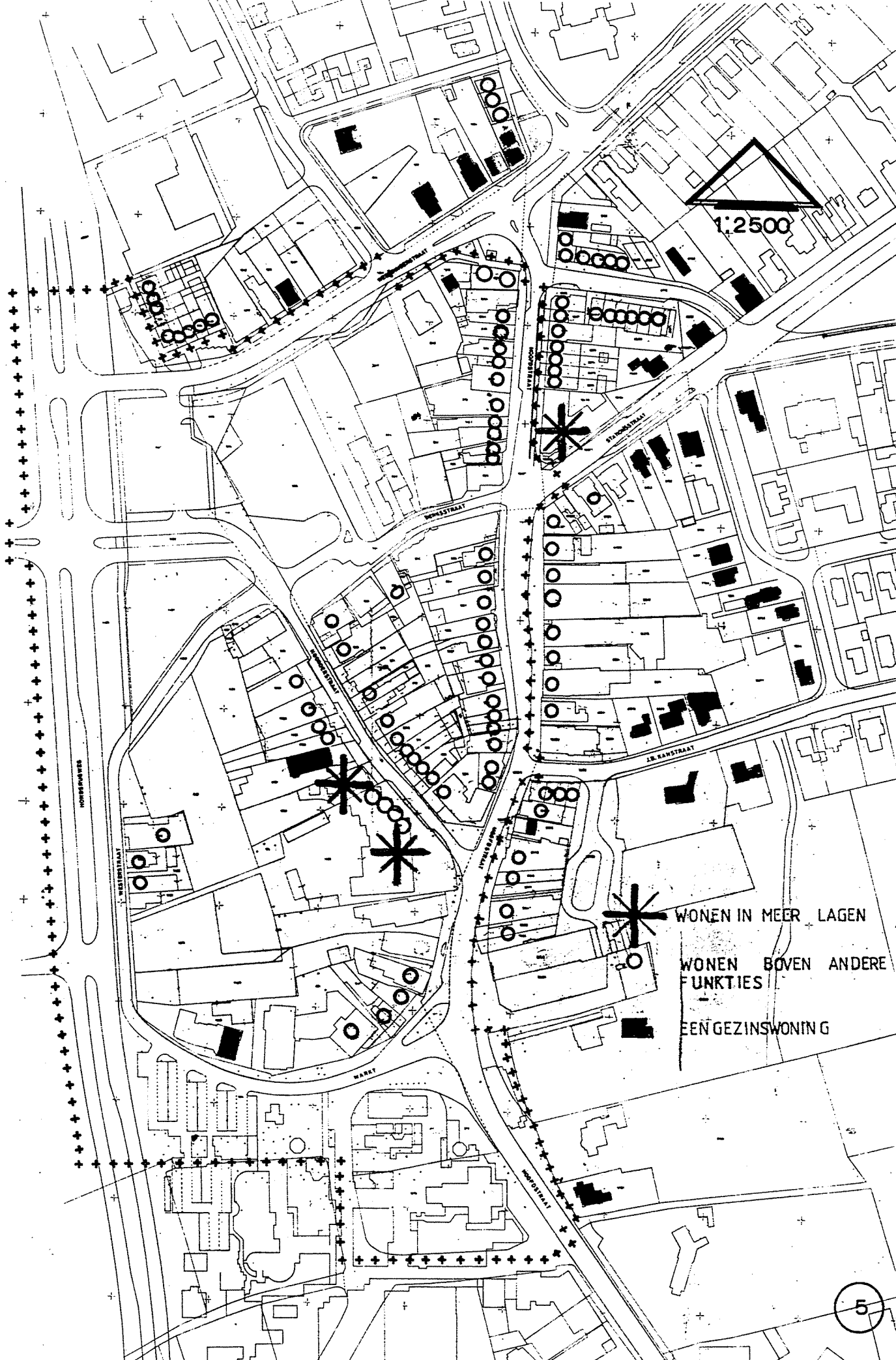
in 1979

op de grond

- woon- en/of verkoopruimten
- kantoor- en/of praktijkruimten
- openbare en/of bijz.gebouwen
- horeca
- bedrijfs- en/of opslagruimten
- plantingen
- leegstand en/of gebruik onbekend

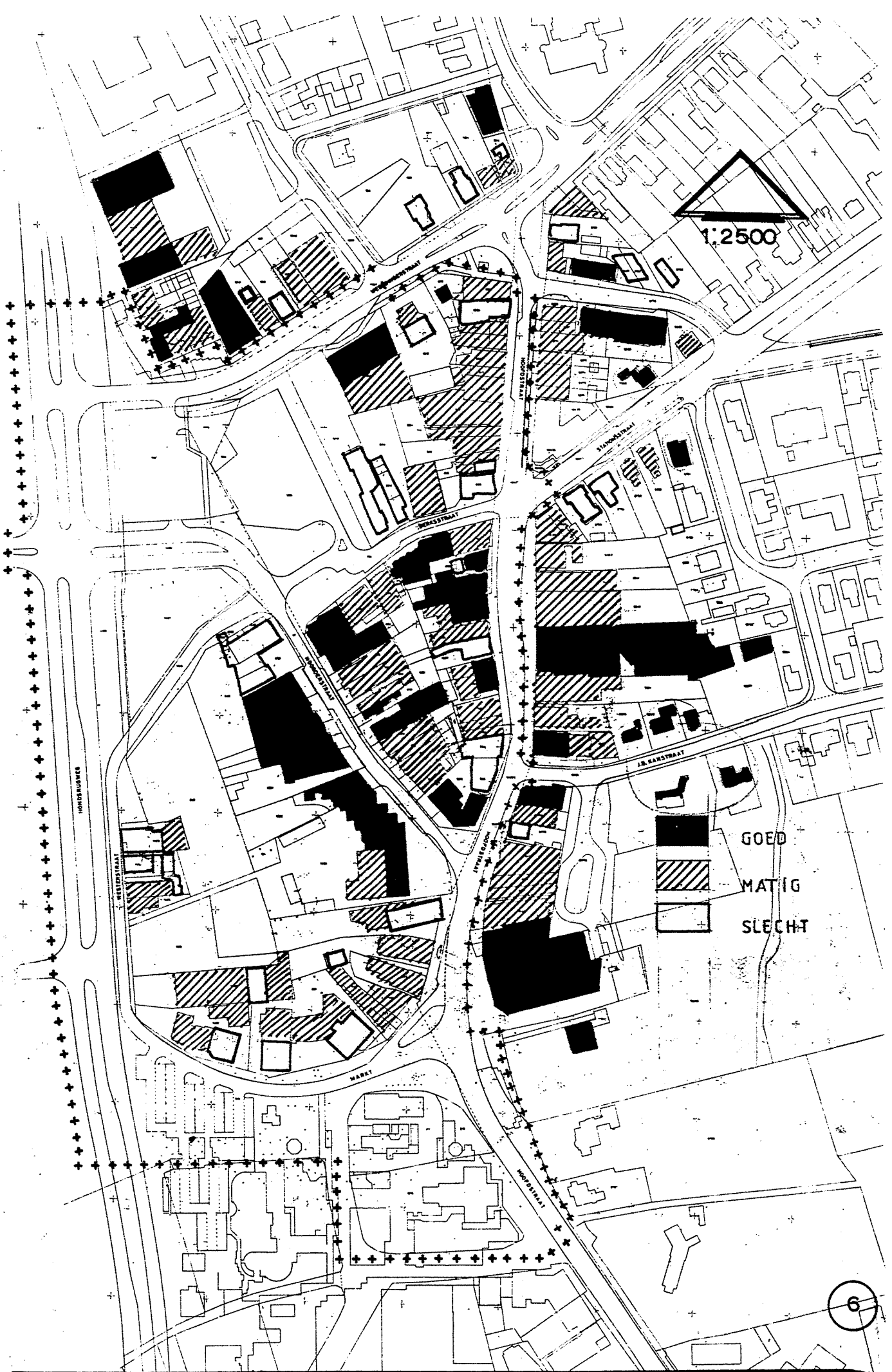
1:2500

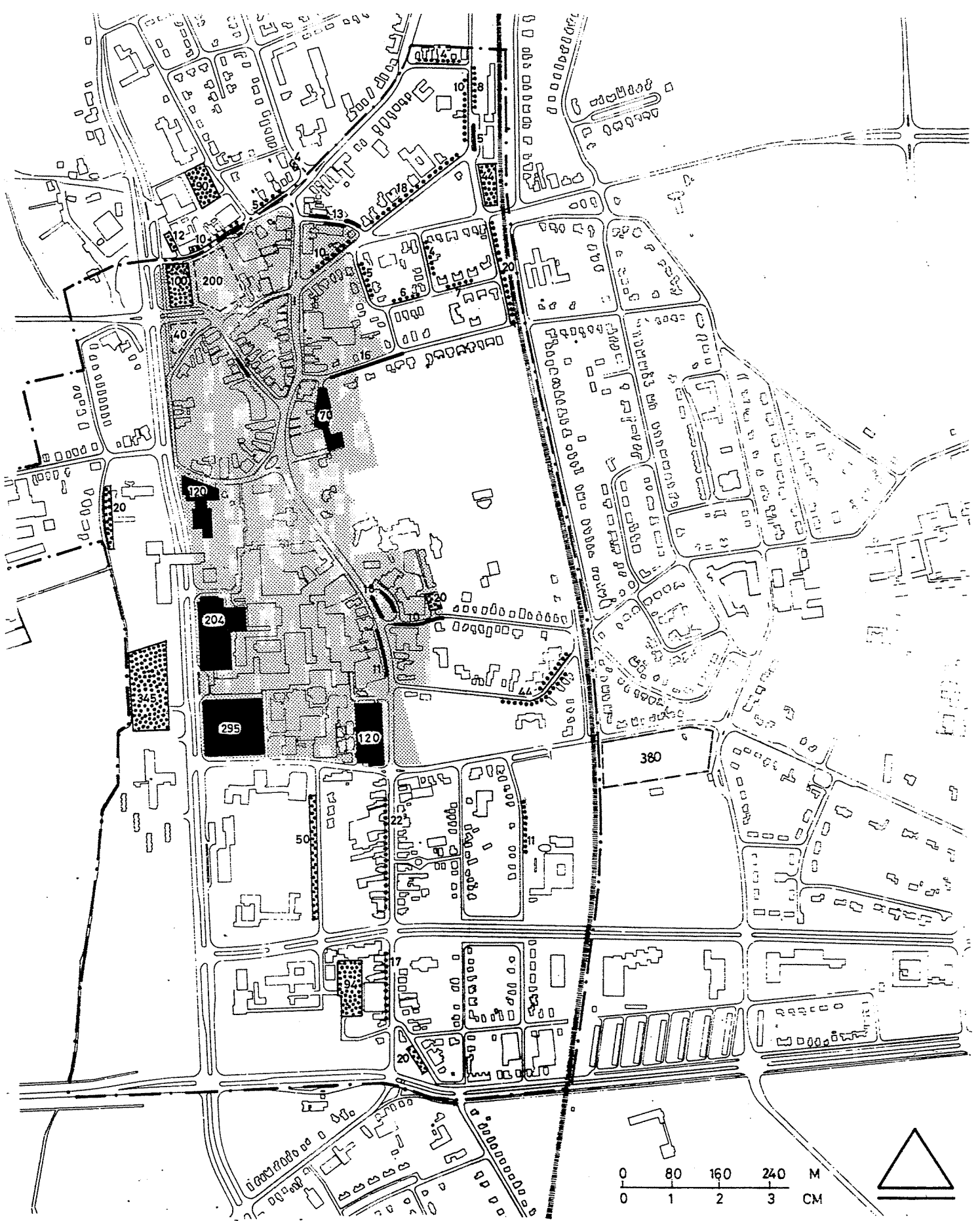
- WINKELS
- HORECA
- BEDRIJVEN
- KANTOREN
- BIJZONDERE EN/OF OPENBARE BEB.
- LEEGSTAAND OF IN AANBOUW



WONEN IN MEER LAGEN
 WONEN BOVEN ANDERE
 FUNKTIES
 EEN GEZINSWONING

5

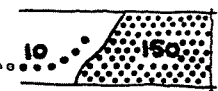




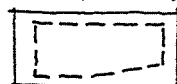
PARKEREN

OPENBARE PARKEERVOORZIENINGEN
(EXCLUSIEF "PARKEREN LANGS DE STOEP")

EMMEN-CENTRUM



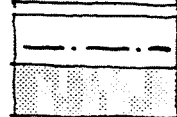
PARKEERPLAATS / - TERREIN
ZONDER BEPERKINGEN



PARKEERPLAATS / - TERREIN
ONVERHARD



PARKEERPLAATS / - TERREIN
MET BEPERKTE PARKEERDUUR



GRENS CENTRUM
KERNGEBIED

3. GEWENSTE ONTWIKKELING CENTRUM-NOORD.

3.1 Algemeen.

De meest wenselijke ontwikkeling voor Emmen-centrum op de middel-lange termijn staat in grote lijnen verwoord in de structuurnota Emmen-centrum (jan.'81).

Vooraf de functie van Emmen-centrum als regionale verzorgings-kern dient te worden versterkt.

De belangrijkste centrumfuncties moeten daartoe binnen het zgn. kerngebied worden gekoncentreerd.

Een kerngebied dat bestaat uit centrum-noord en centrum-midden (de Weiërt e.o.) met het daartussen gelegen groene hart rondom de N.H.Kerk, zoals op de kaart "kerngebied Emmen-centrum" is aangegeven.

Met name de positie van centrum-noord binnen dit kerngebied be-hoeft versterking. Leidraad bij de rekonstruktie van centrum-noord is het braakliggen c.q. het extensieve gebruik van veel terreinen.

Het structuurbeeld voor centrum-noord, zoals in de structuurnota staat aangegeven, gaat uit van een veelheid en verscheidenheid aan functies, waaronder winkels, woningen, kantoren, sociaal-kulturele en recreatieve voorzieningen en voorzieningen op het gebied van verkeer en vervoer.

Een eerste aanzet voor bovengenoemde ontwikkeling zal kunnen komen van een nieuwe invulling op de braakliggende en/of voor-lopig als parkeerterrein in gebruik zijnde gronden tussen Derks-straat en Weerdingerstraat met aansluitende terreinen tussen Hondsrugweg en Noorderstraat, het zgn. terrein "Noordeind".

Parallel daaraan zullen, mede op basis van het in ontwikkeling zijnde verkeerscirculatieplan een aantal maatregelen op het ge-bied van verkeer en vervoer moeten worden genomen. Met name de Noorderstraat en mogelijk ook delen van de Hoofdstraat en Derks-straat zullen verkeerssluw gemaakt moeten worden, terwijl de in-richting zo goed mogelijk op het gebruik door voetgangers en fietsers afgestemd moet zijn.

Bebouwing van de nu nog braakliggende terreinen zal evenwel aan een aantal voorwaarden moeten voldoen.

In de eerste plaats zal deze bebouwing moeten passen in het bestaande beeld van centrum-noord met een relatief kleinschalige bebouwing, gesloten gevelwanden, sterke menging en verwevenheid van allerlei functies enz. Behoud van dit beeld is van belang om de differentiatie niet alleen binnen centrum-noord maar eveneens binnen het kerngebied te handhaven en mogelijk te vergroten. Dit wil zeggen dat er naast een modern winkelcentrum als de Weiart ook een daarvan kwa sfeer, branchesamenstelling, schaal e.d. afwijkend centrumdeel noord kan worden geboden. Niet elkaars gelijke, maar veeleer elkaar aanvullend; samen sterk en attractief!

3.2 Stedebouwkundige opzet.

Naast een attractief winkelcentrum zal centrum-noord ook een centrum voor andere activiteiten (w.o. wonen) moeten zijn. Voor de gewenste versterking van centrum-noord zijn daarom, mede op basis van het in de structuurnota aangegeven structuurbeeld, een aantal uitgangspunten opgesteld:

Versterking van de regionale functie, toevoeging van werkgelegenheid, versterking van de woonfunctie, verscheidenheid aan functies, een zo laag mogelijke parkeerbehoefte, alsmede aanvaardbare financiële konsekventies.

Voor de invulling van de braakliggende terreinen gelegen tegen de Hondsrugweg en de Weerdingerstraat is daar, na weging van de verschillende belangenfactoren, een programma uitgerold met winkels, kantoren, sociaal-kulturele-recreatieve voorzieningen en woningen.

Dit "programma" kan op verschillende manieren worden gerealiseerd. Echter met het oog op de in voorgaande paragrafen gesignaleerde problemen, zijn er ook vanuit stedebouwkundig oogpunt een aantal voorwaarden te stellen.

Zoals al eerder is gesteld staat de invulling van terrein Noordeind niet op zich maar vormt een onderdeel, c.q. is de start van de versterking van centrum-noord.

Vanwege de ligging van het terrein Noordeind op de hoek van de Hondsrugweg en de Weerdingerstraat en op het snijpunt van Noordeinde en Frieslandweg, zal de bebouwing op Noordeind beeldbepalend (moeten) zijn voor centrum-noord. Een beeld dat nu nog in belangrijke mate wordt bepaald door extensief gebruik van gronden en gebouwen, gaten in de bebouwing, slechte staat van onderhoud enz.

Toe te voegen bebouwing zal echter ook zo goed mogelijk moeten worden ingepast in de bestaande stedenbouwkundige structuur van centrum-noord. Een structuur die wordt gekenmerkt door een aansluitende bebouwing parallel aan de aanwezige straten, in 3 à 4 bouwlagen. Op die plaatsen waar dit beeld ernstig verstoord is, bijv. op het eind van de Noorderstraat en langs de Derksstraat zal de geplande nieuwbouw moeten bijdragen aan het herstel hiervan.

Vanwege de bovengenoemde bijzondere ligging van het terrein Noordeind is het gewenst de bebouwing een bijzonder accent te geven door een deel van de bouwmasa een grotere hoogte te geven dan de gebruikelijke 3 à 4 bouwlagen.

Naast beeldbepalend zal de bebouwing op Noordeind ook een bijdrage moeten leveren aan het beter functioneren van centrum-noord als winkel- en woongebied. Dat betekent dat toevoeging of verplaatsing van winkels zowel in kwalitatieve als kwantitatieve zin een versterking moet zijn van het bestaande winkel-areaal. Uitbreiding c.q. verlenging van de winkelroute in centrum-noord (Hoofdstraat-Derksstraat-Noorderstraat) is in geen geval gewenst. Winkelbebouwing zal daarom langs de noordzijde van de Derksstraat en op de hoek met de Noorderstraat moeten worden gerealiseerd.

Op de hoek van Derksstraat en Noorderstraat kan op deze manier een pleinvormige ruimte ontstaan van een wisselende grootte en inrichting.

Bij de winkels dient onderscheid gemaakt te worden naar grootte van de in het plan op te nemen winkelvestigingen; naast meerdere kleinere eenheden kan gedacht worden aan één of enkele winkel-eenheden van een grotere omvang (1000 - 1500 m²).

Dit om de komst van één of enkele publiektrekkers naar deze omgeving mogelijk te maken.

Door de vestiging van een publiektrekker op deze plaats zullen ook de bestaande winkelvevestigingen in centrum-noord, m.n. aan de Noorderstraat, maximaal kunnen profiteren van de toegenomen attractiviteit.

Ook als woongebied is versterking van zowel centrum als kerngebied gewenst, m.n. voor die categorieën bewoners die nu nog in mindere mate in het centrum vertegenwoordigd zijn.

Door intensieve bebouwing van de thans nog braakliggende gronden aan het Noordeind moet naast de gewenste verscheidenheid aan functies en andere randvoorwaarden, de toevoeging van 100-150 woningen of wooneenheden mogelijk zijn.

Vanwege de bijzondere situering en vooral het uitzonderlijke uitzicht over zowel het bebouwde gebied als het open eslandschap, is het gewenst een gedeelte van het woningbouwprogramma te realiseren in een wat hogere bebouwing. Daarbij wordt uitgegaan van een bouwhoogte van maximaal 24 meter (8 bouwlagen).

3.3 Ontsluiting.

Naast het bebouwen van het terrein Noordeind zal voor de gewenste versterking van centrum-noord ook het verkeersbeeld in dit centrumdeel belangrijke wijzigingen moeten ondergaan. Daartoe zal m.n. het nu voorliggende bestemmingsplangebied direkt vanaf de centrumrandwegen ter plaatse, de Hondsrugweg en de Weerdingerstraat, ontsloten moeten worden.

In de structuurnota Emmen-centrum (kaart 9) zijn daarvoor in centrum-noord een tweetal nieuwe ontsluitingslijnen geprojecteerd. De eerste ontsluitingslijn is gekoppeld aan de Hondsrugweg t.p.v. het kruispunt met de Westennesscherstraat en geeft toegang tot het parkeerterrein op de Markt en tot het gebied tussen Noorderstraat en Hondsrugweg. Ter voorkoming van een "midentangent" dient de autoverbinding tussen Markt en Hoofdstraat verbroken te worden zodra de Markt op deze wijze vanaf de Hondsrugweg bereikbaar is.

Een tweede, aanvullende ontsluitingslijn is geprojecteerd vanaf de Weerdingerstraat nabij de Praxis-vestiging.

Deze ontsluitingslijn is m.n. bedoeld om het centrumbezoek komende uit oostelijke richting te kunnen opvangen.

Koppeling van deze twee nieuw geprojecteerde ontsluitingswegen is voor het verkrijgen van een goede aan- en afvoerkapaciteit noodzakelijk. Daarbij moet het ontstaan van een sluiproute worden voorkomen.

Ook wordt het door deze twee nieuw geprojecteerde ontsluitingswegen mogelijk nagenoeg alle reeds bestaande winkelpanden binnen het bestemmingsplangebied via de achterzijde te ontsluiten.

Ook de achterzijde van de bebouwing binnen de driehoek Hoofdstraat - Derksstraat - Noorderstraat is vanaf de Weerdingerstraat goed bereikbaar te maken.

Door bovengenoemde maatregelen kan een alternatief geboden worden aan een belangrijk deel van het autoverkeer door de winkelstraten van centrum-noord.

Een belangrijk probleem blijft nog onopgelost n.l. een goede verbinding tussen Boslaan en Weerdingerstraat.

Tot herinrichting van (delen van) de winkelstraten kan echter pas worden overgegaan wanneer ook het openbaar busverkeer uit die delen is verdwenen. Immers de ritfrequentie en het ruimtebeslag van deze verkeerscategorie zijn dusdanig dat bij handhaving van de bussen in de winkelstraten veel overlast zal blijven bestaan.

Op grond van het bovenstaande en eveneens vanwege het feit dat er door de bussen tussen Markt en N.S.-station niet gehalteerd wordt, zullen alternatieve routes zoveel mogelijk buiten de winkelstraten van centrum-noord om moeten worden gevonden.

Bijgevoegde schetsen geven een beeld van de mogelijke, c.q. gewenste ontwikkeling op het gebied van verkeer en vervoer (kaarten "ontsluiting Emmen-centrum-noord"). Daarbij wordt in eerste instantie gedacht aan het verkeersvrij/-luw maken van de Noorderstraat en een gedeelte van de Derksstraat en het verbreken van de autoverbinding tussen Hoofdstraat en het parkeerterrein op de Markt.

De totstandkoming van de twee bovengenoemde ontsluitingslijnen is daarbij een vereiste.

Goede mogelijkheden tot herinrichting van de bestaande (winkel) straten in centrum-noord ontstaan op het moment dat er een goede verbinding is gerealiseerd tussen Boslaan en Weerdingerstraat. Een bestemmingsplan voor deze verbinding is in voorbereiding. Bij het totstandkomen van deze verbinding zal een belangrijk deel van het oost-west verkeer snel naar de Weerdingerstraat en Hondsrugweg kunnen worden gevoerd en van daaruit zijn centrum-bestemming kunnen bereiken (zie ook uitgangspunt 34 van de structuurnota Emmen-centrum).

De toegangsmogelijkheid via Stationsstraat en Derksstraat zal dan secundair kunnen worden en mogelijk geheel kunnen vervallen. Ook de Hoofdstraat zal in belangrijke mate kunnen worden ontlast. In uitgangspunt 52 van de structuurnota Emmen-centrum wordt gesproken van zgn. "voetgangers-voorrang-gebieden", d.w.z. gebieden of straten waarin de voetganger in meerdere of mindere mate dominant kan/mag zijn over andere weggebruikers. Dit uitgangspunt geldt m.n. voor centrum-noord. N.l. de mate waarin voorrang aan de voetganger kan/moet worden gegeven hangt af van een groot aantal factoren, zoals aard van de centrumvoorzieningen, soort winkel, openingstijden, hoeveelheid centrumbezoekers, mogelijkheden voor achterontsluiting, aanwezigheid van een bus- en/of fietsroute enz.

Afhankelijk van bovengenoemde factoren zal in het ene geval wel op bepaalde tijdstippen autoverkeer kunnen worden toegestaan, in andere gevallen zal wellicht worden overgegaan tot een geheel verbod voor gemotoriseerd verkeer en tot inrichting van een (autovrij) voetgangersgebied. Vandaar dat in de tekst meerdere keren wordt gesproken van verkeerssluw.

Het proces van verandering m.b.t. verkeer en vervoer dat centrum-noord zal kunnen versterken, zal geleidelijk moeten verlopen en uit meerdere opeenvolgende stappen bestaan. Immers, een totale omschakeling van het ene op het andere moment is niet mogelijk en lijkt eveneens niet wenselijk.

De schetsen gaan daarom uit van een minder absolute scheiding tussen autogebieden en voetgangersgebieden dan bijv. in het winkelcentrum de Weiert het geval is. De voetganger krijgt op veel plaatsen en tijdstippen de nodige ruimte; van de automobilist wordt een aangepast gedrag verwacht. Een en ander gesteund door een herinrichting van het aanwezig openbaar gebied.

3.4 Openbaar vervoer.

Een van de redenen dat het proces van verandering, c.q. versterking in centrum-noord via de geleidelijke weg en stapsgewijs zal moeten verlopen, is de aanwezigheid van een groot aantal openbaar-vervoerlijnen. Op dit moment rijden immers zo'n 40 bussen per uur door de bestaande winkelstraten.

In de structuurnota Emmen-centrum is het probleem van de vele bussen reeds gesignaleerd en werden ter oplossing hiervan de volgende mogelijkheden gezien:

- andere lijnvoering;
- onderscheid tussen lokale en interlokale lijnen;
- aangepast materieel.

Het terugdringen van de bussen in de winkelstraten blijft gewenst. Door nu in eerste instantie alleen nog de lokale buslijnen door het kerngebied te laten rijden wordt het aantal ritten verminderd met ongeveer 60% (zie ook deel B van de structuurnota). Deze reductie van het aantal lijnen maakt inpassing van de bus in een verkeerssluw centrum beter mogelijk en zal zonedig ook de keuze van een andere of aangepaste lijnvoering vergemakkelijken.

Zo zal bij het verkeerssluw maken van de Noorderstraat en een gedeelte van de Derksstraat in een eerste fase mogelijk nog plaats kunnen zijn voor een beperkt aantal stadsbussen.

In een volgende fase zal de bus uit het beeld van Noorderstraat en Derksstraat moeten verdwijnen en mogelijk in twee richtingen door de Hoofdstraat kunnen gaan rijden. Dit laatste natuurlijk met de nodige konsekventies voor het daar dan nog aanwezige verkeer.

Wanneer ook in delen van de Hoofdstraat een verkeersluwe of -vrije inrichting gewenst wordt zal opnieuw een andere route voor de lokale buslijnen gevonden moeten worden.

Mogelijk dat op dat moment een lijnvoering via Min.Kanstraat en te rekonstrueren Nassaulaan richting busstation, in combinatie met achterontsluiting van de panden aan de oostzijde van de Hoofdstraat, een oplossing kan brengen.

Behoud van een goed funktionerend openbaar vervoer moet bij het zoeken naar alternatieve routes voorop blijven staan.

3.5 Parkeren.

De bestaande parkeervoorzieningen in het kerngebied zijn zeer excentries gelegen. In centrum-noord ligt de belangrijkste konsentrasie in de noord-westhoek van het gebied en voor de Weiart ligt het merendeel in de zuid-westhoek (zie kaart "parkeren Emmen-centrum").

Bovendien zijn de genoemde parkeervoorzieningen in centrum-noord kwa indeling, verharding en ontsluiting van een slechte kwaliteit. De excentriese ligging en eveneens de grote onderlinge afstand van deze parkeervoorzieningen maakt ze ongeschikt voor een gebruik t.b.v. beide delen van het kerngebied.

Het parkeerterrein op de Markt is het enige terrein dat voor gebruik door bezoekers aan zowel de Weiart als centrum-noord in aanmerking komt. Echter de bereikbaarheid van dit terrein is zodanig slecht dat, ondanks een relatief geringe capaciteit van 120 plaatsen, een structurele onderbezetting optreedt.

Direkte aansluiting van dit parkeerterrein op de Hondsrugweg verdient dan ook de voorkeur.

Alvorens een bouwprogramma op het terrein Noordeind te kunnen realiseren zal de aanwezige parkeerakkomodatie moeten worden vervangen. Vermindering van het aantal parkeerplaatsen is daarbij niet gewenst gezien het evenwicht tussen vraag en aanbod in de huidige situatie.

Verplaatsing van het merendeel van deze parkeerplaatsen langs de Hondsrugweg in zuidelijke richting is gewenst.

Dit vanwege:

- a. de direkte ontsluitingsmogelijkheid vanaf de Hondsrugweg (centrale verdeelas) via de nieuw geprojecteerde ontsluitingsweg tegenover de Westennesscherstraat;
- b. de meer centrale ligging van dit gebied binnen centrum-noord;
- c. de mogelijke koppeling met het parkeren op de Markt.

Door verschuiving in zuidelijke richting is het eveneens mogelijk het parkeren te laten bijdragen aan de integratie van centrum-noord en de Weiërt. Een centraal gelegen parkeervoorziening kan een startpunt betekenen voor een bezoek aan beide delen van het kerngebied.

Het handhaven van een gedeelte van de nu aanwezige parkeervoorzieningen op terrein Noordeind is gewenst t.b.v. een direkte opvangmogelijkheid van centrumbezoekers uit oostelijke richting. Ontsluiting van deze voorziening vanaf de Weerdingerstraat is daarbij een vereiste.

Het onderling koppelen van bestaande en nog te realiseren parkeervoorzieningen, en deze daardoor een aansluiting te geven op zowel de Hondsrugweg als de Weerdingerstraat, is vanwege het vergrotende effect op de aan- en afvoerkapaciteit aan te bevelen.

Door de bebouwing van het terrein Noordeind zullen de parkeeromstandigheden in dit gebied mogelijk zodanig worden dat een gebouwde parkeervoorziening nodig is.

3.6 Fietsroutes.

In de structuurnota Emmen-centrum is een beeld gegeven van zowel de bestaande als van de nog te verbeteren en/of te ontwikkelen fietsroutes.

Fietsers zijn in het algemeen en m.n. in de Emmense situatie (open-groene stad met relatief grote afstanden) gebaat bij snelle en direkte verbindingen. Vandaar ook dat veel fietsverkeer zich concentreert op de vanoudsher bestaande radiaal lopende wegverbindingen van, naar en via het centrum.

Het fietsverkeer is daarbij feitelijk in twee categorieën te verdelen:

- doorgaand fietsverkeer zonder of met slechts een toevallig of incidenteel bezoek aan het centrum;
- fietsverkeer met het centrum als duidelijke (eind)bestemming.

Voor de eerste categorie is een duidelijke, direkte route zonder veel oponthoud door of langs het centrum wenselijk.

Voor de tweede categorie is veelal ook een snelle route gewenst, maar eenmaal in het centrum aangekomen is een goede bereikbaarheid van de voorzieningen en de kwaliteit van de omgeving van meer belang.

Beide categorieën zouden, eenmaal in het centrum aangeland, prima gebruik kunnen maken van de lijn Hoofdstraat-Wilhelminastraat.

Echter reeds in de nu bestaande situatie en zeer zeker in een situatie waarin delen van de lijn Hoofdstraat-Wilhelminastraat verkeerssluw zullen worden gemaakt, zal m.n. het doorgaand fietsverkeer op deze route veel oponthoud kunnen tegenkomen. Vandaar dat in de structuurnota Emmen-centrum een meer westelijk gelegen alternatieve route is aangegeven.

Deze alternatieve route kan vanaf de Odoornerstraat en Weerdingerstraat in centrum-noord langs de Hondsrugweg liggen en vanaf het nieuwe kruispunt op de Hondsrugweg zijn vervolg vinden via Westennesscherstraat - Vreding - Kerkepad in zuidelijke richting. Ter plaatse van de Markt, centraal in het kerngebied, zal tussen deze route en de route via Hoofdstraat - Wilhelminastraat een verbinding moeten bestaan. Een verbinding die tevens moet dienen om fietsverkeer vanaf de Westennesscherstraat op de lijn Hoofdstraat - Wilhelminastraat te brengen. Deze verbinding zal ook op markt- en/of bijzondere dagen moeten kunnen functioneren.

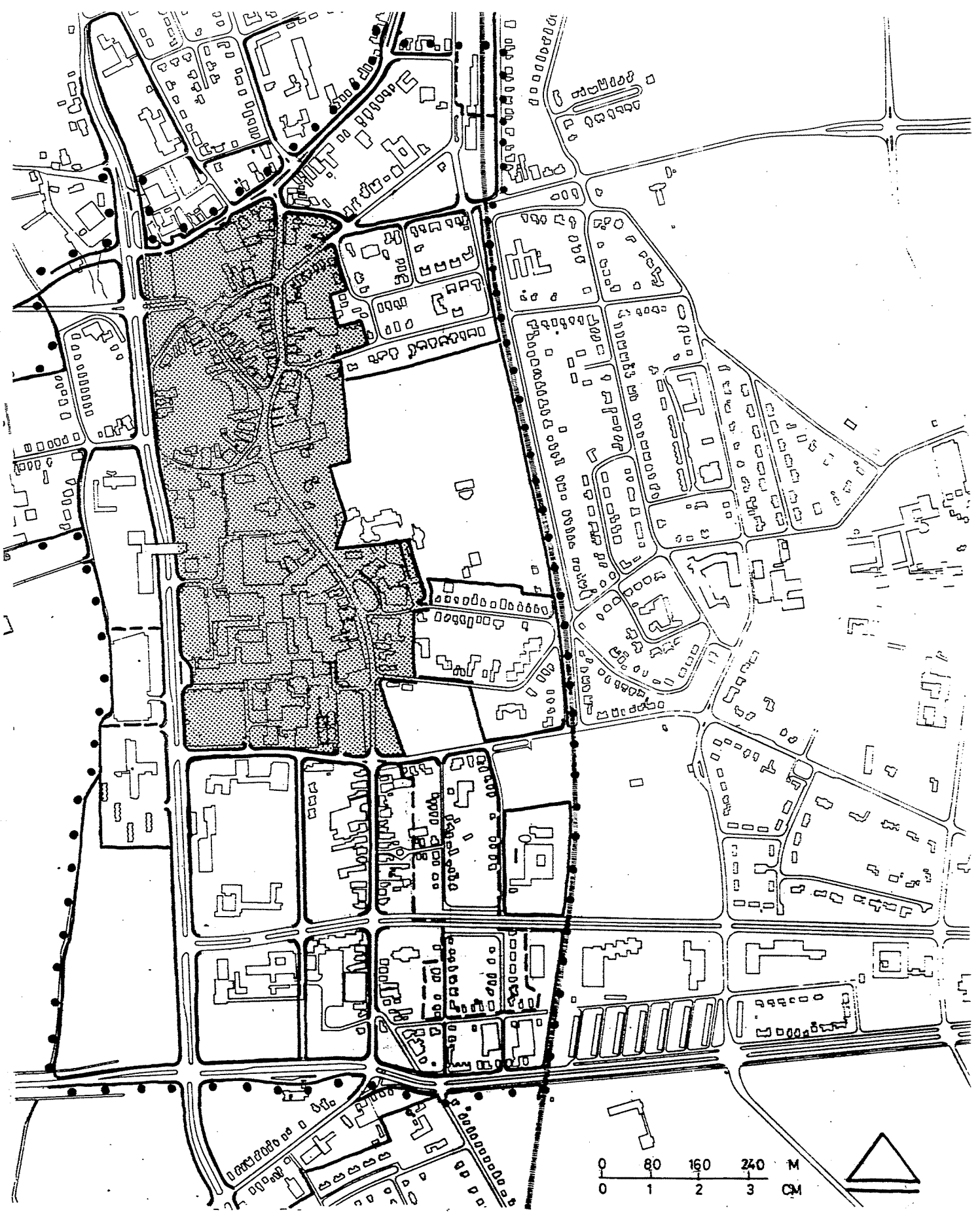
Daarnaast zullen ook op andere plaatsen in centrum- en kerngebied contactmogelijkheden tussen deze routes moeten bestaan.

3.7 Tenslotte.

Ontwikkeling en versterking van centrum-noord is gewenst.

Echter de meest gewenste ontwikkeling is slechts gedeeltelijk te sturen; het eindbeeld is niet voorspelbaar.

Voor de bebouwing op het terrein Noordeind bijvoorbeeld zal pas op het moment van uitvoering de preciese invulling bekend zijn. In dit bestemmingsplan zijn dan ook primair de hoofdlijnen aangegeven en de detaillering slechts van die zaken waar dit verantwoord is. Daarom ook is voor dat gedeelte van het bestemmingsplan waar een intensiever gebruik van braakliggende gronden gewenst is, i.c. de noord-westrand, een nader uit te werken bestemming aangegeven.

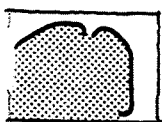


CENTRUM EN KERNGEBIED

TE ONTWIKKELEN SITUATIE

EMMEN - CENTRUM

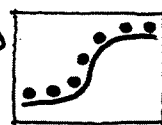
8



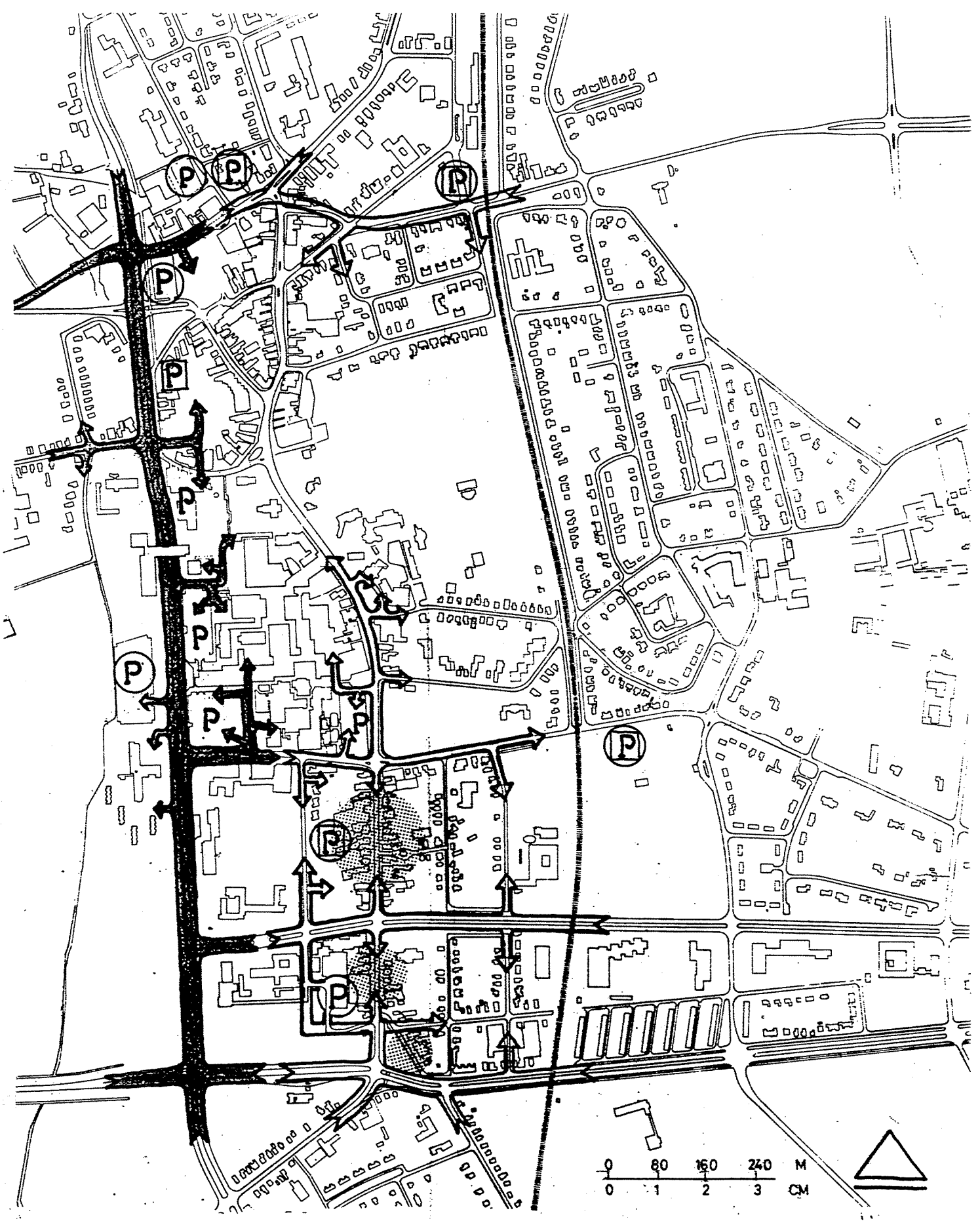
KERNGEBIED



BUITEN HET KERNGEBIED
GELEGEN RUIMTELIJKE
EN/OF FUNCTIONELE
EENHEID



CENTRUM-
GRENS

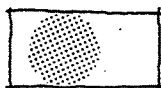


AUTOBEREIKBAARHEID TE ONTWIKKELEN SITUATIE

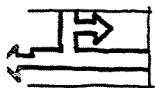
EMMEN - CENTRUM



CENTRALE VERDEELAS



(STADS-/WINKEL-) ERFFUNKTIE EN -INRICHTING

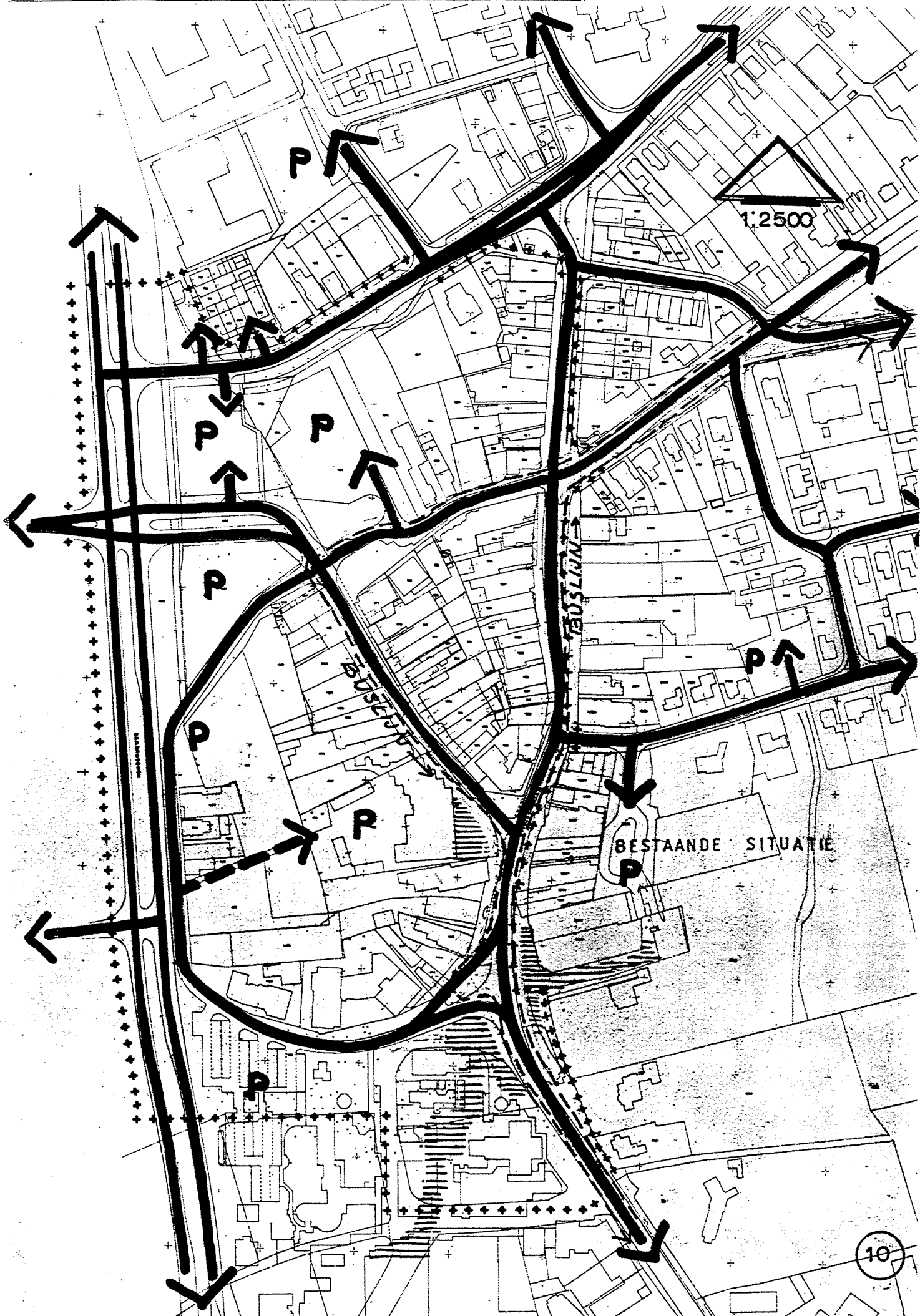


OVERIGE ONTSLUITINGSMOGLIJKHEDEN CENTRUM EN KERNGEBIED



PARKEREN

- P : KORTPARKEREN
- Ⓟ : LANGPARKEREN
- Ⓟ : IN ONTWIKKELING

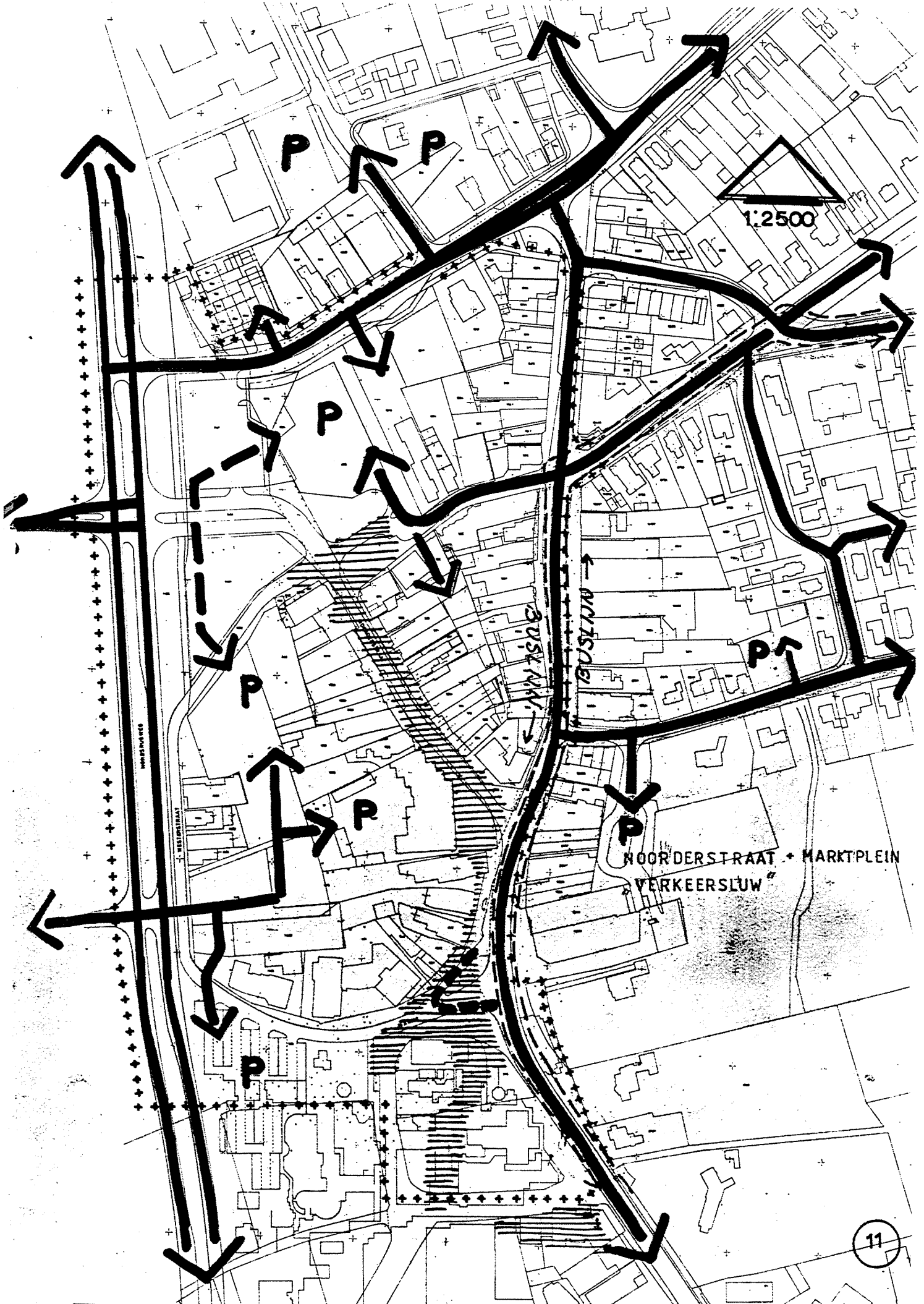


1:2500

BUSLĪN

BESTAANDE SITUATIE

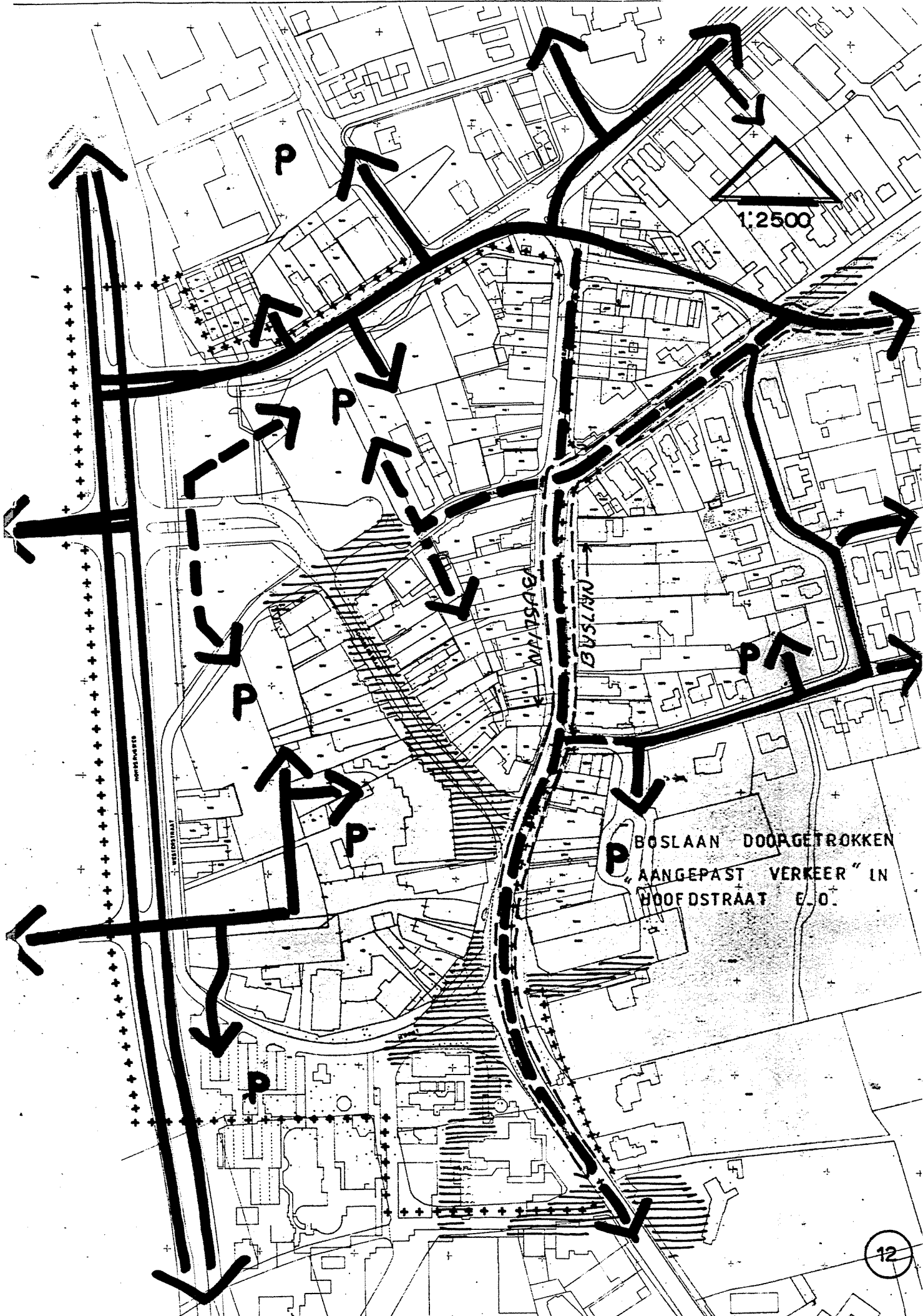
10



1:2500

NOORDERSTRAAT + MARKTPLEIN
VERKEERSLUW

11

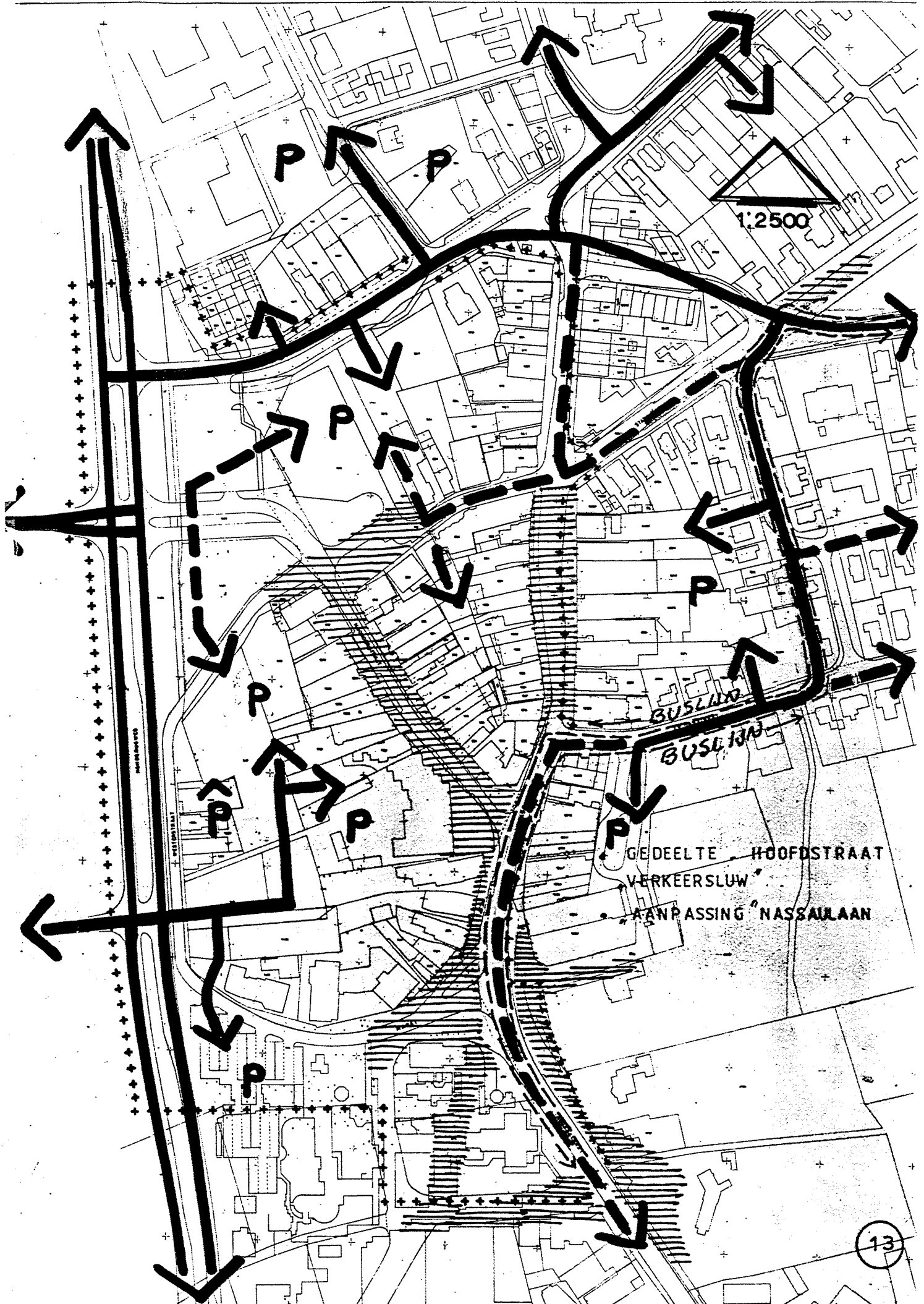


1:2500

BOSLAAN DOORGETROKKEN
"AANGEPAST VERKEER" IN
HOOFDSTRAAT E.O.

EMMEN-CENTRUM - NOORD

ONTSLUITING

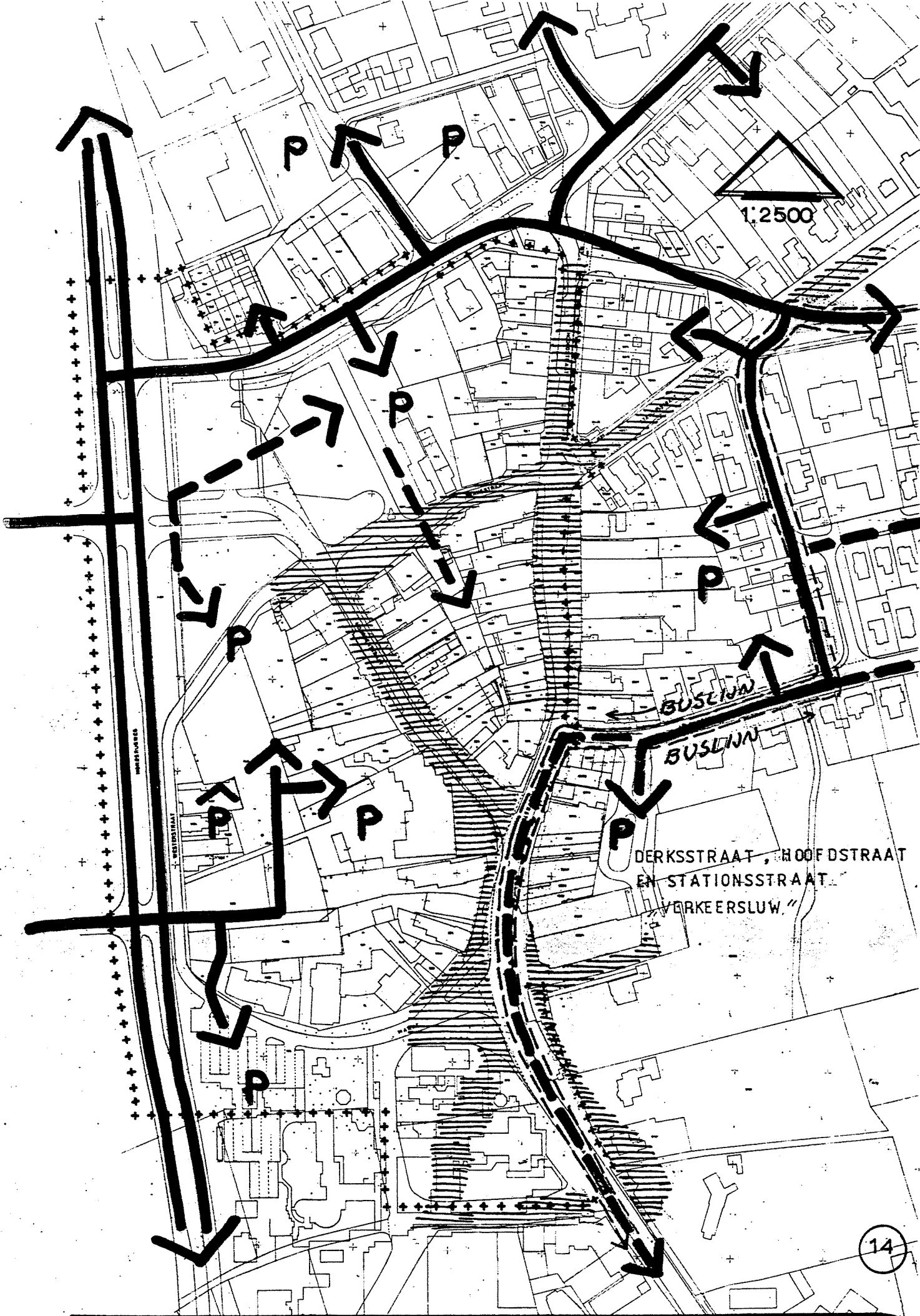


1:2500

BUSLW

BUSLW

GEDEELTE HOOFDSTRAAT
VERKEERSLW
AANPASSING NASSAULAAN

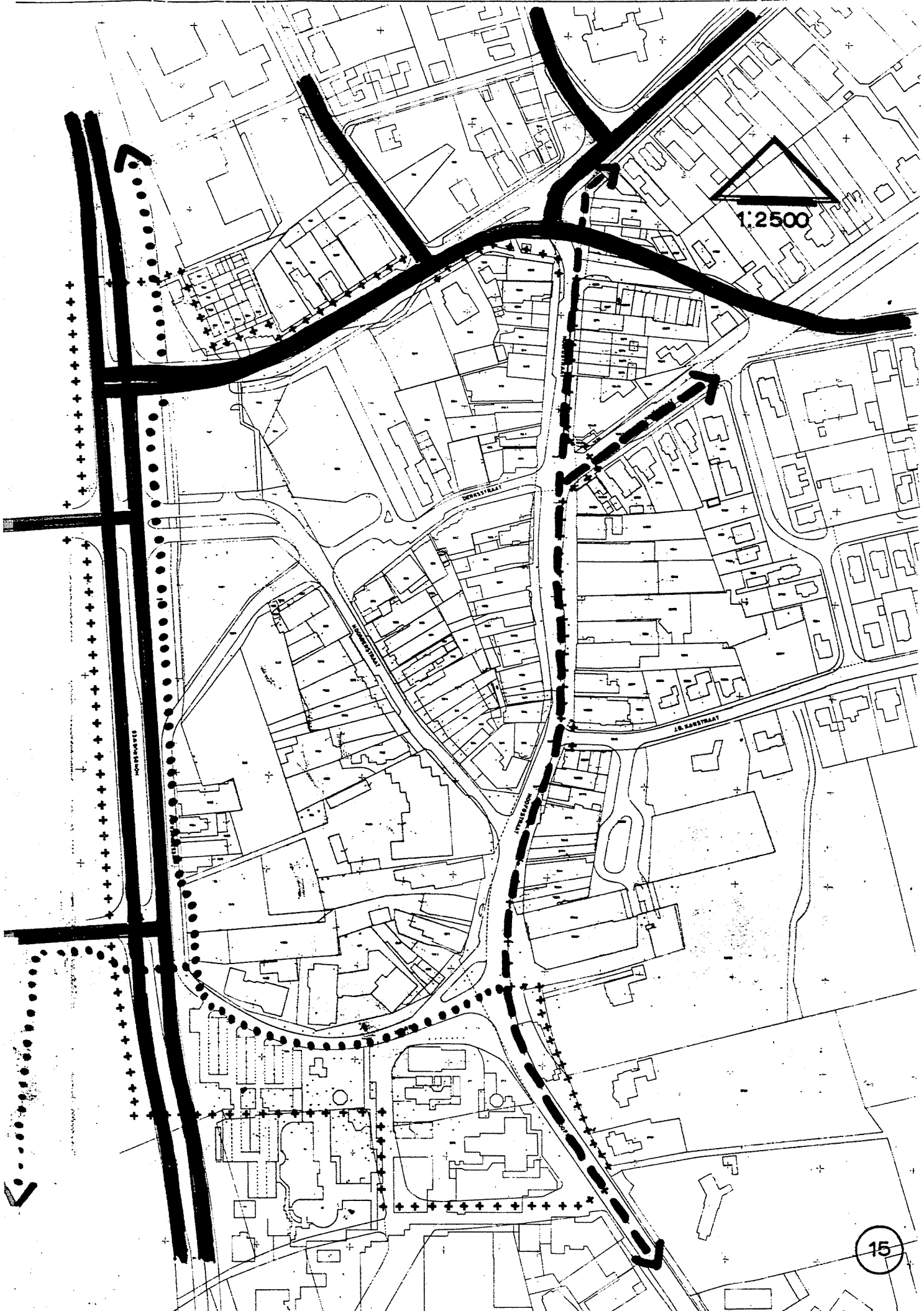


1:2500

DERKSSTRAAT, HOOFDSTRAAT
EN STATIONSSTRAAT
"VERKEERSLUW"

BUSLIJN

BUSLIJN



1:2500

4. RANDVOORWAARDEN.

In het vorige hoofdstuk is de voor Emmen-centrum-noord gewenste ontwikkeling geschetst. Daarbij zijn, zij het globaal, een aantal wensen vermeld ten aanzien van bebouwing, funktieverdeling, ontsluiting, openbaar vervoer, parkeren en fietsroutes.

In dit hoofdstuk zullen, vanuit verschillende gezichtspunten, randvoorwaarden worden gesteld.

4.1 Distributie-planologisch onderzoek.

Eén van de basisgedachten/uitgangspunten van de structuurnota Emmen-centrum is versterking van de regionale funktie, die het centrum van Emmen vervult. Deze gewenste versterking van de regionale funktie vraagt een grote aandacht voor de ruimtelijke en funktionele structuur van het detailhandelsapparaat.

Ter verbetering van de ruimtelijke structuur wordt konsentrasie van winkels in het kerngebied bepleit.

Het kerngebied van het centrum valt duidelijk in twee delen uiteen, namelijk centrum-noord en de Weiert e.o.. Deze twee delen vormen echter tezamen het regionale centrum Emmen en moeten, om deze titel waar te maken, ook als één geheel, in wisselwerking met elkaar, funktioneren. De afstand tussen de uiteinden van het kerngebied bedraagt ca. 1000 meter.

Deze uitgestrektheid leidt tot grote loopafstanden voor de winkelende voetganger. Om te komen tot een geïntegreerd en goed funktionerend winkelcentrum is het daarom noodzakelijk, dat er een spanningsveld gerealiseerd wordt tussen de uiteinden van het kerngebied. Van belang is daarbij dat attractiepunten aan deze uiteinden aanwezig zijn. Een uitbreiding van de bewinkeling met een publiekstrekker in centrum-noord is daarom gewenst.

Een ander funktioneel aspekt is de noodzaak te komen tot een afronding van het winkelcircuit Noorderstraat - Derksstraat - Hoofdstraat. Het realiseren van bewinkeling aan de noordzijde van de Derksstraat zou de distributieve structuur van centrum-noord aanzienlijk versterken.

Bovenstaande overwegingen zijn aanleiding enige ruimte te reserveren voor bewinkeling op deze plek. De omvang van deze bewinkeling is hiermee, gezien de aard van het bestemmingsplan, nog niet vastgelegd.

In het meest recente distributie-planologische onderzoek ("Het winkelbestand in de gemeente Emmen, nu en in de toekomst", december 1978) is berekend, dat er nog ruimte was voor een uitbreiding van 6500 m², m.n. in de duurzame goederen sfeer.

Gezien de gewijzigde omstandigheden -o.a. de daling van de toonbankbestedingen- is het noodzakelijk het distributie-planologisch onderzoek te aktualiseren. Daarbij zal ook de ruimtelijke structuur van het centrumwinkelapparaat van Emmen nadere aandacht krijgen.

Los van het vorenstaande is duidelijk, dat een versterking van centrum-noord, met het oog op de functie die Emmen heeft als regionaal centrum, noodzakelijk is. Deze versterking kan de vorm krijgen van ofwel een aanvulling op, ofwel een verschuiving van de bewinkeling binnen het centrumgebied en zijn uitlopers.

Hoeveel winkelvloeroppervlak en met welke invulling er in centrum-noord gerealiseerd zal worden, zal aan de hand van het in 1984 te aktualiseren distributie-planologisch onderzoek nader uitgewerkt worden.

Overigens zij opgemerkt, dat niet de indruk moet bestaan dat middels een distributie-planologisch onderzoek exact zou kunnen worden vastgesteld hoe groot het winkelvloeroppervlak in een regionaal centrum als Emmen zou moeten zijn.

Dit komt doordat heel moeilijk precies is vast te stellen hoe groot de binding van koopkracht uit bijv. de regio is en hoe de ontwikkeling van de bestedingen in de toekomst zal verlopen; aannames daaromtrent blijven moeilijk en diskutabel. Dit leidt ertoe dat, bij welke berekening dan ook, er altijd een redelijke marge ten aanzien van het maximaal te realiseren winkelvloeroppervlak aangehouden moet worden.

4.2 Milieu.

Een drietal zaken verdient in dit verband extra aandacht: de ligging nabij een waterwingebied, de aanwezigheid van een L.P.G.-pomp in de direkte nabijheid en de geluidhinder als gevolg van het wegverkeer.

4.2.1. Waterwingebied.

Het centrum van Emmen valt, inclusief het onderhavige plangebied, binnen de op de kaart van het streekplan voor Oost en Zuidoost Drenthe aangegeven beschermingszone van het waterwingebied t.b.v. het pompstation Noordbargeres. Beschermende maatregelen komen, zeker als daarbij gedacht wordt aan het terugdringen van intensiteiten e.d., snel in konflikt met de voor het centrum gewenste ontwikkeling. In overleg met de W.M.D. is gekozen voor een praktische oplossing van deze problematiek; binnen de beschermingszone wordt, althans voor een planologische regeling, onderscheid gemaakt in een deel waar een volledig op de bescherming van de waterwinning afgestemde regeling en/of een konserverende bestemming reëel mogelijk is en een deel waar het gewenst is meerdere bestemmingen toe te laten in verband met uit andere hoofde gewenste ontwikkelingen. Het onderhavige gebied valt in laatstgenoemd deel.

4.2.2. L.P.G.-opslagtank.

Ten noorden van de Weerdingerstraat bevindt zich een L.P.G.-pomp met opslagtank. Een reeds jaren bestaande situatie. Volgens de in 1978 verschenen en in 1984 gewijzigde richtlijnen voor het verlenen van hinderwetvergunning voor L.P.G.-installaties zou een opslagtank voor L.P.G. niet op die plaats gesitueerd mogen worden, gezien de reeds aanwezige bebouwing. Hoewel de regeling gericht is op op te richten L.P.G.-installaties en op zich geen uitbreiding van omringende bebouwing verbiedt, ligt het in de lijn van de aan de richtlijn ten grondslag liggende gedachten, geen nieuwe woon- of andere kwetsbare bebouwing op te richten binnen de gevarenzone.

In de nieuwe richtlijnen wordt in dit verband gesproken over het gebied binnen een straal van 40 meter van de opslagtank en 80 meter van het vulpunt en de opstelplaats van de tankauto. Uit bijgevoegde belemmeringenkaart blijkt dat dit geen consequenties heeft voor de bebouwingsmogelijkheden van het Noordeind.

4.2.3 Geluidhinder.

In het hoofdstuk over de bestaande situatie is reeds gewezen op het grote aantal auto's en bussen in centrum-noord. Deze grote verkeersdrukte leidt tot zoneringsplichtige wegen hetgeen een akoestisch onderzoek noodzakelijk maakt. In feite valt het gehele plangebied binnen bedoelde zones. Bijgevoegd kaartje met globale verkeersintensiteiten geeft een indicatie van het verkeersbeeld in de zomer '83. Mede als gevolg van het onderhavige plan moet rekening worden gehouden met wijzigingen in dit beeld, zowel ten gunste als ten ongunste. Als voorbeelden van de te verwachten gunstige wijzigingen moeten de aansluitingen van resp. Noorderstraat op Hondsrugweg en Markt op Hoofdstraat worden genoemd. Verwacht mag worden dat deze wegen als eersten, althans voor het autoverkeer, zullen worden gesloten. Deze wegen zijn daarom niet in het akoestisch onderzoek betrokken. Voor Hoofdstraat, Derksstraat en Noorderstraat wordt, met het oog op een verkeersvrij/-luw centrum, gestreefd naar vermindering van het autoverkeer. Echter eerst op langere termijn mag een zodanige vermindering worden verwacht dat dit tot een duidelijke verlaging van de geluidbelasting leidt. Een akoestisch onderzoek is dus nodig. Een toename van het verkeer moet worden verwacht op de Hondsrugweg en Weerdingerstraat. Voor de toekomst moet rekening worden gehouden met de nieuwe aansluiting van de Markt e.o. op de Hondsrugweg. In verband met de geplande volledige aansluiting van de Rondweg op Rijksweg 34 bij Klinkmolenbrug, wordt verwacht dat de toename van het verkeer op de Hondsrugweg beperkt blijft.

Voor het akoestisch onderzoek zijn de volgende intensiteiten als uitgangspunt genomen: Hondsrugweg 21.000. Weerdingerstraat 12.800 en nieuwe aansluiting deels 4.340, deels 3.340.

De laatste getallen zijn gebaseerd op het gebruik van kort- en langparkeerplaatsen, inkl. expeditieverkeer.

Mogelijk dat de uitkomsten van het onderzoek t.b.v. het v.c.p. te zijner tijd aanleiding geven deze aantallen enigszins aan te passen. De afsluiting voor het verkeer van het gedeelte Noorderstraat, tussen Derksstraat en Hondsrugweg zal een (geringe) wijziging van de verkeerscirculatie in centrum-noord tot gevolg hebben.

Het gedeelte Noorderstraat vormt/vormde niet alleen een belangrijke toegang naar (tijdelijke) parkeervoorzieningen, maar tevens een schakel tussen Hondsrugweg, Frieslandweg aan de westzijde en de Boslaan aan de oostzijde van het centrum. (Globale) gegevens over het doorgaand verkeer in Emmen-centrum, idem over het gebruik van parkeerplaatsen kunnen inzicht geven over aantallen.

Gerekend is, dat van de ca. 5600 mvt/etm. gebruik makend van de aansluiting Noorderstraat op de Hondsrugweg en die in het bestemmingsplan wordt afgesloten, ca. 1600 mvt/etm. doorgaand verkeer was. Van oost naar west via Derksstraat - Noorderstraat, van west naar oost via Noorderstraat - Hoofdstraat - Stationsstraat. Aangenomen is dat dit doorgaande verkeer, na totale afsluiting, wordt afgewikkeld via de Weerdingerstraat.

Door deze afsluiting mag gerekend worden op een vermindering van ca. 800 mvt/etm. in zowel Derksstraat, Noorderstraat en ged. Hoofdstraat tussen Derksstraat en Noorderstraat. De verkeersintensiteiten worden dan resp. ca. 4700, ca. 4500 en ca. 3500 mvt/etmaal. Daarentegen mag verwacht worden dat het noordelijke gedeelte van de Hoofdstraat tijdelijk wat meer verkeer krijgt te verwerken tot de centrumrandweg aan de noordkant (Boslaan - Kolhoopstraat - Weerdingerstraat) is gerealiseerd.

Het autoverkeer op het gedeelte Hoofdstraat ten zuiden van het Marktplaats zal in intensiteit afnemen tengevolge van de in dit bestemmingsplan voorgenomen afsluiting voor autoverkeer tussen Marktplaats en Hoofdstraat, naar verwachting met ca. 500 mvt/etmaal.

Hoofdstraat, Derksstraat en Noorderstraat worden gekenmerkt door gesloten gevelwanden, verharding van gevel tot gevel en plaatselijk smalle dwarsprofielen.

Deze kenmerken gevoegd bij de grote aantallen auto's leiden tot gevelbelastingen van ca. 65 dB(A), in enkele gevallen oplopend tot 70 dB(A). Bij geluidbelastingen hoger dan 50 dB(A) dienen maatregelen in overweging genomen te worden ter vermindering van deze belasting, voorzover in redelijkheid mogelijk.

In volgorde van akoestische belevingswaarde zijn maatregelen aan de bron, in de overdrachtssfeer en bij de ontvanger mogelijk.

De keuze welke maatregelen al dan niet kunnen worden getroffen is echter niet alleen van akoestische factoren afhankelijk.

In het thans aan de orde zijnde gebied zijn de mogelijkheden tot het treffen van maatregelen ter verlaging van de geluidbelasting vooralsnog beperkt.

Vanuit akoestisch oogpunt verdient een gesloten, gladde (asfalt-) verharding de voorkeur. Voor de Derksstraat en Noorderstraat zou om die reden overwogen kunnen worden de klinkerbestrating door asfalt te vervangen. Dit past echter geheel niet in het streven deze straten verkeerssluw te maken en in te richten als attractieve verblijfsgebieden. Echter, zoals reeds gesteld, mag van het streven naar vermindering van het autoverkeer in deze straten eerst op langere termijn een zodanige vermindering worden verwacht dat dit tot een duidelijke verlaging van de geluidbelasting leidt.

Ook in de overdrachtssfeer zijn er in feite geen mogelijkheden; wallen en schermen zijn in dit gebied ongewenst zonet onmogelijk en duidelijk terugrooien van de gevelfronten vormt een ongewenste inbreuk op de aanwezige structuur.

Er resten derhalve slechts maatregelen bij de ontvanger, d.w.z. zodanige maatregelen aan de gevel dat een aanvaardbaar binnenklimaat ontstaat en/of een mogelijk aangepaste indeling van de plattegrond.

Voor vervangende nieuwbouw en nieuwbouw ter opvulling van open gaten zal aan Gedeputeerde Staten verzocht worden een hogere waarde toe te laten, van ten hoogste 65 dB(A) voor woningen en ten hoogste 70 dB(A) voor kantoren. Voor de bebouwing van het rekonstruktiegebied aan de noordzijde van de Derksstraat, in de nader uit te werken bestemming, zal een zelfde verzoek aan Gedeputeerde Staten worden gericht.

Hoewel op deze wijze verzocht wordt het wettelijk maximaal toelaatbare in dit geval toe te laten, betekent dit toch nog dat, tenzij de Derksstraat een verkeersvrije/-luwe straat is voordat bebouwing van Noordeind aan de orde komt, de geluidhinder grenzen stelt aan de in acht te nemen afstand tot de rijweg danwel aan de funktieverdeling binnen het bebouwingsplan.

Voor de Hondsrugweg, Weerdingerstraat en uiteraard de nieuwe aansluiting op de Hondsrugweg wordt een toename van de verkeersintensiteiten verwacht. Desalniettemin is in het vorige hoofdstuk als gewenste ontwikkeling de bebouwing van de braakliggende gronden aan deze wegen aangegeven. De bebouwing zal zelfs vanwege de bijzondere ligging (beeld-)bepalend (moeten) zijn voor centrum-noord.

Deze bebouwing is tegelijkertijd van belang als begeleiding van de Hondsrugweg (een weg die thans wel de funktie maar niet het aanzien van een centrum-ontsluitingsweg heeft) en de Weerdingerstraat.

Om stedenbouwkundige redenen is het dan ook gewenst (een deel van) de bebouwing op vrij korte afstand van de genoemde wegen te realiseren. Als voorbeeld is daarbij gekeken naar de bestaande bebouwing langs de Hondsrugweg, in feite aan de Westersstraat, en aan de zuidzijde van de Weerdingerstraat.

Bij dergelijke afstanden zijn geluidbelastingen aan de gevels te verwachten van 62 à 65 dB(A) (na aftrek van 5 dB(A) ingevolge artikel 103 Wgh). Bij de situering van de verschillende funkties dient hiermee rekening te worden gehouden in die zin dat zo min mogelijk geluidgevoelige funkties/ruimten aan de hoge geluidbelastingen worden blootgesteld.

ad.a.

Onderstaande tabel ¹⁾ geeft een overzicht van het vloeroppervlak met de bijbehorende parkeerbehoefte volgens de gemeentelijke parkeernormen.

functie	m ² b.v.o./ aantal	parkeerbehoefte			
		werkdag	avond/nacht	koopavond	zaterdag
winkels	22000	435	-	640	900
kantoren	1000	25	-	-	-
horeca	2500	90	275	185	90
overig	450	24	-	-	-
wonen	87	56	87	75	64
totaal	25950 + 87 won.	630	362	900	1054

Zoals de tabel laat zien treedt de maatgevende parkeerbehoefte op op zaterdag en omvat 1054 parkeerplaatsen.

Voor inzicht in de parkeernormen wordt verwezen naar de gemeentelijke parkeerverordening.

ad.b.

Het op dit moment t.b.v. centrum-noord beschikbare aantal parkeerplaatsen is voor het overgrote deel gelegen binnen de begrenzing aangegeven op eerder genoemde kaart (kaart "parkeerruimte Emmen-centrum-noord").

Een klein gedeelte is buiten deze begrenzing gelegen.

In totaal zijn ca. 980 parkeerplaatsen beschikbaar die als volgt zijn verdeeld:

- 640 parkeerplaatsen min of meer gekoncentreerd binnen het op de kaart begrensde gebied op daarvoor speciaal aangewezen terreinen, niet alle van een evengoede kwaliteit;
- 160 parkeerplaatsen verspreid binnen het op de kaart begrensde gebied;
- ca. 180 parkeerplaatsen op aanliggende terreinen en straten zoals Flintstraat, Min.Kanstraat, Allee, Nassaulaan e.d. waar voor de eigen parkeerbehoefte in belangrijke mate op eigen erf kan worden voorzien.

¹⁾ uit: notitie buro Hofstra t.a.v. parkeersituatie op en rond Noordeind.

De aanwezige parkeerruimte voorziet op dit moment, naar waarneming, redelijk in de behoefte.

Ook cijfermatig is het verschil tussen de aanwezige parkeerruimte (980) en de berekende behoefte (1054) zodanig klein dat van een evenwichtssituatie gesproken kan worden.

4.3.2 Veranderingen.

Op dit moment zijn er in centrum.noord een aantal ontwikkelingen gaande, c.q. een aantal projecten in uitvoering en/of voorbereiding.

Daarnaast geeft het nu voorliggende bestemmingsplan een aantal mogelijkheden voor de uitbreiding van de bestaande bebouwing (CA t/m CD). In het op de plankaart aangegeven gebied met de bestemming CU ("centrumbebouwing nader uit te werken") tenslotte is een geheel nieuwe projektontwikkeling mogelijk. Deze uitbreidings- en ontwikkelingsmogelijkheden kunnen de parkeerbehoefte alsmede de parkeersituatie in centrum-noord beïnvloeden.

Voor vernieuwbouw (bedrijfsruimte en woningen) zijn op dit moment in centrum-noord een drietal projecten in ontwikkeling, hieronder aangegeven met de benodigde parkeerbehoefte:

- hoek Hoofdstraat-Stationsstraat, proj. Postma	37 p.pl.
- hoek Derksstraat-Hoofdstraat, proj. Redroof	27 p.pl.
- hoek Noorderstraat-Westerstraat, proj. Triboard	12 p.pl.
	<hr/>
totaal	76 p.pl.

De uitbreidingsmogelijkheden van de bestaande bebouwing die het bestemmingsplan nu aangeeft, met uitzondering van de uit te werken bestemming, kunnen, wanneer geheel centrum-noord wordt beschouwd, worden geschat op ongeveer 10%.

Dit betekent, op een totaal aantal op dit moment benodigde parkeerplaatsen van ca. 1100, een potentiële uitbreiding op middel-lange termijn van 110 parkeerplaatsen.

Een omvangrijkere versterking van de woonfunctie dan tot nu gepland zal de parkeerbehoefte m.n. in de avonden en 's nacht verder kunnen doen oplopen. Een wens in die richting kan voorlopig als P.M.-post worden opgenomen.

Op de langere termijn moet daarom op een extra parkeerbehoefte op basis van mogelijke uitbreiding van de bestaande bebouwing worden gerekend van 186 + P.M. parkeerplaatsen. De maatgevende parkeerbehoefte zal ongeveer 10% lager liggen: 170 + P.M. parkeerplaatsen.

Aan de andere kant van de balans is op de langere termijn in centrum-noord een uitbreiding van parkeerruimte mogelijk, deels van een aantal reeds bestaande voorzieningen, deels door de realisering van expeditiehoven achter de (bestaande) bebouwing. Hoewel deze potentiële uitbreiding hoogstwaarschijnlijk relatief kostbaar zal zijn en de realiseringkansen daardoor moeilijk in te schatten zijn, toch het volgende overzicht van de te verwachten winst aan parkeerplaatsen:

- gebied tussen Hoofdstraat en Nassaulaan	30
- gebied tussen Kolhoopstr., Stationsstr. en Hoofdstr.	10
- gebied tussen Weerdingerstr., Hoofdstr. en Derksstr.	30
- gebied tussen Hoofdstr., Derksstr. en Noorderstr.	10
- parkeerdek in één laag op de bestaande parkeervoorziening achter de bestaande woonflats a/d Noorderstr.	60
- verlies aan parkeerplaatsen door aanpassing van de verbinding tussen Boslaan en Weerdingerstraat	-20

Op langere termijn zullen dus door aanpassing van/in de bestaande situatie ongeveer 120 parkeerplaatsen aan het huidige bestand kunnen worden toegevoegd.

Vergelijking van de mogelijk te verwachten uitbreiding van de parkeerbehoefte (170 + P.M.) en het aantal mogelijk toe te voegen parkeerplaatsen (120) binnen de bestaande situatie, heeft als uitkomst nog niet direkt een verstoring van de bovengekonstateerde evenwichtssituatie tot gevolg.

Echter de situatie in zijn geheel wordt niet gunstiger en enige reservering op langere termijn van parkeerruimte t.b.v. uitbreiding van de bestaande bebouwing lijkt gewenst.

Deze reserveringsmogelijkheden zullen in belangrijke mate, mede gezien uitgangspunt 46 van de structuurnota Emmen-centrum, moeten worden gevonden in het gebied direkt grenzend aan de Hondsrugweg en Weerdingerstraat.

Het gebied dus dat op de bestemmingsplankaart als "nader uit te werken" staat aangegeven.

In de volgende paragraaf zullen vanuit het oogpunt van parkeren een aantal voorwaarden gesteld worden aan de ontwikkeling van dit gebied.

4.3.3 Voorwaarden.

Bij de uitwerking van de globale bestemming (CU) van het gebied in het noord-westelijk deel van centrum-noord zijn belangrijke wijzigingen in de parkeersituatie te verwachten (zie ook hoofdstuk 5).

Onderstaande voorwaarden zullen dan ook vooral betrekking hebben op dit gebied. Dit mede gezien het feit dat de vervangende en aanvullende parkeerruimte zo dicht mogelijk bij de aanwezige centrumrandwegen Hondsrugweg en Weerdingerstraat moeten worden gesitueerd en zo direkt mogelijk vanaf deze randwegen moeten worden ontsloten (structuurnota Emmen-centrum, uitgangspunten 43 en 46).

De wens tot bebouwing van m.n. de terreinen gelegen tussen de Derksstraat, Hondsrugweg en Weerdingerstraat heeft voor de parkeersituatie tot gevolg dat:

1. de parkeervoorzieningen op het terrein Noordeind die verloren zullen gaan, zonder verlies moeten worden verplaatst;
2. de door de bebouwing veroorzaakte extra parkeerdruk/-behoefte moet worden opgevangen.

ad.1.

Op het terrein Noordeind zijn in de huidige situatie ongeveer 380 parkeerplaatsen aanwezig, waarvan 100 verhard, 200 half-verhard, 50 onverhard en 30 op of langs bestaande wegen (zie "kaart parkeren Emmen-centrum-noord"). Van deze 380 plaatsen zullen ongeveer 90 plaatsen (1/4) worden gebruikt door langparkeerders.

Bij het bebouwen van dit terrein zullen deze plaatsen waarschijnlijk voor een deel verloren gaan en slechts een beperkt aantal zal mogelijk in de bouwplannen kunnen worden opgenomen. Vermindering van dit aantal van 380 parkeerplaatsen kan, gezien de bestaande evenwichtssituatie in centrum-noord, niet worden toegestaan.

Verschuiving van een belangrijk deel van de vervangende parkeerruimte in zuidelijke richting heeft als voordeel dat de parkeervoorzieningen dan meer centraal komen te liggen binnen centrum-noord en aansluiting kunnen vinden op de aanwezige parkeervoorzieningen op de Markt.

Het parkeren als zodanig kan daarmee een faktor worden bij de integratie van centrum-noord en de Weiart. Voor het verplaatsen van de huidige parkeervoorzieningen in het kader van een mogelijke projektontwikkeling zijn speciaal de terreinen van Dijks en Nijenbrinks verworven.

Ad.2.

Door bebouwing van het terrein Noordeind zal de parkeerdruk in deze omgeving zeer waarschijnlijk worden vergroot en zullen extra parkeervoorzieningen nodig zijn.

Deze extra voorzieningen zullen voor een belangrijk deel in de direkte omgeving moeten worden gerealiseerd.

Deze extra parkeerdruk is op voorhand niet exakt vast te stellen. In hoofdstuk 5 wordt bij het presenteren van enkele uitwerkingsvoorbeelden de situatie enigszins verduidelijkt. Combinatie van te verplaatsen en extra toe te voegen parkeervoorzieningen ligt voor de hand.

Centrum-noord zal, zoals in de structuurnota werd gesteld en in hoofdstuk 3 van deze toelichting nog weer eens werd herhaald, vanaf de randwegen moeten worden ontsloten.

Dit betekent een ontsluiting vanaf de Hondsrugweg en/of Weerdingerstraat en in feite een direkte ontsluiting van de gronden met de uit te werken bestemming CU d.m.v. één of twee aansluitpunten. Deze aansluitpunten stellen, gezien hun verwerkingscapaciteit, een maximum aan het aantal auto's dat in dit deel van centrum-noord kan worden toegelaten.

Dit vanwege de eis dat 80% van de aanwezige auto's in ongeveer één uur via één van de twee aansluitpunten het gebied moet kunnen verlaten. Vanwege deze eis zullen maximaal 1000 parkeerplaatsen t.b.v. het winkelend publiek in het onderhavige gebied kunnen worden gerealiseerd, d.w.z. kortparkeerplaatsen.

Daarnaast zijn nog een aantal parkeerplaatsen mogelijk voor mensen die in het gebied werkzaam zijn. De categorie bewoners blijft in dit kader even buiten beschouwing.

Daarmee is het aantal nog toe te voegen parkeerplaatsen ongeveer te bepalen en bedraagt 1000 plaatsen minus:

- 290 kortparkeerplaatsen die nu op het terrein Noordeind aanwezig zijn (d.w.z. 380 minus 90 langparkeerplaatsen);
- 120 parkeerplaatsen op de Markt die direkt vanaf de Hondsrugweg zullen worden ontsloten;
- 60 parkeerplaatsen achter de woonflats aan de Noorderstraat;
- ca. 30 verspreid aanwezige parkeerplaatsen.

Daarmee resteert een aantal van ongeveer 500 nog toe te voegen kortparkeerplaatsen.

Deze 500 parkeerplaatsen stellen grenzen aan de toe te voegen bebouwing, m.n. aan die bebouwing die een sterke behoefte meebrengt aan kortparkeerplaatsen.

Résumerend kunnen de volgende voorwaarden m.b.t. parkeren worden gesteld aan het gebied met de bestemming "nader uit te werken":

- a. vanwege het bestaande evenwicht van vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen in centrum-noord zal het huidige aantal van 380 parkeerplaatsen moeten worden gehandhaafd;
- b. de bij uitwerking toe te voegen bebouwing zal in zijn eigen behoefte aan parkeerruimte moeten voorzien;
- c. het totaal aantal (kort)parkeerplaatsen mag niet meer zijn dan 820, zijnde het gestelde maximum van 1000 minus 120 parkeerplaatsen op de Markt en 60 parkeerplaatsen achter de woonflats aan de Noorderstraat.

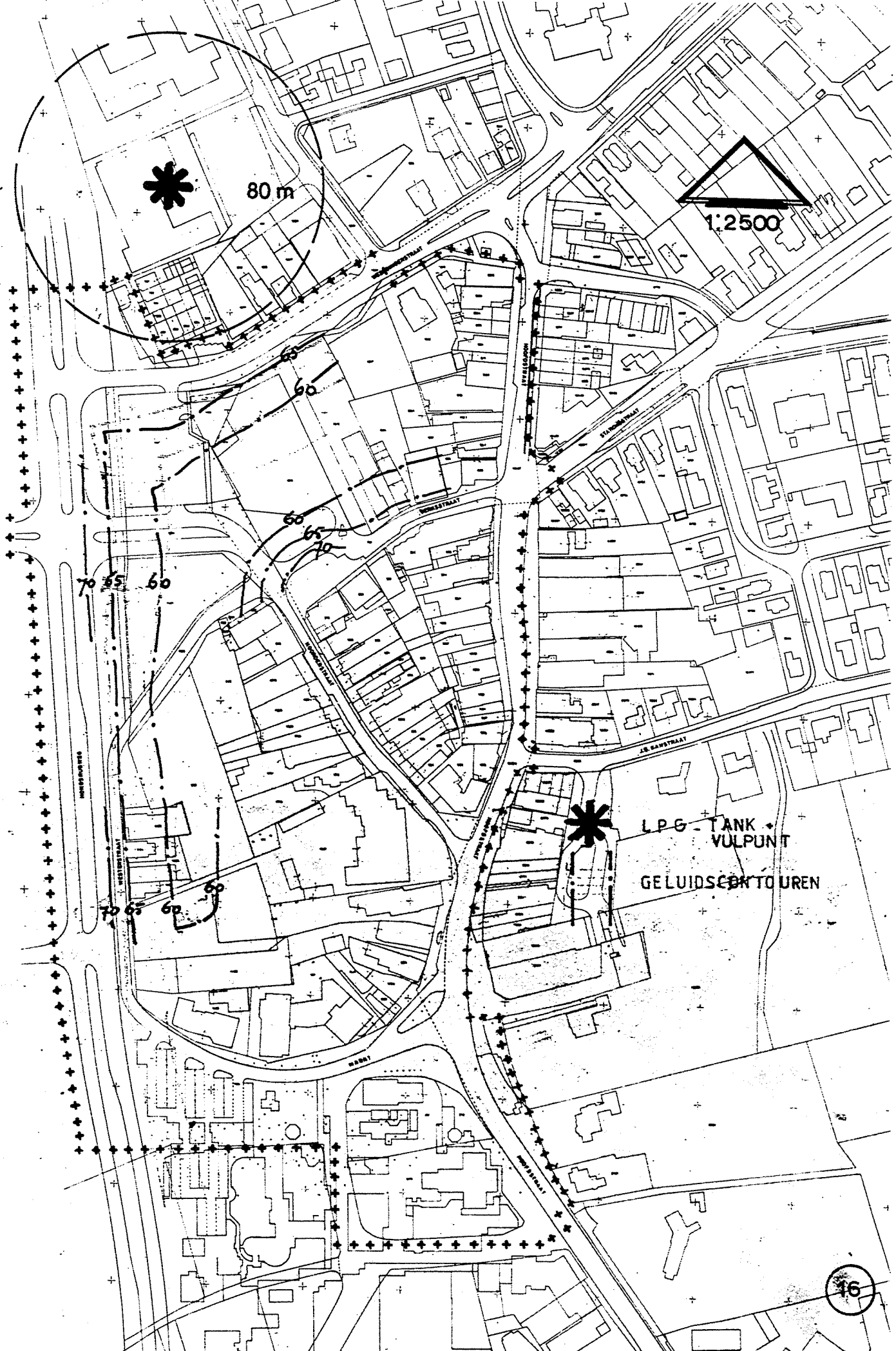
Naast deze cijfermatige voorwaarden zijn nog de volgende meer algemene, aanvullende voorwaarden te stellen:

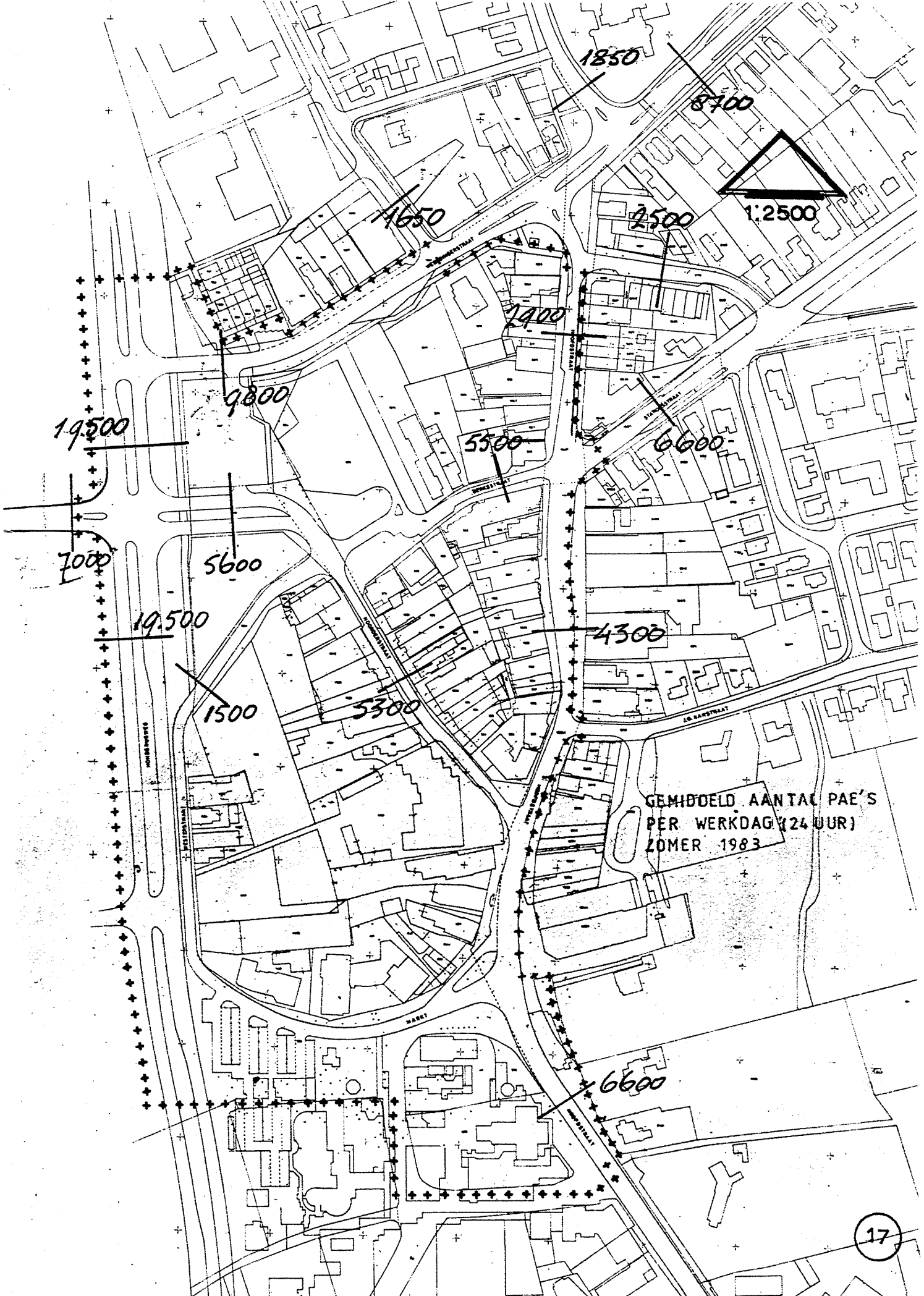
- de parkeervoorzieningen t.b.v. de woningen zullen, mede met het oog op de woonkwaliteit, op zo kort mogelijke afstand van deze woningen moeten worden gerealiseerd en gegarandeerd;
- de binnen het kerngebied op maaiveldnivo te realiseren parkeerplaatsen zullen nagenoeg geheel voor kortparkeerders moeten worden gereserveerd;
- gezien de omvang van het gebied en het na te streven intensieve grond- en ruimtegebruik zal het parkeren voor een deel in gekoncentreerde parkeervoorzieningen (parkeergarage) moeten worden ondergebracht.

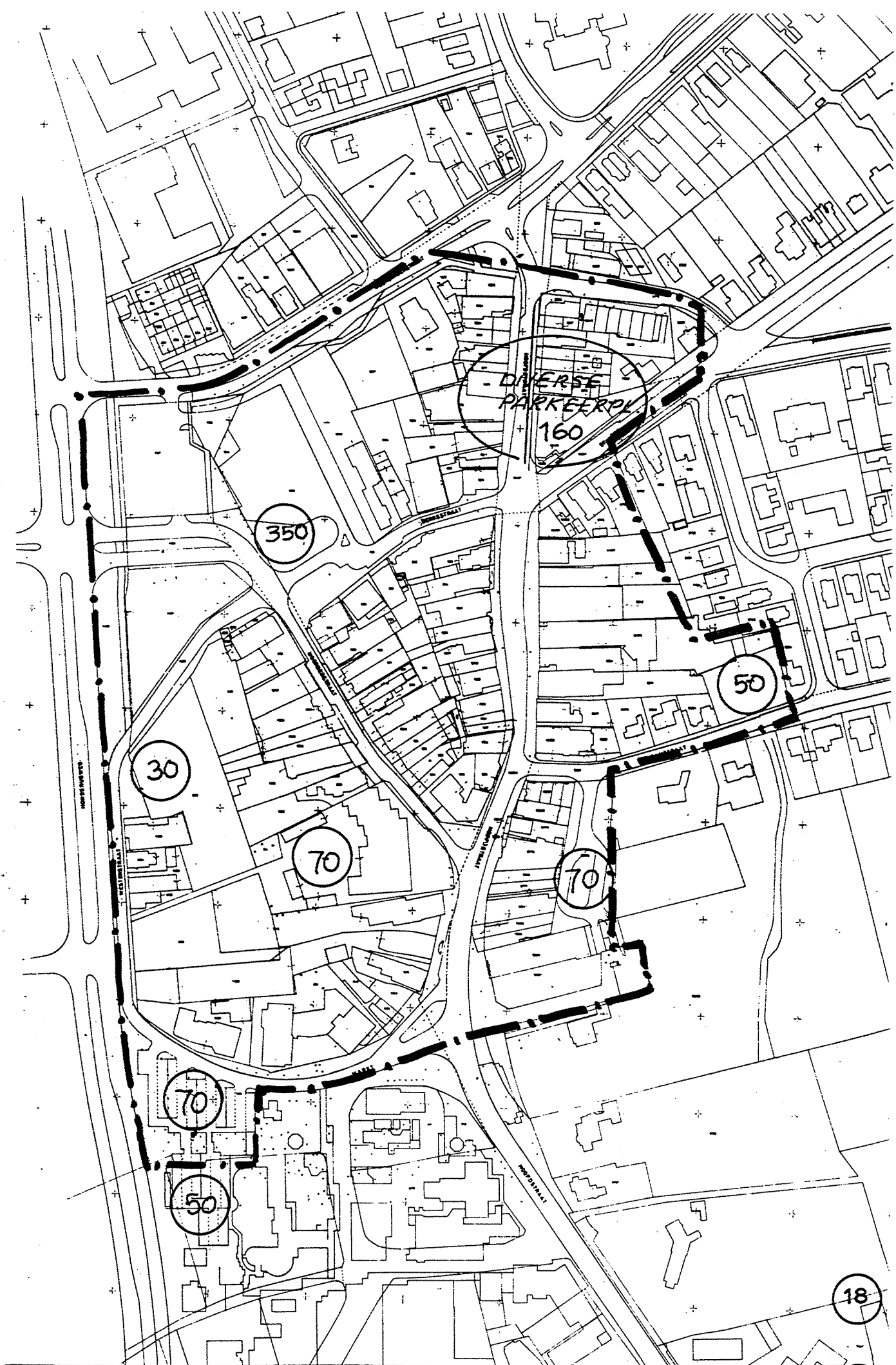
Zoals in de inleiding op deze paragraaf reeds is vermeld, wordt in het voor Emmen op te stellen verkeerscirculatieplan een uitgebreid parkeeronderzoek in Emmen-centrum uitgevoerd.

Resultaten daaruit kunnen ook van invloed zijn op de parkeersituatie in centrum-noord, zowel voor de bestaande als ook voor de toekomstige parkeersituatie.

Een en ander zal tevens zijn doorwerking kunnen hebben op de in hoofdstuk 3 aangegeven gewenste ontwikkelingen en in deze paragraaf genoemde aantallen.







DAIVERSE
PARKEERPLAATS
160

350

30

70

70

50

70

50

18

5. MOGELIJKE INVULLING TERREIN NOORDEIND.

5.1 Algemeen.

Op de bestemmingsplankaart zijn grofweg twee delen te onderscheiden:

- a. een gedeelte waarin de bestemmingen van gronden en panden gedetailleerd zijn geregeld en waarin voor een belangrijk deel wordt voortgebouwd op de bestaande situatie.
- b. een gedeelte waarbinnen de definitieve bestemmingen, d.m.v. een uitwerkingsplan ex artikel 11 W.R.O., in een volgend stadium nader zullen worden bepaald.

Met name het nader uit te werken gedeelte van het plan moet bij de versterking van centrum-noord een hoofdrol gaan spelen.

Het nader uit te werken plangedeelte bestaat in de huidige situatie uit de volgende onderdelen.

Centraal de braakliggende en/of provisories dan wel tijdelijk als parkeerterrein ingerichte gronden op de hoek van de Hondsrugweg en de Weerdingerstraat (terrein Noordeind).

In aansluiting daarop ligt aan de zuidzijde een gedeelte met winkel- en bedrijfsbebouwing aan de Westerstraat waarvan in de toekomst wellicht een gedeelte van bestemming zal moeten veranderen. Aan de noord-oostzijde ligt een gedeelte met winkelbebouwing aan de Derksstraat, dat, vanwege de huidige kwaliteit en het huidige functioneren, mogelijk in samenhang met de projektontwikkeling op terrein Noordeind kan worden ontwikkeld.

Het functioneren van de Derksstraat als onderdeel van het winkelcircuit in centrum-noord zal daarbij gebaat kunnen zijn.

5.2 Programma van eisen.

Om richting te kunnen geven aan de gewenste projektontwikkeling op terrein Noordeind en aanliggende gronden is een programma van eisen opgesteld. De gewenste verbeteringen voor centrum-noord en de structuurnota Emmen-centrum vormden daarvoor de belangrijkste basis.

Belangrijke uitgangspunten bij de opstelling van het programma van eisen waren:

- een multifunktionele opzet van het projekt;
- versterking van de regionale funktie, m.n. de winkelfunktie;
- toevoeging van werkgelegenheid;

- versterken van de woonfunctie;
- een lage parkeerbehoefte;
- een goede financiële haalbaarheid.

Uit een groot aantal mogelijke modellen is na weging het volgende cijfermatige programma voortgekomen.

- 1000 - 1500 m² kantoorruimte
- 3000 - 4000 m² winkelruimte
- 1400 - 1800 m² sociaal-kulturele en/of recreatieve voorz.
- 133 - 152 stuks woningen/wooneenheden.

De uit dit programma voortvloeiende extra parkeerdruk is aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen begroot op een aantal tussen 300 en 375 parkeerplaatsen (koopavond).

Met name het gedeelte kortparkeren hiervan en het gedeelte parkeren t.b.v. de woningen zullen op zo kort mogelijke afstand van het projekt moeten worden gerealiseerd.

Door bebouwing van het terrein Noordeind zal een deel van de nu aanwezige parkeervoorzieningen moeten worden vervangen.

De te vervangen en extra benodigde parkeerplaatsen zullen zoveel mogelijk moeten worden gekombineerd, waarbij situering langs de Hondsrugweg zo dicht mogelijk bij de nieuwe aansluiting tegenover de Westennesscherstraat de voorkeur verdient.

Tot slot over de status van dit (cijfermatige) programma van eisen nog het volgende:

- Het nu gepresenteerde programma is een richting van denken en in belangrijke mate tijdgebonden. Het tijdstip van realisatie zal zeker van invloed zijn op de realisatiemogelijkheden van de onderscheiden programma-onderdelen.
- De in de structuurnota beoogde (publiek-)trekkersrol is in het nu voorliggende programma toebedeeld aan de winkelfunctie. Hoewel in het programma zeer waarschijnlijk altijd behoefte zal blijven aan enige winkelruimte, kan ook een andere centrumfunctie deze trekkersrol overnemen (bijv. de openbare leeszaal).
- Het is mogelijk dat de verschillende partners in het projektontwikkelingsgebeuren (zowel in voorbereidings- als in uitvoeringsfase) de noodzaak tot aanpassing van het programma (bijv. op grond van marktonderzoek) kunnen aantonen.

- Het onderdeel parkeren kan als afgeleide van de inhoud van het programma veranderen, maar ook onafhankelijk daarvan. De resultaten van het parkeeronderzoek in het kader van het verkeerscirculatieplan kunnen immers aanleiding geven tot aanpassing van de gemeentelijke parkeernormen.
- De in hoofdstuk 4 genoemde belemmeringen i.v.m. te verwachten geluiddruk. tenslotte zullen tijdig moeten kunnen worden weggenomen, zo niet dan is de aanpassing van het programma noodzakelijk.

Aanpassing van het programma van eisen blijft binnen de bestemmingsomschrijving CU zeer goed mogelijk. CU kent van alle bestemmingen "centrumdoeleinden" de meest ruime omschrijving (zie voorschriften artikel 2.2).

5.3 Aanvullende voorwaarden.

Vanuit stedenbouwkundig en distributietechnies oogpunt, alsmede vanwege wensen op het gebied van het wonen (woonmilieu), zijn een aantal aanvullende eisen te stellen aan de projektontwikkeling op het terrein Noordeind en direkte omgeving.

Het te realiseren projekt op terrein Noordeind zal/moet beeldbepalend zijn voor centrum-noord. D.w.z. dat er bijzondere aandacht moet worden besteed aan de totale verschijningsvorm.

Aan de ene kant betekent deze wens dat zo goed mogelijk aansluiting moet worden gezocht bij de bestaande stedenbouwkundige structuur die in grote lijnen wordt bepaald door een aaneengesloten bebouwing langs de bestaande straten. Op die plaatsen waar dit beeld ernstig is verstoord zal toe te voegen bebouwing aan het herstel hiervan moeten bijdragen.

Aan de andere kant is vanwege de bijzondere ligging van terrein Noordeind op de hoek van de Hondsrugweg en de Weerdingerstraat en op het snijpunt van Frieslandweg en Noordeind, een extra aksent wenselijk. Naast gevelopbouw kan een hoogte-aksent in de bouwmassa daaraan bijdragen.

Passend in de bestaande structuur betekent ook het aanhouden van een bouwhoogte van 3 à 4 bouwlagen. Zoals hiervoor gesteld is, is in dat beeld een hoogte-aksent wenselijk.

In de structuurnota Emmen-centrum wordt de mogelijkheid genoemd incidenteel tot maximaal 24 meter uit te groeien.

Vanwege de bijzondere lokatie en op grond van het fraaie uitzicht over zowel de centrumbebouwing als over het landschappelijk zo fraaie essengebied lijkt deze lokatie bij uitstek de aangewezen plek om een dergelijke hogere bebouwing te realiseren. De in het projekt op te nemen winkelbebouwing zal zoveel mogelijk een aanvulling en versterking moeten betekenen voor het bestaande winkelcircuit in centrum-noord. Situering op de kop van de Noorderstraat en langs de noordzijde van de Derksstraat lijkt daarbij vanzelfsprekend, zeker zolang aan de winkelfunctie een publiektrekkende rol wordt toebedacht. Daarbij is het eveneens gewenst één of enkele grotere winkeleenheden (1000-1500 m²) op te nemen om de komst van een publiektrekker mogelijk te maken. Het winkelcircuit in centrum-noord zal binnen het projekt in geen geval onnodig verlengd mogen worden vanwege de toch al grote loopafstanden. Oriëntatie op Noorderstraat en Derksstraat wordt ook daardoor voor de hand liggend.

De ontsluiting van het projektgebied zal zo direkt mogelijk vanaf de centrumrandwegen Hondsrugweg en Weerdingerstraat moeten geschieden. Daartoe zijn twee nieuwe ontsluitingspunten geprojecteerd.

De aansluitpunten van de projektontsluiting op Hondsrugweg en Weerdingerstraat zullen vanwege hun verwerkingscapaciteit maximaal stellen aan het toe te laten aantal auto's. Uitgaande van de wens dat 80% van dit maximum in één uur het gebied moet kunnen verlaten via één van beide aansluitpunten, kunnen er in dit deel ten hoogste 1000 parkeerplaatsen voor het winkelend publiek worden gerealiseerd (kortparkeren).

Een onderlinge verbinding tussen de twee geprojecteerde aansluitpunten is daarbij noodzakelijk. Een sluiproute door het projektgebied moet echter worden voorkomen.

Uitbreiding van de woonfunctie voor centrum-noord is zeer wenselijk. Dit vooral t.b.v. een grotere levendigheid ook 's avonds en ter ondersteuning van het draagvlak van de aanwezige en nog te realiseren overige centrumfuncties.

Ook is uitbreiding van het wonen gewenst voor die categorieën bewoners die nu nog in mindere mate in het centrum vertegenwoordigd zijn. Bij de keuze van de woningdifferentiatie zal hiermee rekening moeten worden gehouden.

Binnen deze woningdifferentiatie, c.q. woonmilieudifferentiatie past ook een gedeelte hogere bebouwing tot ca. 24 meter, mede geïnitieerd door het fraaie uitzicht.

Vanwege de gewenste differentiatie van woonfuncties binnen het projekt, alsmede de wens tot een intensief grondgebruik is wonen uitsluitend toegestaan op de verdiepingen.

Bij de situering en indeling van de woningen zal naast uitzicht en bezonning ook moeten worden gelet op mogelijke geluidhinder.

5.4 Voorbeelden mogelijke uitwerking.

Op basis van het in de paragraaf 5.2 gepresenteerde programma van eisen zijn vanuit een aantal verschillende invalshoeken een drietal schetsplannen vervaardigd voor een mogelijke uitwerking/invulling.

Voorbeeld A (tekening 83.100A).

Dit bebouwingsvoorstel laat een konsentratie van het bouwprogramma zien in de noord-westhoek van het gebied. Het huidige gat aan de Derksstraat is volledig gevuld met (winkel)bebouwing en de Noorderstraat heeft een duidelijke beëindiging gekregen. Sociaal-kulturele-rekreatieve voorzieningen en kantoren bepalen samen met de ter plaatse aanwezige bomen het beeld aan de kant van Hondsrugweg en Weerdingerstraat.

Boven de beganegrondlaag bevinden zich de woningen, uitgezonderd het gedeelte kantoren; hier is ook op de verdieping(en) kantoorruimte geprojecteerd.

Het geheel heeft een gemiddelde hoogte van 3,5 bouwlagen; een gedeelte van het projekt is in 8 bouwlagen uitgevoerd.

Het door de bebouwing omsloten binnenterrein is voornamelijk bestemd voor bevoorrading en parkeren. Uitbreiding van het parkeren op dit binnenterrein kan indien nodig, worden gerealiseerd door het kantorengedeelte geheel of gedeeltelijk op "poten" te zetten.

Een belangrijk deel van de bestaande bomen wordt in dit plan gespaard.

De parkeervoorzieningen t.b.v. dit projekt alsmede ter vervanging van verloren gegane parkeerplaatsen, zijn voor het overgrote deel ten zuiden van de bebouwing geprojecteerd.

Het aantal beschikbare parkeerplaatsen bedraagt ongeveer 550 stuks: 400 in 3 lagen langs de Hondsrugweg, 75 op eigen (binnen)terrein, 60 op het terrein aan de Flintstraat.

Dit aantal kan, indien nodig, in een later stadium worden uitgebreid door uitbreiding van de parkeervoorziening langs de Hondsrugweg en/of het aanbrengen van een dek boven de bestaande voorziening achter de woonflats aan de Noorderstraat. Door de aansluiting van de Markt op de Hondsrugweg is eveneens enige overloop van parkeren naar het terrein op de Markt mogelijk (op dit moment onderbezetting).

Het gebied wordt van twee zijden ontsloten.

Een nieuwe ontsluitingsweg vanaf de Hondsrugweg zorgt m.n. voor een direkte bereikbaarheid van de geprojecteerde en reeds aanwezige parkeervoorzieningen. Tevens wordt vanaf deze weg de achterzijde van de bebouwing aan de Noorderstraat en Markt voor expeditieverkeer bereikbaar.

Een nieuwe ontsluitingsweg vanaf de Weerdingerstraat heeft in dit voorbeeld vooral tot taak om de geplande expeditiehoven achter Weerdingerstraat - Hoofdstraat - Derksstraat en binnen de driehoek Hoofdstraat - Derksstraat - Noorderstraat te ontsluiten. Kontakt tussen deze twee ontsluitingswegen is mogelijk via de pleinvormige ruimte aan het eind van de Noorderstraat, met dien verstande dat van de auto(mobilist) een aan voetganger en fietser aangepast gedrag mag worden verlangd.

Voorbeeld B (tekening 83.100B).

Dit bebouwingsvoorstel betreft een gedetailleerde invulling van de terreinen vallend onder de bestemming CU.

Dit voorbeeld gaat uit van een spreiding van funkties en bebouwing over een groter gebied. Met name het wonen is in verschillende vormen en op meerdere plaatsen geprojecteerd.

Wonen zowel zelfstandig als in combinatie met andere funkties.

Langs de Derksstraat en ter beëindiging van de Noorderstraat is een gebouwenkompleks gesitueerd met op de begane grond winkels en een showroom. Op de verdiepingen bevinden zich één laag kantoorruimte naast zes lagen woonbebouwing. Bij de situering en oriëntering van deze woningen is vooral gelet op het fraaie uitzicht.

Ten noorden van dit kompleks ligt aan de Weerdingerstraat een gedeelte bebouwing in 2 lagen met een sociaal-kulturele functie. Tegen de achterzijde van de bebouwing aan de Noorderstraat zijn een aantal woonflatjes geprojecteerd met een hoogte variërend van drie tot vijf bouwlagen. Naast het bieden van woongelegenheden heeft deze bebouwing tevens tot taak de rommelige aanblik ter plaatse te verfraaien. Eveneens is gezorgd voor een goede achterontsluiting van de bebouwing aan de Noorderstraat.

Ter plaatse van de bestaande bebouwing aan de Westerstraat is een vervangende nieuwbouw geprojecteerd met bedrijfsruimte en twee woonflatjes.

Voor de ontsluiting van het gebied wordt ook hier gebruik gemaakt van een aansluitpunt op de Hondsrugweg en een aansluitpunt op de Weerdingerstraat. Tussen deze twee punten is een wegverbinding tot stand gebracht die een goede bereikbaarheid van bebouwing en parkeervoorzieningen bewerkstelligt en optimale kansen biedt voor het verkeersluw of -vrij maken van Derksstraat en Noorderstraat. Aan deze ontsluitingsweg is langs de Hondsrugweg en de Weerdingerstraat een parkeervoorziening in twee lagen geprojecteerd met een capaciteit van ca. 400 plaatsen.

Samen met 60 parkeerplaatsen aan de Flintstraat en ca. 30 plaatsen achter de bebouwing aan het noordelijk deel van de Hoofdstraat zijn ongeveer 500 parkeerplaatsen beschikbaar.

Ook hier is uitbreiding van het parkeren mogelijk door een dek boven de parkeervoorziening achter de woonflats aan de Noorderstraat en/of gebruik te maken van de restcapaciteit van het parkeerterrein op de Markt.

De parkeervoorziening langs de Hondsrugweg en Weerdingerstraat doen in dit voorbeeld tevens dienst als afweerbuffer van geluidsoverlast.

Voorbeeld C. (tekening 83.100C).

In dit uitwerkingsplan volgt de geprojecteerde bebouwing hoofdzakelijk de bestaande wegenstructuur.

Door het terugleggen van de bebouwing t.p.v. de binnenbocht van Hondsrugweg en Weerdingerstraat ontstaat samen met de hoge en lage bebouwing een interessante ruimtelijke situatie.

Bovendien wordt door de aanwezigheid van parkeren op die plek de functie van het projekt verduidelijkt: winkels, bedrijven, kantoren, e.d.

De geprojecteerde winkels langs de Derksstraat en rond het pleintje op de kop van de Noorderstraat sluiten goed aan op het bestaande winkelcircuit.

Vanaf het pleintje aan het einde van de Noorderstraat is een doorslipmogelijkheid gekreëerd richting Weerdingerstraat. Daardoor worden het parkeerterrein en de ter plaatse geprojecteerde kantoorbebouwing vanaf het winkelcircuit goed bereikbaar en omgekeerd. Ook ontstaat er een doorloopmogelijkheid naar de bestaande winkels op het Noordeinde.

De geprojecteerde winkelbebouwing bestaat voor het merendeel uit kleinere eenheden (ca. 100 m²) en één grotere eenheid (ca. 1000 m²). Op de strook bebouwing langs de Hondsrugweg zijn op de beganegrondlaag (overdekte) parkeerplaatsen geprojecteerd voornamelijk t.b.v. de er boven gelegen en boven de winkels gesitueerde woningen. Dit overdekte parkeergedeelte is van het aanliggende parkeerterrein afgescheiden door bergingen en entrees van de woningen. Zoals reeds vermeld zijn de woningen en wooneenheden gesitueerd op de verdiepingen boven de winkels en het overdekte parkeergedeelte. De entrees van de woningen liggen voor een deel op maaiveldniveau, voor het merendeel echter aan een woonstraat op de eerste verdieping. Aan deze woonstraat liggen ook een belangrijk deel van de bergingen die tevens een bijdrage leveren aan de nodige geluidwering, vooral langs de Hondsrugweg.

De woonvertrekken van de geprojecteerde woningen liggen hoofdzakelijk aan de "stille" zijde van het projekt, met uitzondering van enkele "hoog" gelegen woningen vanwege het fraaie uitzicht over het eslandschap.

Het geheel heeft een gedifferentieerde hoogte-opbouw variërend van 3 tot 5 bouwlagen.

Een klein gedeelte met 34 wooneenheden voor één of twee personen is uitgevoerd in flatbouw met een hoogte van ruim 25 meter.

Op het ontmoetingspunt van de twee winkelblokken is aan de zijde van de Hondsrugweg en Weerdingerstraat een sociaal-kultureel centrum geprojecteerd in twee bouwlagen met een vloeroppervlak van ca. 800 m².

Komende vanuit noordelijke en westelijke richting zal dit centrum het beeld in belangrijke mate kunnen bepalen en verfraaien.

De parkeerakkomodatie is opgedeeld in niet al te grote velden die onderling zijn verbonden. In totaal zijn in de directe omgeving van het projekt 400 parkeerplaatsen geprojecteerd:

- 80 plaatsen onder het woongedeelte aan de Hondsrugweg;
- 90 plaatsen op het aanliggende parkeerterrein;
- 100 plaatsen op het terrein in de binnenhoek van Hondsrugweg en Weerdingerstraat;
- 90 plaatsen op het binnenterrein van winkels en kantoren aan de Weerdingerstraat;
- 40 plaatsen onder het kantoorgebouw.

Samen met de 60 plaatsen aan de Flintstraat en de ca. 30 plaatsen achter de bebouwing aan Weerdingerstraat, Hoofdstraat en Derksstraat zijn dus 500 plaatsen beschikbaar.

Uitbreiding van de parkeervoorzieningen is eigenlijk alleen aan de zuidzijde van het projekt mogelijk door uitbouw van de bestaande voorzieningen achter de woonflats aan de Noorderstraat en/of een (gebouwde)parkeervoorziening op de plaats van de bestaande bebouwing aan de Westerstraat, eventueel in combinatie met andere centrumfuncties.

Daarnaast kan gebruik worden gemaakt van de overcapaciteit van het parkeerterrein op de Markt.

De ontsluiting van het projektgebied vindt ook hier weer plaats vanaf Hondsrugweg en Weerdingerstraat. Door de aanwezigheid van een parkeervoorziening binnen het projekt, nabij het aansluitpunt op de Weerdingerstraat, is ook een goede opvang van centrumbezoekers uit oostelijke en noordoostelijke richting mogelijk.

Een verbindingslijn tussen de genoemde aansluitpunten loopt via de geprojecteerde parkeervoorzieningen.

De achterontsluiting van zowel bestaande als geprojecteerde bebouwing is goed mogelijk.

5.5 Na te streven nadere uitwerking (tekening 83.100F)

Na vergelijking en toetsing op uitvoerbaarheid van de drie beschreven modellen, is model C als basis voor de na te streven uitwerking gekozen.

Dit model is aangevuld met een nadere uitwerking van het meest zuidelijke deel van de globale bestemming "centrum-doeleinden CU". Dit zuidelijk deel bestaat uit ca. 50 woningen waaronder aanvullende parkeervoorzieningen mogelijk zijn.

Deze na te streven nadere uitwerking sluit aan op het gevoerde overleg inzake een bijdrage in het kader van het Besluit bijdragen rekonstruktie- en saneringsplannen.

6. BESTEMMINGEN.

6.1 Centrumdoeleinden.

Deze bestemming is verdeeld in een 6-tal categorieën, te weten de categorie CA, CB, CC, CD, CE en CU. De 5 eerstgenoemde hebben voor het merendeel betrekking op reeds bestaande situaties. De hiervoor op de kaart aangegeven bebouwingslijnen zijn, evenals de terzake opgestelde bestemmingsvoorschriften, gedetailleerd van aard. Dit in tegenstelling tot de voor laatstgenoemde categorie opgenomen globale regeling.

Deze laatste categorie heeft dan ook voor het overgrote deel betrekking op braak liggende gronden.

Binnen de 5 eerstgenoemde categorieën bevindt zich een belangrijk deel van de feitelijke centrumbebouwing van de oude dorpskern. Vanuit deze bebouwing wordt voornamelijk detailhandel bedreven. Vandaar dat het voor het merendeel om winkels gaat, terwijl er ook een enkele vestiging met een dienstverlenend karakter, hier en daar een kantoor, horecabedrijf etc. in voor komt.

De 5 categorieën laten zich globaal als volgt onderscheiden:

- CA is de algemene en meest ruime bestemmingsomschrijving zij het dat de horeca slechts op daartoe aangewezen plaatsen is toegestaan;
- CB is bestemd voor bedrijfsuitbreiding van in categorie CA gevestigde bedrijven;
- CC is toegespitst op de café's en overige horecaactiviteiten;
- CD is evenals CA een ruime bestemmingsomschrijving zij het dat in dit geval winkels zijn uitgesloten;
- CE is exclusief toegeschreven op de Oudheidkamer

Uiteraard wordt op een aantal punten in het centrum ook gewoond. Dit wonen vindt, een enkele uitzondering daargelaten, plaats op de verdiepingen. De hiervoor opgenomen regelingen (artikel 2.1, 1e lid, onder d, e en f en 4e lid onder d en e) zijn daarop afgestemd. Ter tegemoetkoming aan de wettelijke verplichting om voor woningen de inhoud voor te schrijven is bepaald dat deze per woning niet minder dan 250 m³ mag bedragen.

Om ook minder grote woningen, b.v. ten behoeve van bejaarden of alleenstaanden in het centrum mogelijk te maken is in de voorschriften (artikel 2.1, 6e lid, onder d) aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven die er op neerkomt dat ook woningen met een minimum inhoud van 120 m^3 in het centrum kunnen worden ondergebracht.

Wat de horeca betreft, de regeling daarvoor is zodanig dat deze uitsluitend is toegestaan in de situaties waar dit soort bedrijven reeds is gevestigd. Naast de hiervoor onder de bestemmingscategorie CA opgenomen regeling d.m.v. planzones, zijn 2 uitzonderingen gemaakt. Deze hebben betrekking op het horecabedrijf van Grimme, gevestigd aan de noordkant van het Marktpllein, in het aldaar op de kaart met CC aangeduide bebouwingsoppervlak en de "Bikbar", gevestigd min of meer aan de zuidwestkant van genoemd plein, in het aldaar eveneens met CC aangegeven bebouwingsoppervlak. Aan deze beide vestigingen is een specifieke horecabestemming gegeven. Voor het eerstgenoemde bedrijf is dat gedaan omdat handhaving van een dergelijk bedrijf in de gegeven situatie zeer gewenst is, de totale entourage zich hiervoor bijzonder leent, zodat dient te worden voorkomen dat een dergelijk bedrijf ter plekke verdwijnt, in het andere geval om uit te sluiten dat van daaruit b.v. ook winkelactiviteiten zouden kunnen worden bedreven. Voor het overige -dus op plaatsen waar handhaving van dit soort bedrijven niet zo essentieel is en waar derhalve best "iets" anders zal mogen komen, is de plaats van dit soort bedrijven met een planzone I aangegeven.

Om eventueel toch de mogelijkheid van toevoeging of verplaatsing van laatstbedoelde horecabedrijven niet bij voorbaat geheel onmogelijk te maken, is in de voorschriften (artikel 2.1, 6e lid, onder c) een bepaling opgenomen op grond waarvan burgemeester en wethouders bevoegd zijn vrijstelling te verlenen voor de vestiging van horecavestigingen op andere plaatsen dan die daarvoor thans in gebruik zijn. Aan deze vrijstellingsbepaling is o.a. de belangrijke voorwaarde verbonden dat alvorens een dergelijke vrijstelling door burgemeester en wethouders wordt verleend, zij de rijkskonsulent voor handel, ambacht en diensten in de provincie Drenthe om advies moeten hebben gevraagd.

De bestemmingscategorieën CA en CB zijn bestemmingen die niet los van elkaar mogen worden gezien. De uitleg die hieraan moet worden gegeven is dat er van wordt uitgegaan dat de hoofdbouwen zich bevinden in de bebouwingsoppervlakken CA en de daarbij behorende aanbouwen en/of (bedrijfs)bijgebouwen in de bebouwingsoppervlakken CB.

In de voor de categorie CB geredigeerde voorschriften is deze relatie duidelijk gelegd. De bedoeling van dit voorschrift is te voorkomen dat zich in de bestemming CB zelfstandige ondernemingen gaan vestigen.

Wat de categorie CD betreft, deze onderscheidt zich van de CA en CB categorieën alleen in dier voege, dat in de eerstgenoemde geen en in de 2 laatstgenoemde wel winkels zijn toegestaan. Vestiging van winkels in genoemde categorie is vooral ook uitgesloten om overbewinkeling zoveel mogelijk te voorkomen.

Binnen het op de kaart met bestemmingscategorie CE aangeduide bebouwingsoppervlak, direkt gelegen aan de zuidzijde van het Marktpllein, bevindt zich een oude, op de monumentenlijst geplaatste boerderij. Hierin is al sinds jaar en dag de oudheidkamer gevestigd. In de bij dit pand behorende bijgebouwen is het openbaar toilet ondergebracht. De bestemming is zodanig omschreven dat er ook andere passende funkties, zoals die ten behoeve van openbaar bestuur, verenigingsleven, onderwijs, kunsten en wetenschappen, rekreatie, in ondergebracht kunnen worden. Aangezien het in dit geval om een monument gaat is hiervoor een kap voorgeschreven van minimaal 45 graden en een goothoogte van maximaal 3 meter. Beide maten komen zo ongeveer overeen met de huidige situatie, zodat de huidige vorm ten allen tijde gehandhaafd kan blijven. Volledigheidshalve is op de kaart aangegeven dat het beschreven pand een monument is. Bij het bepalen van de goothoogte van de 4 eerstgenoemde categorieën is voor het merendeel uitgegaan van de bestaande hoogtes. Verder is nagegaan, uiteraard geheel afhankelijk ook van de situering van de bebouwing (ten opzichte van elkaar) in hoeverre het stedenbouwkundig aanvaardbaar of beter gezegd wenselijk zou zijn de bebouwing in hoogte -en met name in welke mate in hoogte- te doen variëren.

Met dit als uitgangspunt is, daarbij uiteraard zoveel mogelijk rekening houdend met belangen en eventueel wensen van belanghebbenden tot uitbreiding (i.c. in hoogte) van hun panden, de goothoogte variabel gemaakt en zal, zoals ook uit de op de kaart aangegeven maten blijkt, deze voor het merendeel liggen tussen de 3 tot 6 à 9 meter.

Een belangrijke uitzondering hierop vormen een tweetal, in de op de kaart met een planzone II aangegeven situaties aanwezige gebouwen aan de westkant van de Noorderstraat.

De begane grond van deze gebouwen is in gebruik als winkel, terwijl vanaf de eerste verdieping wordt -lees: uitsluitend mag worden- gewoond. Voor deze gebouwen is de hoogte, in overeenstemming met de huidige situatie, bepaald op minimaal 18 en maximaal 24 meter.

Ook een uitzondering op de algemene regel -zij het in mindere mate dan de genoemde- vormt de nog te realiseren nieuwbouw, waarvoor destijds door gedeputeerde staten een verklaring van geen bezwaar is afgegeven, op de noordelijke hoek Derksstraat-Hoofdstraat. Hiervoor is de hoogte bepaald op (minimaal 6 en) maximaal 12 meter.

Overigens bestaat de mogelijkheid met toepassing van de vrijstellingsbepaling (artikel 2.1, 6e lid, onder b) een oppervlakte van maximaal 50 procent van de bovenste laag van de CA-bebouwing van een dakopbouw te voorzien, zodat ook in die gevallen voor een gedeelte de maximale hoogte met 3 meter kan worden verhoogd, met dien verstande dat de hoogte niet boven de 12 meter mag komen.

De bedoeling van de "50 procent-regeling" is (zoveel mogelijk) te voorkomen dat de gevelwand langs de straatzijde te hoog wordt, waardoor het geheel een te dominerend karakter ten opzichte van de er op aansluitende straatruimte zal krijgen. Voor de centrumbebouwing CA, CB, CC en CD is primair een plat dak voorgeschreven. Op grond van het bepaalde in artikel 2.1, 6e lid, onder a, kunnen burgemeester en wethouders evenwel vrijstelling van genoemd voorschrift geven en is het daar waar dat wenselijk wordt geacht, mogelijk een kap aan te brengen dan wel, zoals de laatste jaren ook nogal eens voorkomt, bepaalde panden van een bijzondere dakvorm te voorzien.

Binnen de op de kaart met planzones III en IV aangegeven gronden zullen (onder)doorgangen moeten worden gerealiseerd. Dit o.a. om de voor expeditiedoeleinden aangewezen terreinen gelegen tussen of achter de CA en CB bestemmingen blijvend te kunnen bereiken.

De (onder)doorgangen binnen planzones III hebben betrekking op voetgangerspassages, die binnen planzone IV op doorritten ten behoeve van expeditieverkeer. De plaatsen voor laatstgenoemde liggen gezien de plaatselijke situatie volledig vast. Dit is niet het geval met de passages binnen de planzones III. Hiervoor zijn zeker alternatieven denkbaar. Om op een eventuele wens tot verplaatsing te kunnen inspelen is in artikel 2.1, 6e lid, onder e een bepaling opgenomen op grond waarvan burgemeester en wethouders bevoegd zijn tot het aanbrengen van (onder)doorgangen op andere plaatsen dan die welke daarvoor thans op de kaart zijn aangegeven. Aangezien de (onder)doorgangen, willen zij aan hun functie waarvoor zij zijn opgenomen optimaal voldoen, toch op enige redelijke afstand van elkaar moeten zijn gelegen, is bepaald dat deze op een onderlinge afstand van minimaal 40 meter moeten komen te liggen.

In voorgaande hoofdstukken is de gewenste ontwikkeling van de voor centrumdoeleinden CU bestemde gronden aangegeven en op enkele indicaties van mogelijke uitwerking in beeld gebracht. In het begin van deze rubriek is opgemerkt dat deze bestemming globaal van aard is. Dit betekent dat zij t.z.t. op basis van artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening nader zal moeten worden uitgewerkt.

In zo'n geval zal rekening moeten worden gehouden met artikel 13, eerste lid, van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening, waarin is bepaald, althans daar komt het op neer, dat de (hoofd)regelen op grond waarvan uitwerking van de globale bestemming zal moeten plaatsvinden, reeds in dit stadium moeten worden opgenomen.

Ter tegemoetkoming daaraan zijn in artikel 2.2, 1e lid, de vestigingen die op grond van deze bestemming kunnen worden gerealiseerd, genoemd en is de aard daarvan aangegeven.

In het 2e lid, onder a, van het artikel is vervolgens de hoogte aangegeven. Deze mag voor het merendeel maximaal 15 meter bedragen. Een uitzondering is opgenomen voor het gedeelte van het terrein, op de kaart met een planzone V aangegeven. In die zone mogen enkele hogere elementen komen, waarvan de hoogte maximaal 24 meter zal mogen bedragen.

Onder sub b is bepaald dat maximaal 60 procent van het tot deze bestemming behorend terrein mag worden bebouwd. Behalve deze wettelijk voorgeschreven zaken zijn tevens nog enkele andere (stedebouwkundig) van belang zijnde punten geregeld.

Zo is onder sub c aangegeven dat binnen het terreingedeelte, op de kaart aangegeven met een planzone VI geen winkels mogen worden opgericht en onder sub d dat woningen uitsluitend op de verdiepingen mogen komen.

Tenslotte is onder sub e bepaald dat op het op de kaart met een planzone VII aangewezen terreingedeelte uitsluitend bebouwing mag worden opgericht mits de realisering binnen dit terreingedeelte van een wegverbinding tussen de Derksstraat en de Weerdingerstraat en de ontsluiting van de aangrenzende, voor expeditiedoel-einden aangewezen gronden mogelijk blijft.

Volgens artikel 13a van genoemd besluit moeten bovendien de doelstellingen voor het uit te werken plan (lees: uit te werken bestemming) op zodanige wijze worden aangegeven, dat voldoende inzicht wordt verkregen in de mogelijke eindvorm die het plangebied, i.c. de genoemde bestemming, op grond van het plan kan krijgen. Ter voldoening aan genoemde wettelijke bepalingen zijn, zoals opgemerkt, in deze toelichting enkele voorbeelden gegeven op grond waarvan inzicht in de (kwaliteit van de) mogelijke eindvorm van de uit te werken bestemming kan worden verkregen.

De (eventueel) voor de uitwerking in acht te nemen procedure-regels zijn in de leden 3, 4 en 5 van artikel 2.2 vermeld.

6.2 Openbare en/of bijzondere doeleinden OB.

Deze bestemming is gegeven aan een tweetal terreinen. Op het ene, gelegen vrijwel direkt ten noorden van het Kerkpad staat de Nederlands Hervormde Kerk. De van deze kerk deel uitmakende toren komt voor op de monumentenlijst.

Op het andere, westelijk van de kerk gelegen terrein staat een muziekkoepeel.

De bestemmingsregeling (artikel 2.3) voor beide gebouwen is op de bestaande situatie afgestemd, zodat beide in de huidige vorm kunnen worden gehandhaafd.

Het feit dat de kerktoren een monument is, staat volledigheidshalve op de kaart vermeld.

6.3 Verkeersdoeleinden.

De voor deze doeleinden aangewezen gronden hebben voornamelijk betrekking op het huidige binnen het plangebied aanwezige stratenpatroon. Aangezien het streven er op gericht is het autoverkeer in deze straten te doen verminderen is een zodanige bestemming gekozen dat aanpassingen aan een veranderd verkeersbeeld mogelijk zijn.

De op de kaart met planzones IV en VIII aangegeven gedeelten van deze bestemming zijn voor het merendeel door luifels, aangebracht in een daarvoor opgesteld zgn. "totaal-plan", overdekt.

6.4 Plein.

Deze bestemming heeft betrekking op het plein, gelegen grotendeels rondom en tussen de reeds eerder genoemde oudheidkamer en de N.H.Kerk. Het plein heeft, vanwege de aanwezigheid van een aantal schitterende boomgroepen, een overheersend groen karakter. Dit primair voor voetgangers ingerichte gebied is in het onderhavige plan in noordelijke richting uitgebreid gedacht. Deze uitbreiding kan eerst gerealiseerd worden nadat de terplaatte aanwezige weg voor autoverkeer is gesloten.

Op dit plein wordt een gedeelte van de wekelijkse vrijdagmarkt gehouden.

6.5 Parkeerdoeleinden.

Een drietal terreinen is voor dit doel bestemd. Het terrein gelegen aan de zuidkant van het plangebied, het westelijk deel van de Markt, is als zodanig ingericht en in gebruik.

Een gedeelte van dit terrein is op de kaart voorzien van een planzone X. Dit is gedaan om de hierna onder punt 6.7 genoemde redenen.

Het terrein ten noorden van de Weerdingerstraat en het min of meer centraal gelegen terrein achter de Noorderstraat worden grotendeels reeds voor parkeerdoeleinden gebruikt maar behoeven aanpassing van de inrichting.

Op laatstgenoemd terrein, achter de Noorderstraat, bestaat de mogelijkheid binnen het op de kaart binnen deze bestemming met planzone IX aangegeven gedeelte, een parkeerdek op te richten. De goothoogte daarvan mag, gezien de omringende bebouwing, niet meer dan 2 meter gaan bedragen.

6.6 Expeditiedoeleinden.

Rekening houdend met de mogelijkheid van een gehele of gedeeltelijke afsluiting van o.a. de Hoofdstraat en Noorderstraat in de toekomst, zijn een drietal zgn. binnenterreinen bestemd voor expeditie.

Op deze wijze blijft het mogelijk de er op aansluitende panden op eenvoudige wijze te bevoorraden.

Deze bestemming kan eventueel in beperkte mate als parkeer ruimte door de aangrenzende bedrijven worden benut.

De expeditiehoven kunnen o.a. bereikbaar gemaakt worden via (onder)doorgangen binnen de op de kaart aangegeven planzones.

6.7 Weg.

Deze bestemming is gegeven aan de in het plan opgenomen gedeelten van de Hondsrugweg en de Weerdingerstraat.

Ook heeft zij betrekking op het aan de zuidwestkant van het plangebied op de Hondsrugweg geprojecteerde weggedeelte.

Aangezien de plaats van dit weggedeelte en derhalve ook van de ontsluiting nog enige verandering kan ondergaan is in het voor deze bestemming opgenomen voorschrift (artikel 2.8, 3e lid) en in het voor parkeerdoeleinden opgenomen voorschrift (artikel 2.6, 2e lid) aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven de voor weg en parkeerdoeleinden aangewezen gronden, voorzover deze zijn gelegen binnen de op de kaart met een planzone X aangegeven, anders in te delen indien dit in verband met de verkeersafwikkeling noodzakelijk blijkt.

7. VOORSCHRIFTEN.

Het lijkt wenselijk ten aanzien van enkele bepalingen enige toelichting te geven.

In dit geval zal aandacht worden geschonken aan de zgn. flexibiliteitsbepalingen, in het bijzonder die genoemd in de artikelen 1.3 en 1.4 en zal tevens enige toelichting op de bepalingen met betrekking tot het gebruik van gronden en opstallen (artikel 3.1) en het overgangsrecht (artikel 4.1) worden gegeven.

Wat de flexibiliteitsbepalingen betreft het volgende.

Deze bepalingen dienen om in bepaalde gevallen op een wat eenvoudige wijze van bestemmingsregelingen te kunnen afwijken.

Uit de praktijk blijkt dat opname daarvan zeer gewenst, zo niet onmisbaar is.

Dagelijks wordt aangetoond -gezien o.a. het groot aantal zgn. artikel 19 WRO-procedures, waarbij van bestemmingsregelingen wordt afgeweken- dat het wenselijk is, dan wel dat er om dringende reden behoefte bestaat, om op de één of andere wijze van bestemmingsregelingen af te wijken.

Teneinde het aantal artikel 19 WRO-procedures zoveel mogelijk te beperken en derhalve op meestal vrij spontaan naar voren komende, op zeer uiteenlopende zaken betrekking hebbende wensen tot afwijking van bestemmingsregelingen te kunnen inspelen, zijn, behalve de eventueel onder enkele bestemmingsbepalingen opgenomen vrijstellingsbevoegdheden een aantal flexibiliteitsbepalingen van min of meer algemene strekking in de voorschriften opgenomen.

De basis voor opname van de flexibiliteitsbepalingen wordt gevonden in de artikelen 15 en 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Met andere woorden, de wetgever heeft zelf reeds de mogelijkheid dat op min of meer eenvoudige wijze van bestemmingsplannen moet kunnen worden afgeweken onderkend, het praktisch nut daarvan ingezien en de basis tot het opnemen in bestemmingsplannen van regelen daarvoor gelegd.

De min of meer algemene bepalingen ex artikel 15 WRO zijn ondergebracht in artikel 1.3, die ex artikel 11 van die wet in artikel 1.4. Volgens artikel 1.3, 1e lid, zijn burgemeester en wethouders bevoegd vrijstelling te verlenen van bepalingen van het plan.

Zo kunnen zij op basis van het eerste lid, onder a, toestemming geven voor de oprichting van gebouwen die strekken ter voorziening in een algemeen belang. Daartoe worden o.a. gerekend telefooncellen, wachthuisjes, gebouwen ten dienste van energievoorzieningen en dienstgebouwen ten behoeve van onderhoud etc. van groenstroken (wegbermen) en wegen. Afgaande op de praktijk gaat het hier in nagenoeg alle gevallen om gebouwen van betrekkelijk kleine omvang, waarvan de plaatsen bij het opstellen van bestemmingsplannen niet of niet concreet bekend (kunnen) zijn. In dit soort gevallen zijn burgemeester en wethouders bevoegd daarvoor vrijstelling te verlenen, mits de oppervlakte van het gebouw niet meer dan 25 m² gaat bedragen en de goothoogte ervan de 3,50 meter niet te boven gaat. In het eerste lid, onder b, van artikel 1.3, is een soortgelijke bepaling opgenomen voor de oprichting van andere bouwwerken die strekken ter voorziening in een algemeen en/of kollektief partikulier belang. Op grond van deze bepaling kunnen burgemeester en wethouders de oprichting van andere bouwwerken, met name die welke niet specifiek tot een bepaalde bestemming kunnen worden gerekend, mogelijk maken. Voor opstel mogelijkheden t.b.v. containers en speelwerktuigen is bepaald dat deze niet hoger dan 2, respectievelijk 3,50 meter mogen zijn. Voor andere dan de hiervoor genoemde zoals bijv. standbeelden, kunstwerken en straatmeubilair is bepaald dat deze niet hoger mogen zijn dan 25 meter en zodra de hoogte ervan meer dan 12 meter gaat bedragen, dat alsdan vooraf een verklaring van geen bezwaar van gedeputeerde staten nodig zal zijn. Voor centrale antennes en daarmee naar de aard gelijk te stellen andere bouwwerken, waarvan de oprichting eveneens met toepassing van deze bepaling mogelijk is, is geen hoogte bepaald. Deze moeten in z'n algemeenheid zowel op als in de nabijheid van gebouwen kunnen worden opgericht en wel zodanig hoog dat voor een ieder t.a.t. een optimale ontvangst mogelijk is.

In het eerste lid, onder c, van artikel 1.3 is aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven het plan op ondergeschikte punten aan te passen, indien dit ter aanpassing van het plan aan de bij uitmeting blijkende werkelijke toestand van het terrein noodzakelijk blijkt. Deze bepaling is slechts bedoeld om strijdigheid van het plan "op papier" met de werkelijke situatie, die bij uitmeting vrijwel steeds bij de uitvoering van bestemmingsplannen blijkt te ontstaan, moeiteloos te kunnen opheffen.

Vervolgens kunnen burgemeester en wethouders op grond van het bepaalde in het eerste lid, onder d, van artikel 1.3, de oprichting van ondergeschikte bouwdelen, zoals een ingangspartij, toestaan tot maximaal 10 procent van de begane grondvloeroppervlakte van het hoofdgebouw en zijn zij op grond van het bepaalde in het eerste lid, onder e, van het artikel bevoegd vrijstelling te verlenen voor o.a. afwijkingen van voor de verschillende bestemmingen voorgeschreven goothoogtes.

Ook in dit geval moet de afwijking beperkt blijven tot 10 procent van de op de plankaart aangegeven en in de voorschriften genoemde maten en getallen.

In het tweede lid van artikel 1.3 is bepaald, dat de in het artikel genoemde vrijstellingen niet kunnen worden verleend indien door die vrijstelling enig aangrenzend terrein of gebouw in een toestand wordt gebracht, die strijdig is met de voorschriften en/of indien op enig aangrenzend terrein de realisering van het plan wordt belemmerd en dit niet door het stellen van voorwaarden aan de vrijstelling kan worden voorkomen.

Toetsingscriteria die derhalve in alle gevallen in acht genomen zullen moeten worden.

In artikel 1.4 van de voorschriften zijn aan burgemeester en wethouders een aantal wijzigingsbevoegdheden toegekend. Deze bevoegdheden zijn, zoals opgemerkt, gebaseerd op artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Het artikel maakt het mogelijk bestemmingsgrenzen (eerste lid, onder A) met maximaal 25 meter te verschuiven. Ook biedt het de mogelijkheid de op de kaart aangegeven planzones (eerste lid, onder B) en bebouwingsoppervlakken (eerste lid, onder D) met 25 procent te verruimen.

Voorts biedt het artikel (eerste lid, onder C) de gelegenheid in incidentele gevallen de voor de verschillende gebouwen voorgeschreven maximale goothoogte te overschrijden met maximaal 3 meter en kunnen met toepassing van het bepaalde in het eerste lid, onder E de met een planzone XI aangegeven, voor expeditiedoeleinden aangewezen, gronden worden gewijzigd in de bestemming centrumdoeleinden CB, mits alsdan binnen de op de kaart met een planzone XII aangegeven gronden en (onder)doorgang t.b.v. het expeditieverkeer wordt gerealiseerd.

8. EKONOMISCHE UITVOERBAARHEID.

De economische uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen, en dat geldt zeker ook voor het onderhavige, is sterk afhankelijk van het beschikbaar zijn van geldmiddelen.

Het fase-gewijs tot ontwikkeling kunnen brengen van het plan is een sterk punt van de planopzet.

De economische uitvoerbaarheid van het plan dient in eerste instantie vanuit een makro-economische benadering te worden bekeken, waarbij gesteld kan worden dat het versterken van het noordelijk deel van het centrum met kracht dient te worden nagestreefd.

De kwaliteit van de aanwezige winkel- en woonfunctie mag niet verder teruglopen. Stilstand in ontwikkeling betekent in feite achteruitgang. Aanvullende bebouwing is economisch gezien verantwoord, zo niet noodzakelijk.

Het bestemmingsplan houdt rekening met een drietal categorieën die voor wat betreft de economische uitvoerbaarheid een verschillende (financiële) aanpak hebben:

- a. verkeersdoeleinden, parkeerdoeleinden, expeditiehoven etc.;
- b. centrumdoeleinden CA, CB, CC, CD en CE;
- c. centrumdoeleinden "nader uit te werken".

ad.a. verkeersdoeleinden etc.:

Het betreft hier doeleinden die als openbare voorziening kunnen worden aangemerkt, waarvan de realisering primair een zaak is van de gemeente. Een en ander houdt niet in dat de gemeente de aanleg moet bekostigen. Het is duidelijk dat in situaties waarbij voor betrokkenen sprake is van een gebaat zijn (denk aan de expeditiehoven) het vragen van bijdragen redelijk is.

Inzicht in de kosten van de openbare voorzieningen is voorts nog niet aanwezig. Duidelijk zal zijn dat realisering ervan sterk afhankelijk is van het beschikbaar komen van middelen. De sterk verminderde armslag op dit punt bij de overheid noopt tot een zorgvuldige afweging van prioriteiten. Een gefaseerde uitvoering van het plan is zondermeer te voorzien.

Positieve effecten in economische zin gaan uit van de aanleg en/of verbetering van parkeervoorzieningen en de aanleg van de nieuwe wegverbinding met de Hondsrugweg, als in het plan aangegeven. De gronden benodigd voor de wegverbinding zijn grotendeels gemeente-eigendom.

Resumerend kan worden gesteld dat de uitvoerbaarheid van het plan voor wat betreft de openbare doeleinden verkeer, parkeren, expeditie, sterk afhankelijk is van het beschikbaar komen van middelen en in de huidige planfase nog niet volledig onder kontrôle is.

ad.b. centrumdoeleinden CA, CB, CC, CD en CE:

Hieronder worden verstaan doeleinden die aansluiten aan de bestaande situatie van de centrumbebouwing. Het al dan niet vergroten van de panden wordt geregeld. Uitbreiding en versterking van de functies is primair een zaak voor het partikulier initiatief. De rol van de gemeente zal hier weliswaar stimulerend dienen te zijn, maar een actieve projektontwikkeling in de zin van het door de gemeente verwerven van gronden is niet voor de hand liggend. De economische uitvoerbaarheid van het plan op dit punt is een kwestie van tijd.

Resumerend kan worden gesteld dat de realisering van de centrumdoeleinden CA, CB, CC, CD en CE een zaak is voor het partikulier initiatief.

ad.c. centrumdoeleinden "nader uit te werken":

Met betrekking tot de economische uitvoerbaarheid van dit planonderdeel kan worden gesteld dat het gebied zich leent voor een "aktieve" projektaanpak, in die zin dat de gemeente de gronden verwerft, het bouwrijp maken verzorgt en tot bouwterrein uitgifte overgaat.

De gemeente heeft inmiddels een aaneengesloten kompleks gronden in haar bezit. De verwerving van de resterende percelen is ter hand genomen.

Voor het kompleks gemeentegrond zijn bebouwingsmodellen ontwikkeld, waarbij het "rekonstruktieplan Noordeind, model c" gezien moet worden als een mogelijk haalbaar model.

Voor dit plan is een exploitatieopzet opgesteld.

De relatief dure verwervingen beïnvloeden het financiële plaatje in ongunstige zin. Een en ander is dan ook de reden dat voor dit planonderdeel een bijdrage in het kader van de stadsrekonstruktie is aangevraagd. Zonder verder op details in te gaan kan worden vermeld dat, rekening houdend met de gangbare rekenmethodiek, de eventuele rijksbijdrage onvoldoende zal zijn om tot een volledig sluitende exploitatieopzet te geraken.

De hoge boekwaarde van het grondkompleks, f. 3.000.000,-- per 31-12-1983, noodzaakt echter tot een spoedige aanpak van de planontwikkeling. De rente-bijbeschrijving op het plan werkt sterk nadelig.

Het is in dit verband dan ook noodzakelijk dat in 1985 een start gemaakt wordt met de uitgifte van bouwterreinen.

De aandacht zal zich primair moeten richten op woningbouw en een bescheiden hoeveelheid winkels. Als meest gewenste lokatie komt het terrein ten noorden van de Derksstraat en de Westerstraat in aanmerking. Indien de start bescheiden van omvang is, zullen eventuele parkeerproblemen, mede door het amoveren van de panden Westerstraat oplosbaar zijn.

Veel aandacht dient de kwaliteit van de bebouwing te krijgen. Het zal inspirerend moeten zijn op de omgeving, zowel ten behoeve van de verdere planontwikkeling in het gebied als daarbuiten. Het voorgekalkuleerde bouwmodel C mag voor wat betreft de financiële haalbaarheid van de plannen uitsluitend als leidraad fungeren.

De aangegeven bebouwing langs de Hondsrugweg is een moeilijk te realiseren planonderdeel. De invulling van de bestemming kantoren kan alleen op termijn plaatsvinden. Hetzelfde geldt uiteraard voor een gedeelte van de ontworpen winkelvoorziening.

Een en ander noodzaakt tot het maken van enig voorbehoud bij de kostenramingen. De navolgende cijfers tonen aan dat er op de grondexploitatie een tekort geraamd wordt van ruim 2 miljoen. De dekking hiervan vindt naar verwachting plaats uit de algemene middelen.

Naast dit tekort moet er rekening gehouden worden met uitgaven in het kader van aanpassing Noorderstraat en Markt. Een gefaseerde aanpak is uit oogpunt van beschikbaar budget een noodzaak.

De kosten/baten-analyse voor het plangebied "centrumdoeleinden nader uit te werken" ziet er op basis van indicatieve getallen als volgt uit.

Kosten.

- verwervingskosten grond en opstallen	f. 5.500.000,--
- sloopkosten opstallen	- 150.000,--
- kosten openbare werken	- 2.700.000,--
- kosten sted.plan en ontwerpkosten openbare werken	- 620.000,--
- afdracht aan het fonds stadsuitleg	- 30.000,--
- renteverliezen op basis van een looptijd van 5 jaar	- 1.000.000,--
totaal aan kosten (exklusief B.T.W.)	f.10.000.000,-- =====

Baten.

- opbrengsten uit woningbouw	f. 2.380.000,--
40 stuks kleine huurwoningen (fase 1)	f. 300.000,--
50 stuks goedkope huurwon. (fase 2)	- 640.000,--
90 stuks duurdere huur/ koopwoningen (fase 1)	- 1.440.000,--
- opbrengsten uit grondverkoop winkels/kantoren	- 1.800.000,--
- toegezegde voorlopige rijksbijdrage (fase 1)	- 2.020.000,--
- geraamde rijksbijdrage (fase 2)	- 1.750.000,--
- geraamde gemeentelijke bijdrage	- 2.050.000,--
totaal aan baten (ekskl. B.T.W. verrekeningen)	f.10.000.000,-- =====

Uitgaande van het feit dat aan voormelde bedragen een taakstellend karakter kan worden gegeven, leidt een en ander tot de konklusie dat het onderdeel van het plan "centrum, nader uit te werken" economisch uitvoerbaar geacht mag worden. In hoeverre de taakstelling in de komende jaren gehaald kan worden is sterk afhankelijk van de verdere economische ontwikkeling.

9. OVERLEG EX ARTIKEL 8 VAN HET BESLUIT OP DE RUIMTELIJKE ORDENING.

Het plan is bij brieven van 14 oktober 1983, nummers 2197/RO, 2198/RO, 2199/RO, 2200/RO, 2201/RO, 2202/RO, 2203/RO, 2204/RO, 2205/RO, 2206/RO, 2207/RO, 2208/RO, 2209/RO en 2210/RO, bij brieven van 28 oktober 1983, nummers 2276/RO en 2277/RO en bij brieven van 31 oktober 1983, nummers 2288/RO en 2289/RO respectievelijk aan de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, de n.v. Elektriciteitsbedrijf voor Groningen en Drenthe, de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, de n.v. Groninger Autobusdienstonderneming, de n.v. Waterleidingmaatschappij Drenthe, de n.v. Drentse Vervoer Maatschappij, de Rijkskonsulent voor Handel, Ambacht en Diensten in de provincie Drenthe, de Rijksverkeersinspectie distrikt Drenthe, de Nederlandse Kermisbond, het centraal sekretariaat van het recreatieschap Zuid-Oost Drenthe (deze laatste ter kennisneming), het Ministerie van Economische Zaken (Direkteur-Generaal voor de Energievoorziening), het bestuur van het waterschap "Bargerbeek", de Eerstaanwezend Ingenieur Directeur van de Direktie Noord-Nederland, het bestuur van het Zuiveringsschap Drenthe, de Inspekteur van de Volksgezondheid belast met het toezicht op de hygiëne van het milieu in de provincies Groningen, Friesland en Drenthe, het buro geluid van de provinciale waterstaat, de kommissie voor gemeentelijke bestemmingsregelingen en de Hoofdingenieur-Direkteur voor de Volkshuisvesting en de Bouwnijverheid in de provincie Drenthe, in vooroverleg toegezonden.

Het Elektriciteitsbedrijf voor Groningen en Drenthe, de Direkteur-Generaal voor de Energievoorziening, de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, het dagelijks bestuur van het recreatieschap Zuid-Oost Drenthe, de Eerstaanwezend Ingenieur Directeur van de Direktie Noord-Nederland, het dagelijks bestuur van het Zuiveringsschap Drenthe en het dagelijks bestuur van het waterschap "Bargerbeek" reageerden bij brieven van respectievelijk 21 oktober 1983, kenmerk JZ/Har/SS nr. 74581, 28 oktober 1983 kenmerk E 383/III/BSP/619, 28 oktober 1983 nr. 773/Mz/K/MM, 31 oktober 1983, 3 november 1983 nr. 2924/83, 29 november 1983 kenmerk 37.074 en 1 december 1983 kenmerk 2173/83.

De reacties komen er op neer dat tegen het plan geen bezwaar bestaat.

De n.v. Nederlandse Gasunie, welke het plan door tussenkomst van het Ministerie van Economische Zaken kreeg voorgelegd, reageerde bij brief van 30 november 1983, kenmerk TN/ET 83.1087. Zij deelt hierin mede dat bij het ontwerp geen belangen van haar maatschappij zijn betrokken.

De Nederlandse Kermisbond reageerde bij brief van 26 oktober 1983, nr. 83/JB/10.69 en deelt hierin mede dat er ten aanzien van het ontwerp-plan opmerkingen zijn. Deze zijn, in haar aan het kollege van burgemeester en wethouders gerichte brief van 26 oktober 1983, nr. 83/JB/10.72, weergegeven. De reactie luidt als volgt:

"Op grond van de ons geboden mogelijkheid ex artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening nemen wij thans de vrijheid onze bezwaren tegen voornoemd ontwerp-bestemmingsplan kenbaar te maken en dit schrijven dient uw kollege dan ook te beschouwen als een bezwaarschrift in de wet bedoeld.

In het betrokken gebied wordt thans ook de jaarlijkse kermis gehouden en dit gebeuren is van grote betekenis voor het kermisbedrijf. Het verlies van arbeidsterrein kan leiden tot direkte gevolgen binnen het kermisbedrijf in de vorm van ontslagen en/of opheffing van bedrijven.

Na studie is ons gebleken dat de mogelijkheden om een kermis te blijven houden in het betrokken gebied weinig tot geen zijn. Reden voor onze vereniging om uw kollege te verzoeken het ontwerp-bestemmingsplan zodanig te wijzigen dat een terrein beschikbaar komt waarop kermis kan worden gehouden en dat mogelijk ook een andere funktie krijgt gedurende de overige weken van het jaar.

In dit verband willen wij er op wijzen, dat het nieuw aan te leggen terrein ook mogelijk kan worden gevonden in een ander gedeelte van het centrum van uw gemeente. Onze gedachten gaan dan uit naar het terrein nabij het gemeentehuis aan de westzijde van de autoweg en thans ook parkeerterrein. Een bescheiden rekonstruktie zal dan echter wel wenselijk zijn".

Ten aanzien van het bovenstaande kan het volgende worden aangekend. Over dit aspekt is reeds in 1983 door vertegenwoordigers van de gemeente met o.a. de Kermisbond van gedachten gewisseld.

Toen is als alternatief genoemd het parkeerterrein aan de oostzijde van de Hondsrugweg, direkt gelegen voor het kantoorgebouw van gemeentewerken in De Weiert. Of dit terrein daarvoor daadwerkelijk kan worden aangewend wordt thans nader bezien, mede gezien de daartegen in het verleden geuite bezwaren van de zijde van de plaatselijke middenstand. Hoe het ook zij, het streven van de gemeente zal er zoveel mogelijk op gericht zijn de kermis zo centraal mogelijk binnen het centrumgebied te doen plaatsvinden.

Het Hoofd van het distrikt Noord-Oost van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg deelt namens de Hoofddirekteur van deze dienst, bij brief van 7 november 1983, nr. 101.915, het volgende mede:

"Onder dankzegging voor het mij overeenkomstig het bepaalde in artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening toegezonden ontwerp-bestemmingsplan "Emmen-centrum-noord" deel ik u mede, dat het plan mij geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. Bij bestudering van het plan is mij gebleken, dat een tweetal beschermde monumenten binnen het plangebied is gelegen.

Wellicht ten overvloede moge ik u erop wijzen, dat wijzigingen, uitbreidingen e.d., alsmede sloop van deze monumenten niet mogen plaatsvinden zonder ministeriële vergunning".

Van het in de laatste alinea vermelde is goede nota genomen, dit ondanks het feit dat, zoals ook reeds wordt gesuggereerd, dit aspect voldoende bekend is.

De n.v. Drentse Vervoer Maatschappij reageerde bij brief van 24 november 1983, nr. SH 545/E3-25 en maakt daarin de navolgende opmerkingen.

"Met verwijzing naar onze brief no. MBK 275D/7-17D d.d. 20 augustus 1980, betreffende de struktuurnota Emmen-Centrum, delen wij u mede, dat ons standpunt, dat de Hoofdstraat toegankelijk moet blijven voor het openbaar vervoer, ook geldt voor het hierbovengenoemde bestemmingsplan.

Wij zijn van mening, dat het van essentieel belang is, dat reizigers met bestemming Emmen-Centrum, aldaar kunnen in- en uitstappen. Dit kwaliteitsaspect bevordert het gebruik van het openbaar vervoer.

In dit verband spreken wij de voorkeur uit voor de route, zoals die is aangegeven op tekening nr. 12 van de toelichting op het bestemmingsplan.

Wat betreft de route via de Min.Kanstraat en Nassaulaan, zoals die is aangegeven op kaart 13/14 berichten wij u, dat wij ons hiermede in principe wel kunnen verenigen, mits deze wegen duidelijk geschikt gemaakt worden om het drukke busverkeer te kunnen verwerken.

Met verwijzing naar de bespreking met vertegenwoordigers van gemeentewerken, afdeling ruimtelijke ordening, Rijksverkeersinspectie Noord en N.V. GADO op 22 november j.l. delen wij u mede, dat wij het instellen van een werkgroep, waarin de problemen van het openbaar vervoer met betrekking tot het centrum in al zijn facetten kunnen worden besproken, aanbevelen.

Deze werkgroep zal o.i. op korte termijn oplossingen moeten aandragen die zo mogelijk kunnen worden meegenomen in het kader van het op te stellen verkeerscirculatieplan".

Ten aanzien van het vorenstaande kan het volgende worden aangetekend.

De inhoud van deze brief wordt, zo is gebleken uit plaatsgevonden besprekingen met vertegenwoordigers van de DVM, GADO en Rijksverkeersinspectie, distrikt noord, ook door de twee laatstgenoemde instanties onderschreven en kan derhalve tevens als een reactie hunnerzijds worden aangemerkt. De voorgestane werkgroep is inmiddels ingesteld en met haar werkzaamheden aangevangen.

Van de n.v. waterleidingmaatschappij Drenthe, de Rijkskonsulent voor Handel, Ambacht en Diensten in de provincie Drenthe, de Inspekteur van de Volksgezondheid belast met het toezicht op de hygiëne van het milieu in de provincies Groningen, Friesland en Drenthe, het buro geluid van de provinciale waterstaat en de Hoofdingenieur-Direkteur voor de Volkshuisvesting en de Bouwnijverheid in de provincie Drenthe werden geen (afzonderlijke) reacties ontvangen.

Aangenomen wordt dat, zoals veelal gebruikelijk, de reacties van de Rijkskonsulent, de Inspekteur van de Volksgezondheid, het bureau geluid en de Hoofdingenieur-Direkteur zijn verwerkt in het commentaar van de kommissie voor gemeentelijke bestemmingsregelingen van i.c. 25 juni 1984, nr. 43407/44160.

De tekst van deze brief is hieronder geheel overgenomen, zodanig echter dat deze per onderdeel, daar waar nodig, van commentaar is voorzien. De letterlijke tekst van deze brief is steeds tussen aanhalingstekens geplaatst.

"Het door uw direktor gemeentewerken bij bovengenoemde brief voor overleg ingediende ontwerp-bestemmingsplan "Emmen-centrum-noord, Noordeind" is behandeld in de op 15 juni 1984 gehouden vergadering van de kommissie voor gemeentelijke bestemmingsregelingen.

Een vertegenwoordiging van uw gemeente heeft een deel van de vergadering bijgewoond.

Het ontwerp-plan wordt globaal begrensd door het Kerkpad, de Hondsrugweg, de Weerdingerstraat en de Hoofdstraat. Het ontwerp maakt deel uit van het totale gebied van Emmen-centrum, zoals is aangegeven in de structuurnota Emmen-centrum.

In dat totale gebied behoort het onderhavige gebied tot de kern van Emmen. Bij de ontwikkeling van dit kerngebied zal, volgens de structuurnota, vooral de aandacht dienen uit te gaan naar versterking van de positie van het centrum van Emmen, waarbij de winkel-functie centraal staat. De nota geeft voor dit gebied de meest gewenste ontwikkelingen in hoofdlijnen aan en vormt de basis voor het ontwikkelen van bestemmingsplannen. Het ontbreken in het onderhavige gebied van voldoende publiektrekkende centrumfuncties samen met een onvoldoende aaneengesloten winkelfront, de vele verkeersbewegingen door het gebied van auto en bus, de rommelige aanblik en de kwalitatief slechte parkeervoorziening, staan een aantrekkelijk en goed funktionerend centrumdeel in de weg. Bovendien geeft de al eerder genoemde nota aan dit gebied de hoogste prioriteit binnen het kader van de stadsvernieuwing. De noodzaak voor het aangeven van toekomstige ontwikkelingen in Emmen-centrum-noord is dan ook naar de mening van de kommissie alleszins gerechtvaardigd. Tevens betreft het bestemmingsplan een gedeeltelijke herziening van diverse voor het merendeel verouderde vigerende bestemmingsplannen.

Het ontwerp-plan geeft de kommissie aanleiding de volgende opmerkingen te maken.

Toelichting.

De systematiek van de toelichting spreekt de kommissie aan.

Deze is helder en logisch van opzet.

Inhoudelijk blijkt uit de toelichting dat nogal wat onzekerheden aanwezig zijn, waarover op dit moment nog geen oplossingen kunnen worden gegeven. De kommissie ervaart dit voor het aangeven van toekomstige ontwikkelingen als een belangrijk gemis. Een bestemmingsplan zou, naar de kommissie meent, een plan moeten zijn waarin een afgeronde stedenbouwkundig gewenste ontwikkeling is opgenomen. De modellen A, B en C geven een onzekere faktor weer ten aanzien van het door u voor de toekomst gewenste beleid.

Inmiddels heeft u bij brief d.d. 15 maart 1984, nr. 84.5872/IV/GM, meegedeeld dat model C de basis zal vormen voor een nadere uitwerking. De kommissie kan zich hiermee verenigen. De toelichting zal hier dan ook op aangepast c.q. gewijzigd dienen te worden. In het kader van het besluit bijdrage rekonstruktie- en saneringsplannen zijn de fasen I en II als onderdelen van het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan reeds behandeld door de kommissie voor de "stadsvernieuwing".

Ten aanzien van het vorenstaande moet worden opgemerkt dat het niet mogelijk is alle onzekerheden uit te bannen. Wel is t.a.v. de nagestreefde invulling een duidelijke keus gedaan zoals ook al is vermeld in de door de kommissie aangehaalde brief.

De toelichting is op dit punt aangepast door na de beschrijving van de modellen A, B en C de na te streven uitwerking alsnog in beeld te brengen.

"In hoofdstuk 3 (gewenste ontwikkeling) van de toelichting wordt de uitspraak over het verkeersluw maken van met name de Noorderstraat en mogelijk ook delen van de Hoofdstraat en de Derksstraat (blz. 10) door de kommissie als te eenzijdig ervaren. Met name het ontbreken van een verkeerscirculatieplan (v.c.p.) wordt door de kommissie als een belangrijk gemis beschouwd. Het onderhavige plan heeft konsekwenties voor de afwikkeling van het verkeer en vervoer.

Een totaalvisie op het verkeers- en vervoergebeuren is gewenst voordat deelplannen worden gerealiseerd. Uit uw informatie blijkt dat het v.c.p. in voorbereiding is en eind dit jaar gereed zal zijn voor het overleg. Het onderhavige plan loopt hierop echter vooruit. De kans, dat door dit deelplan geen goed totaal verkeers- en vervoerbeleid meer mogelijk is, wordt door u blijkaar geaksepteed. Juist het nog niet opgeloste probleem van een goede verbinding tussen de Boslaan en de Weerdingerstraat raakt echter het plangebied. Ook het parkeergebeuren en het busvervoer zijn nog problemen die vooraf hadden moeten worden opgelost. Met name een totaalvisie op het busvervoer komt de kommissie gewenst voor. Vooralsnog wordt door de kommissie geen scheiding voorgestaan van het lokaal en interlokaal busvervoer dan nadat dit behoefte-aspekt middels het v.c.p. wordt aangetoond. Een afweging kan dan te zijner tijd plaatsvinden. Een alternatief van de zogenaamde "verbannen" buslijnen wordt niet gegeven. Een voorwaarde zal onder andere moeten zijn dat de wijziging geen kostenverhogend gevolg moet hebben. Ook wordt een stapsgewijze verandering van de wijzigingen van de buslijnen niet wenselijk geacht. Een structureel houdbaar alternatief voor de huidige situatie met betrekking tot de buslijnen zou het streven moeten zijn. De kommissie stelt u voor hierover ambtelijk overleg te plegen met de rijksverkeersinspektie.

Al met al is de kommissie van mening dat het onderhavige plan pas na toetsing aan het v.c.p. vastgesteld dient te worden.

Een tijdige eventuele bijstelling kan daardoor plaatsvinden.

In de vergadering heeft uw vertegenwoordiging toegezegd hieraan te voldoen, mits de planprocedure van het onderhavige plan niet wordt vertraagd.

In hoofdstuk 4 (randvoorwaarden) zou een extra randvoorwaarde voor het busverkeer in de beschouwing moeten worden opgenomen".

Ten aanzien van het vorenstaande kan het volgende worden aangekend. De kommissie wijst er terecht op dat de gemeente zekere risico's neemt, maar die risico's zijn niet zo groot dat door de vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan geen goed totaal verkeers- en vervoersbeleid meer mogelijk is.

Zowel door de begrenzing van het onderhavige plan als door de flexibiliteit binnen het plan, mag verwacht worden dat hier geen onoverkomenlijke tegenstellingen gaan ontstaan. De tot nu toe bekende voorlopige uitkomsten van het v.c.p. geven dan ook geen aanleiding dit bestemmingsplan aan te passen dan wel de vaststellingsprocedure te vertragen. Zeker niet nu enige vertraging is opgetreden bij de voorbereiding van het v.c.p.

Voor de problematiek rond het openbaar vervoer is inmiddels een werkgroep ingesteld, zoals reeds vermeld n.a.v. de reactie van de D.V.M. De gemeentelijke deelname in deze werkgroep is bovendien zodanig dat gesproken kan worden van een optimale relatie met de projectgroep die belast is met de voorbereiding van het v.c.p.

"Een ander aspekt is het distributieplanologisch onderzoek. Dit onderzoek is ook nog gaande. Het onderhavige plan loopt tevens hierop vooruit. De kommissie betreurt dit. Daarnaast geeft de kommissie u in overweging om bij dit hoofdstuk na te gaan of voor de zogenaamde "avondfuncties" voor dit gebied een voorwaarde kan worden opgenomen".

Ten aanzien van dit aspekt kan het volgende worden opgemerkt. Het is in zekere zin juist dat het onderhavige plan vooruitloopt op het distributieplanologisch onderzoek. O.a. om die reden is het plan dan ook bewust globaal gehouden, zodat bij de uitwerking met de dan bekend zijnde recente distributieplanologische gegevens rekening kan worden gehouden. Op dat moment kan dan wellicht eveneens rekening worden gehouden met o.a. de zich voordoende ontwikkelingen in de Wilhelminastraat.

"Ten aanzien van het op blz. 23 vermelde over de L.P.G.-opslag merkt de kommissie op dat vanwege een gewijzigde regeling ruimere mogelijkheden voor de woningbouw zijn ontstaan. Hierdoor is de in een eerder stadium gesignaleerde belemmering vervallen. Een aanvulling hierop in de toelichting acht de kommissie gewenst".

Ten aanzien van deze opmerkingen het volgende.

De op de L.P.G.-opslag betrekking hebbend, in de toelichting opgenomen tekening (nr.16) is aangepast. Ook de toelichting is m.b.t. deze materie op enkele punten gewijzigd.

"Naar aanleiding van het aspect geluidhinder heeft ambtelijk vooroverleg plaats gehad en is een gewijzigd akoestisch rapport en ontwerp-ontheffingsverzoek ontvangen. Aanpassing van par.4.2.3 geluidhinder is wenselijk. Hierover kan nog het volgende worden opgemerkt:

- Uit de staat van berekende geluidbelastingen blijkt dat in een aantal rekenpunten langs de Derksstraat de geluidbelasting hoger is dan de maximaal mogelijke grenswaarde van 65 dB(A). Afgezien van het feit dat een dergelijke hoge grenswaarde door gedeputeerde staten akkoord zal moeten worden bevonden kan in geen geval nieuwe woningbouw worden toegepast bij een geluidsbelasting hoger dan 65 dB(A). In het plan dient hiermee rekening te worden gehouden en zullen derhalve nieuwe situaties op die plaats moeten worden uitgesloten. Wel rijst de vraag waarom uw gemeente vervanging van de klinkerverharding door asfaltverharding voor de Derksstraat niet in het plan heeft opgenomen. Volgens het akoestisch onderzoek kan hiermee een verlaging van de geluidbelasting met 3 à 4 dB(A) worden bereikt.
- Ook de bestemming "centrumdoeleinden (nader uit te werken)" biedt de mogelijkheid geluidgevoelige bestemmingen te situeren op die plaatsen waar de geluidsbelasting hoger is dan de maximaal toegestane waarde. In de uitwerkingsregels dient deze mogelijkheid wel te worden voorkomen. Wel verdient het aanbeveling te bevorderen dat bij de uitwerking van deze bestemming de geluidsbelasting nabij geluidgevoelige gebouwen zo laag mogelijk zal zijn.
- Het ontmoet geen bezwaar dat bij een gevelbelasting van meer dan 55 dB(A) de indeling niet geheel dwingend wordt voorgeschreven. Wel dient er naar te worden gestreefd dat het merendeel van de geluidgevoelige vertrekken aan de niet belaste gevel wordt gesitueerd.

De kommissie adviseert u met het gestelde rekening te houden en de toelichting hierop aan te passen.

U wordt in overweging gegeven in par. 4.3.3. (voorwaarden) prioriteiten aan te geven. Hierdoor kan bijvoorbeeld eerst de parkeerproblematiek worden opgeheven alvorens tot de overige bebouwing over te gaan.

Ten aanzien van hoofdstuk 5 kan worden opgemerkt dat het hoofdstuk aanpassing behoeft nu model C als basis wordt genomen".

Met betrekking tot het vorenstaande kan het volgende worden opgemerkt.

De uitvoering van het plan zal zodanig zijn dat woningen in geen geval aan meer dan 65 dB(A) zullen worden blootgesteld. Dit geldt evenwel niet voor minder geluidgevoelige bebouwing, zoals winkels en horecavestigingen.

Afhankelijk van de mate waarin de verkeersintensiteit kan worden teruggedrongen kan woningbouw dicht bij de straat plaatsvinden of moet worden volstaan met een begane-grondlaag voor winkels en zal de te realiseren woningbouw ten opzichte van de voorgevels daarvan moeten terugliggen. Mocht het effect met betrekking tot de geluidhinder niet voldoende blijken te zijn dan kan de klinkerbestrating alsnog worden vervangen door asfalt. Dit strookt evenwel niet met het streven het gebied meer in te richten voor voetgangers dan voor auto's. Uit de toelichting blijkt dat het aspect geluidhinder bij de planopzet een belangrijk gegeven is geweest.

Het spreekt dan ook voor zich dat bij de verdere uitwerking van het plan met dit gegeven rekening wordt gehouden en de geluidhinder zoveel mogelijk zal worden teruggedrongen, zodanig, dat de bewoners van dit centrum in een akoestisch gezien goed leefmilieu komen te verkeren.

"Plankaart

Naar aanleiding van uw mededeling over model C en de opmerking over het aspect geluidhinder kunnen de indicaties, voor zover aangegeven in de globale bestemming "centrumdoeleinden CU" uitvoeringsgericht op de plankaart worden opgenomen.

Aanvulling c.q. wijziging van de ontwerp-kaart acht de commissie noodzakelijk.

Op de ontwerp-kaart wordt voor de bestemming "centrumdoeleinden CD" tussen de globale bestemming en de Noorderstraat een nieuwe bouwmogelijkheid gegeven in afwijking van de bestaande situatie. De toelichting gaat hier niet op in. De commissie acht dit gewenst".

Naar aanleiding van deze opmerking is een maximum bebouwingspercentage (max. 25 procent) in de voorschriften aangegeven. De flexibiliteit op de kaart d.m.v. een planzone aangegeven, blijft de mogelijkheid bieden met het hoge(re) element te schuiven, hetgeen in plannen als deze toch zeker mogelijk moet zijn.

Ten aanzien van de door de commissie gesignaleerde nieuwe bouwmogelijkheid met bestemming "centrumdoeleinden CD" kan het volgende worden opgemerkt. De situatie aan de westzijde van de Noorderstraat wijzigt zodanig dat de achterzijde van de bestaande bebouwing langs de Noorderstraat de begrenzing gaat vormen van de voorziene parkeermogelijkheden. Deze situatie vraagt om een duidelijker begrenzing van de ruimte en een inkadering van de achterkanten met het bijbehorende expeditiegebeuren. Dit kan door op de aangegeven hoek een iets hogere bebouwing toe te staan.

"Voorschriften

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

Begrip c. Planzone

De commissie adviseert u de methodiek van de planzones overzichtelijk te maken. Voor een twaalftal planzones gelden aparte nadere mogelijkheden van nogal uiteenlopende aard. Daarbij komt dat de regeling van de planzones niet gemakkelijk in de voorschriften is terug te vinden. Een deel van de regeling planzones wordt behandeld in de bepalingen omtrent de bebouwing van de desbetreffende bestemming, een deel in de vrijstellingsbepalingen van die bestemming of een deel in de regeling van de wijzigingsbevoegdheid. Volstaan zou kunnen worden met het opnemen van een extra overzicht van de diverse planzones en een verwijzing naar de bladzijde van de betreffende regeling".

Aan deze opmerking is tegemoetgekomen door deze op de kaart middels een "staatje" aan te geven. Ook de artikelen waarin de planzones zijn genoemd zijn daarbij aangegeven.

"Artikel 1.3 Vrijstellingsbepalingen

Lid 1, sub b

Met uitzondering van de opstelmogelijkheden voor containers en/of speelwerktuigen is het de kommissie niet duidelijk wat onder de oprichting van andere bouwwerken, die strekken ter voorziening in een algemeen en/of kollektief partikulier belang, kan worden verstaan. De onderhavige regeling in de voorschriften lijkt daardoor te onbepaald en er wordt derhalve geen inhoud aan gegeven.

Overigens is de kommissie van mening dat in de regeling het begrip centrale antennes moet worden opgenomen. De voorschriften maken echter hierop een uitzondering".

Met betrekking tot het bovenstaande kan het volgende worden aangetekend.

De kommissie heeft de zin verkeerd begrepen, want er wordt in bedoeld artikel n.l. geen uitzondering gemaakt voor een centraal antennesysteem. De door de kommissie genoemde uitzondering heeft n.l. betrekking op het verschil in hoogte tussen centrale antennesystemen etc. en de overige andere bouwwerken. Ter verduidelijking is het betreffende voorschrift aangepast. Voor wat betreft de opmerking met betrekking tot wat onder een "algemeen en/of kollektief partikulier belang" moet worden verstaan kan worden gewezen op die andere bouwwerken die niet specifiek tot een bepaalde bestemming kunnen worden gerekend, zoals standbeelden, kunstwerken, brievenbussen, vlaggemasten, speelwerktuigen, containeropslagplaatsen en straatmeubilair. Met betrekking tot het bepalen van de hoogte van centrale antennesystemen wordt verwezen naar hetgeen omtrent deze aanleggenheid is gesteld onder Hoofdstuk II. Bestemmingsbepalingen Algemeen.

"Lid 1, sub c

De kommissie geeft u in overweging zich over de onderhavige bepaling en met name het woord "ondergeschikt" te beraden. Het komt de kommissie voor dat de bepaling te onbepaald is. Kan de zgn. 10%-regeling ook hiervoor niet van toepassing zijn ?

De kommissie is zich ervan bewust dat bij voorgaande plannen hierover geen opmerkingen zijn gemaakt, doch een afweging is in het algemeen naar haar mening op zijn plaats".

Naar aanleiding van deze opmerking is het voorschrift aangepast in dier voege, dat in plaats van het woord "ondergeschikt" het woord "geringe" is gebezigd. Met deze wijziging is het voorschrift thans volledig in overeenstemming met de door de Kroon goedgekeurde redaktie.

"Lid 1, sub e

De kommissie is van mening dat "aantallen" niet in de bepaling van de 10%-overschrijding thuishoort. De afwijking behoort hiervoor niet te gelden. Het bepalen van aantallen is een bewuste keuze die niet het karakter heeft om hiervan met 10% af te wijken. U wordt dan ook voorgesteld het woord "aantallen" te laten vervallen".

Aan deze opmerking is in dit geval tegemoetgekomen.

Artikel 1.4 Wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 W.R.O.

Lid 1, de punten A, B en D

In het algemeen kan gesteld worden dat de bevoegdheden ruim zijn. Het is wenselijk om bij dit artikel een zekere terughoudendheid in acht te nemen, wil aan de voorwaarde om de structurele hoofdopzet van het plan te waarborgen, kunnen worden voldaan.

Afgezien van het feit dat de maten per onderdeel van de wijzigingen fors zijn te noemen kan dit, bij samenloop van de verschillende bevoegdheden, zoals verschuiving van aansluitpunten van wegen en bestemmingsgrenzen en verruiming van bebouwingsoppervlakken, een structurele wijziging van de hoofdopzet van het plan met zich meebrengen.

Een nadere beschouwing van het geheel door u acht de kommissie gewenst. De kommissie gaat er hierbij vanuit dat de mogelijkheden uitsluitend van toepassing zijn voor de globale bestemming CU en de direkt daarop aansluitende bestemmingen".

Onderschreven wordt dat genoemde regelingen zonedig zullen worden gebruikt voor de globale bestemming CU en de direkt daarop aansluitende bestemmingen.

"Lid 1, punt c

De onderhavige regeling voor overschrijding van de voorgeschreven maximale goothoogte komt de kommissie enigszins overbodig voor. In de regeling van de daarbij behorende bestemmingen is reeds een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen.

Als zodanig stelt de kommissie u voor de onderhavige regeling te laten vervallen."

Omdat in het "bouwplan", aangegeven in model C enkele bouw- delen hoger zijn (max. 15 meter) dan volgens de primaire regeling is toegestaan is het nodig dit voorschrift toch te hand- haven.

"Lid 1, punt F

De onderhavige regeling wordt door de kommissie als onvoldoende begrensd ervaren (niet gelimiteerd). Niet alle plaatsen komen volgens de kommissie in aanmerking. U wordt geadviseerd aan te geven waar dit mogelijk is (objektiviteit van de regeling). In het bijzonder is bijvoorbeeld een lokatie voor de ingangspartij voor de Hema c.q. villa "Zegering Hadders" niet gewenst. U wordt dan ook geadviseerd de regeling hierop aan te vullen".

In principe is het juist hetgeen door de kommissie m.b.t. dit voorschrift wordt gesteld. Niet iedere plaats komt voor de op- richting van een dergelijk gebouw in aanmerking. Aangezien het echter moeilijk is dit soort plaatsen van tevoren aan te geven lijkt het zinnig de redaktie van dit voorschrift ongemoeid te laten. Dit temeer ook omdat alvorens tot de oprichting van een dergelijk gebouw in een bepaalde situatie kan worden overgegaan belanghebbenden in de gelegenheid worden gesteld hun bezwaren daartegen kenbaar te maken.

Het spreekt voor zich dat wanneer bezwaren binnenkomen deze een belangrijke wegingsfaktor zullen zijn bij het al of niet laten doorgaan van de zich voordoende bouw. Daarbij komt dat ook gedeputeerde staten kun goedkeuring aan een dergelijke wij- ziging zullen moeten hechten, waarbij uiteraard ook van die zijde de eventueel naar vorengebrachte bezwaren zullen worden meegewogen, alvorens een beslissing zal worden genomen.

Zonodig kunnen degenen die bezwaren hebben ingediend tegen het besluit van gedeputeerde staten hun recht zoeken en de zaak bij de Arob-rechter aanhangig maken.

Op deze wijze zijn belangen voldoende gewaarborgd.

"Hoofdstuk II. Bestemmingsbepalingen

Algemeen

In de artikelen wordt het begrip "andere bouwwerken" gehanteerd. De commissie acht dit begrip kwa bouwhoogte in de voorschriften te onbepaald. Ook in haar adviezen over voorgaande ontwerpplannen heeft de commissie dezelfde opmerking gemaakt. Een extra bepaling met betrekking tot "andere bouwwerken" in de diverse bestemmingen, waarbij de maximum hoogte nader wordt vastgelegd, is wenselijk, zo niet noodzakelijk. Dit in verband met de ontwikkelingen die zich de laatste jaren voordoen bijvoorbeeld ten aanzien van windmolens en zend- en antennemasten. Ook worden onder "andere bouwwerken" verstaan lantarenpalen c.q. lichtmasten waarvan de hoogte naar de mening van de commissie in de bestemming "weg" afzonderlijk nader dient te worden bepaald.

De commissie is namelijk van mening dat daar, waar het ruimtelijk relevante aspecten betreft, deze primair geregeld dienen te worden in het bestemmingsplan. Immers u neemt het begrip "andere bouwwerken" in het bestemmingsplan op. Op dat moment dient de onbepaaldheid in hoogte (ruimtelijk relevant) in de regeling te worden weggenomen. Dit kan of door middel van een nadere regeling in bouwhoogte of door een passage toe te voegen "met inachtneming van het gestelde in de bouwverordening".

Een en ander houdt verband met het gestelde in artikel 2, lid 1 en lid 2 van de Woningwet".

In bedoelde artikelen is geen hoogte voor "andere bouwwerken" bepaald. Dit omdat de gemeentelijke bouwverordening aanvullende betekenis toekomt.

Dit blijkt uit verschillende rechterlijke uitspraken, waaronder die van de afdeling rechtspraak van de Raad van State van 12 maart 1982 inzake de gemeente Haaksbergen.

Om deze reden en het feit dat zich in het verleden geen moeilijkheden, anders dan dat in enkele gevallen de hoogte in de bouwverordening te beperkt bleek, voordeden, zijn geen hoogtebepalende bepalingen in deze artikelen opgenomen.

Overigens wil dit niet zeggen dat in de toekomst in geen enkel planvoorschrift hoogtebepalingen zullen worden opgenomen.

In situaties waar hetzij ruimere -b.v. op industrieterreinen- hetzij minder ruime -b.v. binnen landschappelijk waardevolle gebieden- hoogtes toelaatbaar zijn, zal van geval tot geval worden nagegaan welke hoogte maximaal kan worden toegestaan.

In die gevallen zal de maximum hoogte derhalve wel in de desbetreffende planvoorschriften worden opgenomen.

"Artikel 2.1 Centrumdoeleinden

Lid 5. Centrumdoeleinden CE

Door middel van de ruime bestemmingsbeschrijving is de kans aanwezig dat in het gebouw van de oudheidkamer in de toekomst zich een funktieverandering kan voordoen. De kommissie betreurt dit omdat de huidige funktie voor konservering van dit karakteristieke pand (monument) bijzonder geschikt is en de ligging van de oudheidkamer in het centrum ideaal is voor het funktioneren daarvan. U wordt dan ook geadviseerd de voorschriften hierop aan te passen.

Voorts valt te overwegen in de voorschriften tot uiting te laten komen -konform de plankaart- dat het een pand betreft dat een monument is in de zin van de Monumentenwet".

Het is inderdaad juist dat de ligging etc. van het pand ideaal is voor genoemde funktie. Dit impliceert evenwel niet dat deze funktie ook de meest optimale is voor het funktioneren van het centrum. Van andere doeleinden, zoals weergegeven in de bestemmingsomschrijving, kan minstens dezelfde zo niet een nog grotere (positieve) invloed op het centrumgebeuren uitgaan. Vandaar dat dit artikel op dit punt niet is aangepast.

Wel is in de voorschriften aangegeven dat het hier om een monument gaat.

"Artikel 2.2 Centrumdoeleinden CU (nader uit te werken)Lid 2

Uit de onderhavige regeling blijkt niet dat in planzone V incidenteel tot een maximum hoogte van 24 meter kan worden gebouwd. In de toelichting (blz. 38) en model C is wel sprake van incidenteel hoger bouwen. De voorschriften zullen hierop nog aangepast moeten worden".

Het voorschrift is aangepast in die zin dat thans een oppervlaktemaat is genoemd

Artikel 2.3 Openbare en/of bijzondere doeleinden OB

Zie voor zover het de opmerking betreft over monument het gestelde door de commissie onder artikel 2.1, lid 5".

Naar aanleiding van deze opmerking is in de bestemmingsomschrijving aangegeven dat de kerktoren een monument is.

"Artikel 2.7 Expeditiedoeleinden

Een koppeling met artikel 1.4, lid 1, sub E in verband met planzone IX acht de commissie gewenst.

De commissie adviseert u met het gestelde rekening te houden.

Overigens waardeert de commissie de wijze van opzet en de systematiek van de voorschriften, met name die van de regeling van de toekomstige expeditiehaven.

Zij acht het ontwerp-plan flexibel van opzet".

Aangenomen wordt dat in plaats van planzone IX wordt bedoeld planzone XI. Aangezien het hier gaat om een algemene wijzigingsbevoegdheid is het leggen van een relatie tussen beide artikelen overbodig.

"Economische uitvoerbaarheid

Voor twee fasen van het plan is de uitvoerbaarheid in het kader van de bijdrage rekonstruktie- en saneringsplannen behandeld door de commissie voor de stadsvernieuwing. Over de exploitatie-opzet (met name de tekorten) is nog geen overeenstemming bereikt".

Naar aanleiding van bovenstaande kan worden opgemerkt dat terzake ambtelijk overleg heeft plaatsgevonden, hetgeen heeft geresulteerd in aanpassing van de economische paragraaf.