

RIS.3837

Document (projectcode_versie_soort) Datum laatste wijziging Schrijver Correcties	0811809_DEF01_BPT donderdag 27 augustus 2009 11:21 Erik M Aukje/Jur	
Plantitel (gemeentenaam, projectcode/datum, naam van het plan) GEMEENTE EMMEN 0811809 / 13-07-09 BESTEMMINGSPLAN EMMEN - RECONSTRUCTIE NIEUW-AMSTERDAMSESTRAAT		
<u>Opmerkingen</u>		
<u>Datum</u>	<u>Naam</u>	<u>Opm.</u>
10-07-09	Erik	Opmerking gemeente verwerken
Voor kop- en voettekst		Bestemmingsplan Emmen - Reconstructie Nieuw-Amsterdamsestraat
0811809_CO01_BPT	Concept	0811809 14-01-09
<u>Controle</u>		
<u>Status</u>	<u>Datum uit</u>	<u>Paraaf</u>
Goedgekeurd Vastgesteld Ontwerp Voorontwerp Concept		Projectleider Feddo M. Layout

**BESTEMMINGSPLAN EMMEN
RECONSTRUCTIE NIEUW-AMSTERDAMSESTRAAT**

Vastgesteld

**Bestemmingsplan Emmen
Reconstructie Nieuw-Amsterdamsestraat**

Code 0811809 / 13-07-09

GEMEENTE EMMEN 0811809 / 13-07-09
BESTEMMINGSPLAN EMMEN
RECONSTRUCTIE NIEUW-AMSTERDAMSESTRAAT

TOELICHTING

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>Blz</u>
1. INLEIDING	1
1. 1. Aanleiding	1
1. 2. Ligging van het plangebied	2
1. 3. Vigerende bestemmingsplannen	2
1. 4. Leeswijzer	3
2. RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE STRUCTUUR	4
2. 1. Huidige situatie	4
2. 2. Station Emmen-Zuid	4
2. 3. Verkeersintensiteiten Nieuw-Amsterdamsestraat	5
3. BELEIDSKADER	6
3. 1. Rijk	6
3. 2. Provincie	8
3. 3. Gemeente	9
4. OMGEVINGSASPECTEN	13
4. 1. Geluid	13
4. 2. Bodem	14
4. 3. Luchtkwaliteit	14
4. 4. Externe veiligheid	15
4. 5. Archeologie	16
4. 6. Ecologie	17
4. 7. Watertoets	19
4. 8. Kabels en leidingen	20
5. PLANUITGANGSPUNTEN	22
5. 1. Wegvakken	22
5. 2. Spoorwegovergang	22
5. 3. Kruispunten	22
5. 4. Bushaltes	24
5. 5. Verplaatsen van de bebouwde kom	25
5. 6. Fietsverkeer	25
5. 7. Aanleg station	25
6. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	26
6. 1. Algemeen	26
6. 2. Juridisch systeem	26
6. 3. Toelichting op de bestemmingen	27
7. UITVOERBAARHEID	29
7. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	29

7. 2.	Grondexploitatie	29
7. 3.	Economische uitvoerbaarheid	29
8.	OVERLEG	31

Bijlage 1 **Ruimtelijke onderbouwing station Emmen-Zuid**

Bijlage 2 **Akoestisch onderzoek**

Bijlage 3 **Bodemonderzoek**

Bijlage 4 **Luchtkwaliteitsonderzoek**

Bijlage 5 **Advies Brandweer**

Bijlage 6 **Archeologisch onderzoek**

Bijlage 7 **EcSCAN**

Bijlage 8 **Compensatieplan veldspitsmuis**

Bijlage 9 **Overlegreacties**

1. INLEIDING

1. 1. Aanleiding

Voor de bereikbaarheid van het zuidwesten van Emmen, met de wijk Rietlanden in het bijzonder, wordt een tweetal projecten uitgevoerd. Ten behoeve van de bereikbaarheid via de weg wordt de Nieuw-Amsterdamsestraat heringericht en ten behoeve van de bereikbaarheid middels het spoor wordt er een nieuw station aangelegd.

Voor de aanleg van het nieuwe station en de ondertunneling van de Nieuw-Amsterdamsestraat is in 2007 een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 1 WRO doorlopen. De vrijstelling is reeds verleend. Deze vrijstelling is als bijlage 1 bij dit bestemmingsplan bijgevoegd. Dit bestemmingsplan zal dan ook met name ingaan op de herinrichting van de Nieuw-Amsterdamsestraat. Voor de aanleg van het station en de ondertunneling wordt verwezen naar bijlage 1.

Reconstructie Nieuw-Amsterdamsestraat

De Nieuw-Amsterdamsestraat dient mede als toegangsweg voor de westkant van de Rietlanden. Zoals ook al in het bestemmingsplan Emmen Delftlanden I staat aangegeven, worden er ten behoeve van de bereikbaarheid van deze nieuwe wijk, één of twee toegangswegen aan de Nieuw-Amsterdamsestraat geprojecteerd. Deze aansluitingen zijn noodzakelijk voor een directe relatie met ontsluitingswegen en voor een evenredige verdeling van de verkeersbelasting op het interne wegennet binnen de Delftlanden. De weg dient geoptimaliseerd te worden om de doorstroom te kunnen verbeteren en om de veiligheid te waarborgen. De optimalisatieslag wordt vormgegeven door op een aantal locaties het tracé van de Nieuw-Amsterdamsestraat te verdubbelen en ter hoogte van de Waanderweg en de Veldstukken een rotonde te plaatsen.

De reconstructie van de Nieuw-Amsterdamsestraat past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Voorliggend bestemmingsplan biedt een planologische regeling voor de reconstructie.

Aanleg station Emmen-Zuid

In verband met de ruimtelijke ontwikkeling van Emmen, en de decentrale ligging van het huidige station Bargeres, is de realisering van een nieuw station Emmen-Zuid gewenst. Dit station zal een centrale rol vervullen voor de wijken Bargeres en Rietlanden en de nieuw te bouwen wijk Delftlanden. Het huidige station Bargeres zal hiermee komen te vervallen.

Door de aanleg van het station ontstaat er tevens de mogelijkheid om de Nieuw-Amsterdamsestraat onder het spoor door te leiden middels een tunnelbak. Deze ongelijkvloerse kruising vergroot zowel de doorstroming als de capaciteit op de Nieuw-Amsterdamsestraat en maakt het mogelijk om op dit knooppunt van infrastructuur een station te situeren.

Zoals vermeld, is voor de aanleg van het station en de tunnelbak reeds een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 WRO lid 1 gevoerd, die onherroepelijk is geworden.

1. 2. Ligging van het plangebied

De Nieuw-Amsterdamsestraat is een doorgaande weg in het zuiden van de plaats Emmen. De weg loopt vanaf de Ermerweg naar het zuiden. De weg voert langs de wijken Bargeres, Rietlanden en Delftlanden en het bedrijventerrein Waanderveld. Na de wijk Rietlanden gaat de Nieuw-Amsterdamsestraat over in de Dikke Wijk en gaat richting Nieuw-Amsterdam. Het bedoelde tracé in het onderhavige bestemmingsplan, start bij de aansluiting op de wijk Delftlanden aan de westzijde en loopt tot aan de aansluiting met de Veldstukken voor de wijk Rietlanden.

Halverwege het tracé kruist de Nieuw-Amsterdamsestraat de spoorlijn Emmen-Zwolle. Ten noordwesten van deze kruising zal het station Emmen-Zuid worden gerealiseerd.

Ten oosten van de Nieuw-Amsterdamsestraat ligt de wijk Rietlanden. Ten noordwesten van het plangebied wordt de wijk Delftlanden ontwikkeld.



Figuur 1. De ligging van het plangebied

1. 3. Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied zijn de volgende vigerende bestemmingsplannen van toepassing:

- Emmen Delftlanden, vastgesteld op 31 maart 2005, goedgekeurd op 24 juni 2008, waar de bestemming “Verkeersdoeleinden” geldt op de gronden van het geplande tracé;
- Emmen Vestigingspark Zuidwest, vastgesteld op 17 december 1992, goedgekeurd op 16 maart 1993, waar de bestemmingen “Verkeersdoeleinden” en “Representatief vestigingspark” gelden;
- Emmen Bedrijvenpark Waanderveld, vastgesteld op 28 maart 1996, goedgekeurd op 8 oktober 1996, waar de bestemmingen “Groenvoorziening” en “Water” gelden;
- Buitengebied, vastgesteld op 16 juli 1987, goedgekeurd op 8 oktober 1996, waar de bestemming “Agrarisch gebied zonder bouwperceel” geldt;
- Rietlanden Tortelduif, vastgesteld op 18 mei 1990, goedgekeurd op 28 mei 1990, waar de bestemming “Groenvoorziening” geldt;
- Rietlanden Woonwagenlocatie Zwaluwen, vastgesteld op 25 april 1989, goedgekeurd op 9 juli 1990, waar de bestemming “Groenvoorziening” geldt.

1. 4. Leeswijzer

Dit bestemmingsplan gaat met name in op de situatie ten aanzien van de verdubbeling van de Nieuw-Amsterdamsestraat. Voor de aanleg van het station Emmen-Zuid en de ondertunneling van de Nieuw-Amsterdamsestraat is reeds een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 1 WRO doorlopen die als bijlage 1 is bijgevoegd.

Allereerst is in hoofdstuk 2 de huidige situatie beschreven aan de hand van de ruimtelijke en functionele structuur. Hoofdstuk 3 geeft vervolgens een samenvatting van de belangrijkste beleidskaders van het rijks-, regionaal, provinciaal en gemeentelijk beleid, waarmee bij het opstellen van het bestemmingsplan Emmen - Reconstructie Nieuw-Amsterdamsestraat rekening moet worden gehouden. Daarnaast moet bij de uitwerking van het plan rekening worden gehouden met de aanwezige milieu- en omgevingsaspecten, waar het plan invloed op kan hebben. Deze komen aan bod in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 zijn de uitgangspunten neergezet die in dit bestemmingsplan een juridische vertaling krijgen. Op basis van het beleid, de milieu- en omgevingsaspecten en de uitgangspunten, vindt in hoofdstuk 6 een vertaling plaats naar de regels en de verbeelding (plankaart). Tenslotte wordt in hoofdstuk 7 ingegaan op de haalbaarheid van het plan. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en de economische haalbaarheid.

2. RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE STRUCTUUR

2. 1. Huidige situatie

Het bedoelde tracé van de Nieuw-Amsterdamsestraat loopt van stedelijk gebied richting buitengebied. De weg voert langs de woonwijken Bargeres, Delftlanden en Rietlanden, waarbij de weg ter hoogte van de laatst genoemde wijk over gaat in de Dikke Wijk, welke onder de A37 door duikt en aantakt op de Vaart Noordzijde in Nieuw Amsterdam. De Nieuw-Amsterdamsestraat heeft een belangrijke functie voor de ontsluiting van Bargeres, Delftlanden, Rietlanden Waanderveld en Parc Sandur.

De Nieuw-Amsterdamsestraat is te bereiken vanaf de Rondweg van Emmen, via de afslag Rietlanden, Bargeres. Tot aan de aansluiting met de Rondweg is de rijweg opgesplitst in twee rijbanen met vier wegstroken. De banen worden gescheiden door een brede groenstrook.

Vanaf de afslag Delftlanden lopen de twee gescheiden dubbelstrooksrijbanen over in een enkele dubbelstrooksrijbaan. Vlak voor de afslag bij Veldstukken, wordt de rijbaan weer opgedeeld in drie rijstroken, ten behoeve van uit- en invoegend verkeer bij de Rietlanden.

De weg wordt aan de westzijde begrensd door een geluidsscherm, bestaande uit schanskorven, welke de woningen van Delftlanden I afschermen van wegverkeerslawaai van de Nieuw-Amsterdamsestraat. Aan de oostzijde van de weg is het industriegebied Waanderveld gelegen, een hoogwaardig, met veel groen omzoomd industriegebied, in combinatie met wonen.

2. 2. Station Emmen-Zuid

In 2007 is er een vrijstellingsprocedure doorlopen waarmee de aanleg van Station Emmen-Zuid mogelijk wordt gemaakt. Dit gebied bestaat nu nog uit landbouwgrond.

Het station is in eerste instantie bedoeld voor enkelsporige haltering. Hierbij dient het project een toekomstige spoorverdubbeling, in combinatie met een dubbelsporige haltering, niet onmogelijk te maken. Daarnaast is in de toekomst ruimte aanwezig om een Park & Ride (P+R) bij het station te situeren, waardoor de mogelijkheid wordt geboden uit te groeien naar een transferium met optimale transfermogelijkheden tussen bus, fiets en trein.

Daarnaast is binnen de vrijstellingsprocedure de mogelijkheid geboden voor een ongelijkvloerse kruising tussen de Nieuw-Amsterdamsestraat en het spoor. Hiervoor zal een tunnelbak worden gerealiseerd die de verdubbeling van de Nieuw-Amsterdamsestraat mogelijk maakt.

2. 3. Verkeersintensiteiten Nieuw-Amsterdamsestraat

In bijlage 2 zijn op bladzijde 7 de verkeersintensiteiten van de Nieuw-Amsterdamsestraat opgenomen voor de huidige situatie en voor het prognosejaar 2020. De verkeersintensiteiten zijn afkomstig van tellingen en uit het verkeersmodel van Emmen.

In de prognose voor 2020 is uitgegaan van bestaand beleid: de ontwikkeling van de woonwijk Delftlanden en de jaarlijkse autonome groei van het autoverkeer.

Uit de bijlage blijkt dat met name op het wegvak Rondweg - Oude Delft in de toekomst hoge verkeersintensiteiten worden verwacht. Dit komt onder meer door de groei van de woonwijk Delftlanden.

In onderstaande tabel is een overzicht van de verkeersongevallen op de Nieuw-Amsterdamsestraat weergegeven tussen 2002 en 2007.

Tabel 1. Overzicht ongevallen Nieuw-Amsterdamsestraat van 2002 t/m 2007 tussen Oude Delft en Snippenveld

Wegvak/kruispunt	Totaal ongevallen	Waarvan slachtoffers	(brom) fiets bij betrokken	Type ongeval
Kruispunt met Oude Delft	13	2	1x	Geen voorrang verlenen
Kruispunt met Wilhelmsweg	13	1	0x	Geen voorrang verlenen
Wegvak Wilhelmsweg - Veldstukken	5	1	0x	Onvoldoende afstand
Kruispunt met Veldstukken	8	2	2x	Geen voorrang verlenen
Kruispunt met Snippenveld	2	0	0x	Onvoldoende afstand

Met name op de kruispunten met de Oude Delft en de Wilhelmsweg hebben de afgelopen jaren verkeersongevallen plaatsgevonden. Eind van de zomer 2008 heeft er een dodelijk ongeval met een fietser plaatsgevonden op deze kruising. Ook op het kruispunt met de Oude Delft is dit het geval.

3. BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van de belangrijkste beleidskaders van de rijks- en provinciale overheid en van de gemeente Emmen, waarmee bij het opstellen van het bestemmingsplan Emmen - Reconstructie Nieuw-Amsterdamsestraat rekening moet worden gehouden.

Afwegingen ten aanzien van de aanleg van station Emmen-Zuid en de ondertunneling van de Nieuw-Amsterdamsestraat hebben reeds plaatsgevonden binnen de vrijstellingsprocedure. Hiervoor wordt verwezen naar bijlage 1.

3. 1. Rijk

Nota Ruimte

De Nota Ruimte bevat de visie van het rijk op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2020, met een doorkijk naar 2030. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimte-vragende functies op het beperkte oppervlak in Nederland.

Twee begrippen staan centraal in de Nota Ruimte: Basiskwaliteit en Nationale ruimtelijke hoofdstructuur. Voor een goed functioneren van Nederland als geheel, is het nodig dat er een ondergrens wordt gesteld die bij alle ruimtelijke afwegingen geldt. Hiermee geeft het kabinet aan welke spelregels gelden bij de onderwerpen die zijn gedecentraliseerd en bij de afwegingen die decentrale overheden maken. Alle bij de planontwikkeling en uitvoering betrokken partijen zijn gebonden aan de hierbij horende inhoudelijke of procesmatige eisen. Dat wordt in deze nota bedoeld met basiskwaliteit. De gebieden en netwerken die het kabinet vanuit ruimtelijke optiek van nationaal belang acht, vinden hun ruimtelijke neerslag in de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur (RHS). Daar streeft het rijk in het algemeen naar meer dan basiskwaliteit.

Op het gebied van infrastructuur wordt in de Nota Ruimte weinig concreets vermeld over het spoor- en railverkeer. De Nota Mobiliteit geeft hier meer specifieke beleidsuitgangspunten. In de Nota Ruimte wordt wél aangegeven dat wat betreft de infrastructuur gestreefd wordt naar bundeling. Het onderhavige project speelt hier op in doordat met de realisatie van een P+R-station sprake is van een knooppunt waar zowel openbaar vervoer (bus en trein) en fiets- en autoverkeer samenkomen (gebundeld worden). Het spoor maakt deel uit van de hoofdverbindingssassen, de realisatie van een station op deze locatie kan gezien worden als een aanvulling op deze hoofdverbindingssas. Hierdoor vindt er een versterking en verbetering van de kwaliteit van de bereikbaarheid van Emmen en omliggende regio plaats.

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit werkt het ruimtelijk beleid, zoals beschreven in de Nota Ruimte, verder uit en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia.

Uitgangspunt daarbij is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur, zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

Bij nieuwe uitbreidingen van steden en dorpen, bij herstructurering, transformatie en centrumontwikkeling, moet gestreefd worden naar een optimale benutting van de bestaande infrastructuur en van de potenties van knooppunten in deze infrastructuur.

Ook is het van belang dat rond (openbaar)vervoersknooppunten de mogelijkheden voor nieuwe woningen, winkels en kantoren (het zogeheten verdichten en vermengen van functies) optimaal worden benut. Nieuwe locaties dienen tijdig en passend te worden ontsloten met openbaar vervoer. Als de nieuwe bewoners tijdig gebruik kunnen maken van openbaar vervoer, resulteert dat op termijn in een lichte stijging van het gebruik. Het is daarom cruciaal dat direct bij de bouw van de locatie gestart wordt met de ontsluitende openbaar vervoer-lijn voor bewoners en werknemers.

Het onderhavige project past binnen het beleid uit de Nota Mobiliteit, aangezien met de realisatie van het station Emmen-Zuid optimaal ingespeeld wordt op de potenties van de betreffende locatie. De samenkomst van het spoor, de Nieuw-Amsterdamsestraat en de ligging nabij een bedrijventerrein, zorgt in combinatie met de realisatie van de wijk Delftlanden, voor een zeer geschikte locatie om hier verschillende vervoerstromen samen te laten komen. Door het station in de toekomst in te richten als P+R-station, worden goede overstapmogelijkheden gecreëerd voor de gebruikers van het station binnen het stedelijke netwerk rondom Emmen. Ook wordt met het tijdig realiseren van het nieuwe station ingespeeld op het beleidsuitgangspunt om rondom (openbaar) vervoersknooppunten de mogelijkheden voor nieuwe woningen en andere functies te benutten. Dit kan resulteren in een stijging van het gebruik van het openbaar vervoer.

Railvisie 2020

De Railvisie 2020 Zwolle - Meppen is bij brief van 2 april 2001 door beide provincies aan de minister aangeboden. Uit het onderzoek Railvisie 2020 Zwolle - Meppen blijkt dat er tot 2020 sprake zal zijn van een forse reizigersgroei van 30% (gemeten vanaf 2000) op de lijn Zwolle - Emmen.

De in de railvisie voorziene groei, is zódanig dat in de toekomst een verdubbeling van de spoorlijn Zwolle - Emmen in aansluiting op de Hanzelijn noodzakelijk is. De verplaatsing van de voorstadhalte Bargeres (in de vorm van een nieuwe station Emmen-Zuid) is een belangrijk instrument om de toegankelijkheid en de kwaliteiten van de spoorverbinding te verhogen.

De verplaatsing van het station Bargeres naar de locatie Emmen-Zuid wordt specifiek genoemd in de Railvisie 2020. Het nieuwe station Emmen-Zuid draagt bij aan de verbetering van de spoorlijn Zwolle - Emmen en de opvang van de forse reizigersgroei.

3. 2. Provincie

Provinciaal Omgevingsplan Drenthe II

Het samenhangende beleid op de fysieke leefomgeving in Drenthe is verwoord in het tweede Provinciaal Omgevingsplan Drenthe (POP II, juli 2004). Wat betreft de ontwikkeling van infrastructuur wordt gestreefd naar zoveel mogelijk het bundelen van wegen en spoor, leidingen en overige infrastructurale voorzieningen.

De inspanningen ten aanzien van de infrastructuur zullen vooral gericht zijn op het vergroten van de bereikbaarheid en de veiligheid, het optimaliseren van de huidige situatie en waar mogelijk het verbeteren van de inpassing in de fysieke omgeving.

In het POP II wordt aangegeven dat de hoeveelheid transferia binnen de provincie Drenthe groeiende is en dat deze knooppunten voor een goede verbinding kunnen zorgen tussen grootschalige en/of snelle vervoersmiddelen op de hoofdverbindingen en de kleinschaligere vervoersmiddelen. De benodigde nieuwe transferia voor personenvervoer richten zich op de overstap tussen weg- en spoorvervoer in en nabij de stedelijke gebieden. De stations in Assen, Hoogeveen, Meppel en Emmen hebben daarbij de hoogste prioriteit.

Het station Emmen-Zuid zal een belangrijk station worden op de spoorverbinding Emmen - Zwolle. Zo zal het station een belangrijke bijdrage leveren in de bereikbaarheid van zuidoost Drenthe. Emmen-Zuid wordt vormgegeven als een P+R-station c.q. knooppunt voor de verdere bereikbaarheid van het stadscentrum en directe omgeving.

Het onderhavige project wordt specifiek in het POP II vernoemd als belangrijke pion in een verbetering van de algehele bereikbaarheid van Zuid-Drenthe. Hiermee past het binnen het beleid van de provincie Drenthe. Ook het feit dat station Emmen-Zuid ingericht kan worden als een P+R-station c.q. knooppunt, onderstreept de passendheid van het station in het beleid van de provincie. Dergelijke stations c.q. knooppunten vormen belangrijke elementen bij het verbeteren en uitbreiden van de infrastructuur en de bereikbaarheid binnen de provincie Drenthe.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

In het Provinciaal Verkeer en Vervoersplan (PVVP) geeft de provincie aan dat in Drenthe de auto de primaire vervoerswijze is en dat ook zal blijven. Het autogebruik vormt wel een belasting voor het milieu en de leefbaarheid. Het provinciale verkeers- en vervoersbeleid streeft een duurzame mobiliteit na onder andere door uitbreiding van de autocapaciteit te beperken tot de aanpak van knelpunten, alternatieven voor de auto te stimuleren door in te zetten op ketenmobiliteit en de realisatie van het openbaar-vervoer-netwerk en het fietsnetwerk, de verschillende modaliteiten efficiënt in te zetten door het voeren van mobiliteitsmanagement en door de toepassing van alternatieve aandrijftechnieken en duurzame brandstoffen te stimuleren.

De herinrichting van de Nieuw-Amsterdamsestraat in samenhang met het gedeeltelijk terugbrengen van de maximum snelheid naar 50 km/uur (voor gedeelte tussen Rondweg en aansluiting rotonde Veldstukken, zie paragraaf 5.4) en de ontwikkeling van station Emmen-Zuid, is een project dat goed aansluit bij de wensen en ambities van de provincie. In het PVVP is de bereikbaarheid van Emmen aangewezen als een sterproject ¹⁾. De Nieuw-Amsterdamsestraat is een onderdeel van dit sterproject.

Ook zijn in het convenant “Duurzame Stedelijke Bereikbaarheid” dat tussen de Gemeente Emmen en de Provincie Drenthe is afgesloten, afspraken gemaakt over de herinrichting van de Nieuw-Amsterdamsestraat. Het convenant heeft als doel de bereikbaarheid van Emmen voor de komende jaren op een duurzame wijze te realiseren. De partijen wensen een hechte samenwerking aan te gaan ten aanzien van de aard van de te nemen maatregelen, de programmering, de financiering en de uitvoering daarvan.

Duurzaam Veilig

Het project sluit aan bij de uitgangspunten die de provincie hanteert ten aanzien van Duurzaam Veilig. Het gaat dan om het terugbrengen van de snelheid, de aanleg van rotondes, het scheiden van rijbanen en het ongelijkvloers maken van kruisingen.

3. 3. Gemeente

Strategienota Emmen 2020

De Strategienota Emmen 2020 (2001) omvat een geconcretiseerde uitwerking van het beleid dat omschreven staat in de Nota Ruimte. Tevens gaf de deelname aan het Grote Steden Beleid aanleiding om te kijken naar de toekomstige ruimtelijke en economische opgaven voor Emmen en de wijze waarop aan gewenste ontwikkelingen gewerkt zou moeten worden.

In de Strategienota wordt omschreven welke toekomstvisie de gemeente heeft voor de economische ontwikkeling, het woon- en leefklimaat, de bereikbaarheid en welke uitdagingen daarbij wachten. Emmen wil als prioritaire stad in Noord-Nederland en als trekker van het stedelijk netwerk “de Zuid-Drentse Stedenband” haar volwaardig aandeel in de Noordelijke taakstelling leveren. Daarnaast wil Emmen zich meer als stad profileren en ontwikkelen. Met deze ambitie voor ogen, zet de gemeente voor de periode tot 2020 in op een krachtige groei van het aantal arbeidsplaatsen en een versterking van het woon- en leefklimaat.

Optimale bereikbaarheid door aansluiting op het (inter)nationale netwerk van verbindingen, is een essentiële randvoorwaarde voor het behalen van de doelstelling. Het is een taak van de overheid te zorgen voor een goede infrastructuur om verplaatsingen over weg, water en spoor mogelijk te maken.

¹⁾ Sterprojecten zijn prioritaire projecten. In het PVVP is het totale ambitieniveau voor de periode tot 2020 beschreven. De netwerkanalyses en verkeersveiligheidsanalyses zijn als uitgangspunt genomen om te bepalen welke projecten prioriteit hebben. Door sterprojecten te benoemen zijn de prioritaire projecten aangegeven.

Het ontbreekt Emmen aan een optimale verbinding tussen de economische kernzones. Een randvoorwaarde voor verdere ontwikkeling is dat de maatregelenpakketten zoals opgenomen in het Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland, voor 2010 worden gerealiseerd. Ingezet wordt op een goede hoofdstructuur van verbindingen die het Noorden als totaal aansluit op de (inter)nationale vervoersassen en die de economische kernzones in het Noorden zelf goed ontsluiten naar buiten de regio en naar elkaar. Ter completering van de infrastructuur is in de toekomst een verdubbeling van de spoorlijn Zwolle - Coevorden/Duitsland - Emmen nodig.

Deze verbetering van capaciteit en snelheid zal, in combinatie met de ontwikkeling van een nieuw station Emmen-Zuid en in relatie met de Hanzelijn en de optimalisering van de Nieuw-Amsterdamsestraat, zorgen voor een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid van Emmen, hetgeen het vestigingsklimaat ten goede komt.

Masterplan Delftlanden Structuur en doelbeelden

Dit masterplan (1996) geeft kaders voor de uitbreidingswijk Delftlanden.

In het masterplan wordt omschreven waarom de uitbreiding noodzakelijk is, hoe de wijk vormgegeven en ontsloten wordt en hoe de fasering in elkaar steekt.

In het masterplan wordt omschreven dat de Nieuw-Amsterdamsestraat deel uitmaakt van de hoofdinfrastructuur van het gebied. De weg heeft een belangrijke ontsluitingsfunctie en zal met het oog op de toekomstige ontwikkelingen een herstructurering ondergaan. Zo krijgt de weg onder andere gescheiden rijbanen door middel van een middenberm. In relatie met het nieuwe station Emmen-Zuid wordt aangegeven dat er een ongelijkvloerse kruising en een toegang tot het nieuwe station gerealiseerd worden. Het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen vormt tevens onderdeel van het beleid van ProRail om het aantal potentiële conflictpunten met het spoor te verminderen.

De Nieuw-Amsterdamsestraat heeft een functie voor de ontsluiting van de woonwijken Rietlanden, Bargeres en Delftlanden en een verbindingsfunctie voor Nieuw-Amsterdam met Emmen. De externe ontsluiting van Emmen Centrum en Bargermeer loopt via de N34/Frieslandroute of N34/Rondweg en de A37/N862. De route via de Nieuw-Amsterdamsestraat zal in dat opzicht ook niet worden bewegwijzerd vanaf de A37.

Structuurversterking Emmen-Zuid (3x3=9 ieder zingt zijn eigen lied)

In het rapport (1998) wordt omschreven op welke wijze men kan komen tot een structuurversterking van Emmen-Zuid. De structuurversterking richt zich onder andere op wonen, werken en bereikbaarheid.

Per trein is Emmen bereikbaar via de lijn Zwolle - Emmen. Het ligt in de bedoeling om in samenhang met de realisatie van de woonwijk Delftlanden, te komen tot een verplaatsing van de voorstadhalte Bargeres in zuidelijke richting (station Emmen-Zuid).

Een locatie ter plaatse van de kruising van de spoorlijn met de Nieuw-Amsterdamsestraat betekent betere bereikbaarheid (ontsluiting, parkeerfaciliteiten) en een vergroting van het reizigerspotentieel. Dit station dient een volwaardig vervoersknooppunt te worden.

Station Emmen-Zuid kan uitgroeien tot een belangrijk knooppunt van openbaar vervoer, mits ruimte gegeven wordt aan daarbijbehorende voorzieningen en de verbinding met Zwolle wordt opgewaardeerd.

In het rapport wordt aangegeven dat de ontsluiting van het nieuwe openbaar vervoersknooppunt Emmen-Zuid, de bedrijvenlocatie Waanderveld en de Vinex-locaties Delftlanden en Rietlanden primair plaatsvindt op de Nieuw-Amsterdamsestraat. Om afwikkelingsproblemen te voorkomen, is uitbreiding van de wegcapaciteit noodzakelijk. Hiervoor zal de Nieuw-Amsterdamsestraat gereconstrueerd moeten worden.

Structuurvisie 2020

Binnen de Structuurvisie (2008) wordt gesproken van een aantal ambities. Eén van deze ambities luidt: Een optimale bereikbaarheid van Emmen via de A37, de N34 en het spoor.

In de ontwerp-structuurvisie 2020 is de Nieuw-Amsterdamsestraat aangegeven als een belangrijke toegangsas vanaf de A37 naar Emmen. Ook is aangegeven dat deze as op termijn wordt omgevormd tot diensten- en woon-/werk-as waarbij wordt ingezet op woon-/werkcombinaties, al dan niet in combinatie met de ontwikkeling van andere hoogwaardige werkvormen.

Conform het Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland en de Railvisie 2020 vormt een (partiële) verdubbeling van de spoorlijn Zwolle - Emmen in de komende planperiode het wensbeeld. Naast de behoefte aan diverse verbeteringen en nieuwe trajecten, wordt in de Structuurvisie ook aangegeven dat met de realisatie van de Delftlanden het zwaartepunt van Emmen verschuift in zuidwestelijke richting. Daarom wordt het station Bargeres verplaatst. Het nieuwe station Emmen-Zuid nabij de Delft- en Rietlanden genereert meer passagiers.

Tevens wordt de woon- en werkfunctie in dit deel van de gemeente versterkt door de aanwezigheid van een (intercity) station. Bij het station kan in de toekomst een goede P&R-voorziening gerealiseerd worden, die mogelijk in een later stadium kan worden uitgebouwd tot transferium. Het station Emmen-Centrum blijft het hoofdstation.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan

Het verkeersbeleid van de gemeente is vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) dat is vastgesteld in 2000. Het GVVP wordt in 2009 geactualiseerd.

De gemeente Emmen ondersteunt, net als bijna alle andere wegbeheerders van Nederland, de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Dit is bekrachtigd door een landelijk convenant te ondertekenen.

De wegen in de gemeente Emmen zijn gecategoriseerd conform Duurzaam Veilig, met als doel een optimale afstemming te bereiken tussen de functie van de weg, de vormgeving en het gebruik ervan door de weggebruiker. Hiermee wordt beoogd onbedoeld gebruik van de weg, conflicten met hoge snelheids- en richtingsverschillen, alsmede onzeker gedrag te voorkomen.

Onderdeel van Duurzaam Veilig is een categoriseringsplan waarin alle wegen worden onderscheiden in categorieën met een herkenbare functie en inrichting. In het categoriseringsplan zijn de wegen verdeeld in drie categorieën: stroomwegen, gebiedsontsluitingsweg en erftoegangswegen.

4. OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk volgt een beschrijving van de diverse omgevingsaspecten die mogelijk van invloed zijn op de ontwikkelingen op en rondom de Nieuw-Amsterdamsestraat. In de paragraaf is aangegeven welke wetgeving van toepassing is en wat de gevolgen van die wetgeving zijn op het plangebied.

Ten aanzien van de aanleg van het station is een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 1 WRO doorlopen (zie bijlage 1). In het kader van deze vrijstellingsprocedure is een ruimtelijke onderbouwing opgesteld. In deze ruimtelijke onderbouwing zijn de omgevingsaspecten die van invloed zijn op de ontwikkeling van het station beschreven. Uit de ruimtelijke onderbouwing blijkt dat het station voor wat betreft de omgevingsaspecten inpasbaar is. Het onderhavige bestemmingsplan neemt de verleende vrijstelling één op één over. In de onderstaande paragrafen zullen daarom alleen de omgevingsaspecten gericht op de Nieuw-Amsterdamsestraat behandeld worden.

4. 1. Geluid

Ten aanzien van het aspect 'geluidhinder' is de *Wet geluidhinder (Wgh)* bepalend. Deze wet heeft als belangrijkste doel het bestrijden en voorkomen van geluidhinder. Op grond van de wet zijn verschillende vormen van geluidhinder te onderscheiden die directe raakvlakken hebben met de ruimtelijke ordening (wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai).

In het kader van geluidhinder is akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 2). Voor de reconstructie van de Nieuw-Amsterdamsestraat blijkt dat de toename van geluid in de toekomstige situatie kleiner is dan 1,5 dB. Er zijn op de waarneempunten binnen het onderzoeksgebied afnamen te zien van de geluidsbelasting. Deze worden veroorzaakt door het verlagen van de maximum snelheid in de toekomst. Hierdoor is er geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Ten aanzien van Veldstukken wordt verwacht dat de verkeersintensiteit niet noemenswaardig zal veranderen. Hierdoor zal het geluidssniveau op de gevels van de woningen binnen het onderzoeksgebied niet veranderen. Hierdoor is geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Door de verlegging van de Oude Wilhelmsweg is er bij de woningen sprake van een nieuwe weg langs bestaande woningen. De geluidsbelasting op de gevels van de geluidsgevoelige bestemmingen zijn lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en voldoen hiermee aan de Wet geluidhinder.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er vanuit het aspect 'geluidhinder' geen consequenties voor de uitvoering van de plannen zijn.

4. 2. Bodem

Verdachte plekken met betrekking tot de kwaliteit van de bodem, dienen in het kader van de Wet bodembescherming bij ruimtelijke plannen en projecten te worden gesignaleerd vanuit een goede ruimtelijke ordening.

Er is een bodemonderzoek op de betreffende locaties uitgevoerd (zie bijlage 3). Conclusie van het onderzoek is dat de deelgebieden I, II, III en IV plaatselijk licht verontreinigd zijn met PAK. In enkele mengmonsters zijn lichte verontreinigingen met kwik, zink en minerale olie geconstateerd.

Na herbemonstering blijken de peilbuizen 2 en 55 matig verontreinigd te zijn met koper. De andere peilbuizen zijn licht verontreinigd met chroom, koper, zink en arseen. Deze verhoogde waarden komen in het gehele gebied voor en geven geen aanleiding tot nader onderzoek.

De verontreinigingen in zowel de bodem als het grondwater geven geen belemmeringen voor de toekomstige reconstructie van de Nieuw-Amsterdamsestraat.

Indien het noodzakelijk is dat er grond afgevoerd moet worden van de locatie en elders binnen de gemeente Emmen toegepast wordt, zal er een melding grondverzet gedaan moeten worden.

4. 3. Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de nieuwe *Wet milieubeheer* in werking getreden. In deze wet is ook de regeling voor luchtkwaliteit opgenomen. De wet betreft een wijziging van de Wet milieubeheer en vervangt het Besluit Luchtkwaliteit 2005. De wet is enerzijds bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid aan te pakken, als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging. Anderzijds heeft de wet tot doel mogelijkheden te creëren voor ruimtelijke ontwikkeling, ondanks overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de Wet milieubeheer geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL);
- een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Voor de reconstructie van de Nieuw-Amsterdamsestraat is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 4).

In dit onderzoek is berekend welke verandering in de concentratie van fijnstof en stikstofdioxide optreedt aan de Nieuw-Amsterdamsestraat als het plan uitgevoerd wordt. De berekeningen zijn gemaakt met behulp van de versie 7.0.1 van het CAR-model.

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat de maximale berekende concentratie voor NO₂ 21,4 µg/m³ bedraagt en voor fijnstof 20,7 µg/m³. Beide berekende concentraties zijn beneden de grenswaarde van 40 µg/m³ gelegen. Hieruit komt naar voren dat zich geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarden van NO₂ en fijnstof voordoen.

Daarnaast tonen de berekeningsresultaten voor de uurgemiddelde (NO₂) en daggemiddelde (fijnstof-)waarden aan dat:

- het aantal overschrijdingen per jaar van de uurgemiddelde grenswaarde voor NO₂ langs de Nieuw-Amsterdamsestraat in alle doorgerekende jaren 0 is en niet toeneemt;
- het aantal overschrijdingen per jaar van de daggemiddelde grenswaarde voor fijn stof langs Nieuw-Amsterdamsestraat maximaal 9 is en beneden het toegestane aantal van 35 is gelegen.

De huidige en toekomstige luchtkwaliteit leiden niet tot belemmeringen voor de uitvoering van het plan.

4. 4. Externe veiligheid

Vanuit een goede ruimtelijke ordening is het van belang te kijken naar gevaarleverende functies in of in de nabijheid van het plangebied. Op grond van de AmvB *Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI)* wordt daarom gekeken naar BEVI-inrichtingen. Daarnaast wordt gekeken naar vervoer van gevaarlijke stoffen en hoofdgasleidingen. Doel hiervan is om zowel individuele als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Ten aanzien van BEVI-inrichtingen en het vervoer van gevaarlijke stoffen, worden de risico's gemeten in twee maten: het plaatsgebonden risico (voor individuen) en het groepsrisico (voor groepen mensen). De norm voor het plaatsgebonden risico is vastgelegd op 10⁻⁶ (de kans op overlijden van één op de miljoen mensen). Voor het groepsrisico gelden geen "harde" grenswaarden, maar wel richtwaarden in combinatie met een verantwoordingsplicht. Ten aanzien van hoofdgasleidingen is nu nog de *Circulaire Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen* van 1984 van kracht. In het nieuwe *Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen* dat op dit moment in de maak is, wordt de verplichting opgelegd om ook te kijken naar het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Volgens de Risicokaart Drenthe ligt het plangebied niet in de omgeving van een BEVI-inrichting. Uit de Risicoatlas Wegtransport Gevaarlijke Stoffen blijkt verder dat er geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Ten zuiden van het plangebied ligt er volgens het POP een hoofdgasleiding. Deze ligt op circa 2 kilometer afstand van het plangebied. De hoofdgasleiding zal derhalve geen invloed hebben op het plan.

Naast bovengenoemde elementen, die geen invloed hebben op het plangebied, is er een advies aan de brandweer gevraagd (zie bijlage 5). Hieruit is naar voren gekomen dat voor wat betreft bluswatervoorzieningen er op een aantal strategische plekken, zoals bij de rotondes, drukke kruispunten en het treinstation, toereikende openbare bluswatervoorzieningen met in principe een capaciteit van 60 m³/h aanwezig moeten zijn.

Door het verlagen van de toegestane rijsnelheid, van 80 km/uur naar 50 km/uur, en het realiseren van 2 rotondes, neemt de opkomsttijd van de hulpverlenende dienst met maximaal 30 seconden toe richting het zuidelijke verzorgingsgebied, gezien vanaf de turborotonde bij de Oude Delft. Aangezien de brandweer bij het aanrijden een sirene mag voeren zal in praktijk het rijdtijdverlies kleiner zijn.

4. 5. Archeologie

Ter implementatie van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving, is de *Wet archeologische monumentenzorg (Wamz)* opgesteld en in november 2007 in werking getreden. De kern van de nieuwe wet is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven. De wet geeft aan dat archeologische belangen op een verantwoorde manier worden meegenomen in ruimtelijke plannen. Bij het opstellen van bestemmingsplannen moet rekening worden gehouden met de in hun bodem aanwezige waarden. Provincies hebben hierbij een toetsende rol.

In juni 2008 is een verkennend onderzoek op de onderhavige locaties uitgevoerd (zie bijlage 6). Uit het archeologisch verwachtingsmodel bleek dat archeologische waarden uit de prehistorie in de drie deelgebieden van het plangebied niet uitgesloten konden worden. Het meest noordelijke deelgebied (deelgebied 1) ligt op de flank van de dekzandrug van Emmen, de twee zuidelijke gebieden (deelgebieden 2 en 3) liggen lager, in een gebied waar in het Post-Saalien erosiegeulen zijn ontstaan. In het hoog gelegen gebied, ten noorden en oosten van de plangebieden, zijn in het verleden meerdere archeologische vondsten gedaan.

De drie deelgebieden volgen bestaande wegtracés. De werkzaamheden bestaan in de twee noordelijke deelgebieden (deelgebieden 1 en 2) uit het verbreden van de huidige weg. De bodem naast het wegtracé is hoogstwaarschijnlijk verstoord bij de aanleg van de huidige weg en het leggen van kabels en leidingen. In het zuidelijke deelgebied (deelgebied 3) wordt een studie gedaan naar de mogelijkheden voor verlegging van de bestaande weg. Hier betreft het ook een tot op heden onbebouwd perceel bij een huis en een gedeelte weidegrond. In dit gebied is de archeologische verwachtingswaarde laag.

Gezien het feit dat het hier gaat om reeds verstoorde grond, zal er geen schade aan archeologisch materiaal plaatsvinden. Ten aanzien van 'archeologie' bestaan er geen belemmeringen voor de voorgenomen activiteiten.

4. 6. Ecologie

Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is dat er geen strijdigheid ontstaat met wetgeving ten aanzien van gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet/ EHS) en de soortenbescherming (Flora- en faunawet).

Gebiedsbescherming

Op 1 oktober 2005 is de gewijzigde *Natuurbeschermingswet 1998* in werking getreden. Op grond van deze wet worden alle Speciale beschermingszones (SBZ's) van de Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000-gebieden) onder de werking van de Natuurbeschermingswet gebracht.

Naast deze gebieden wordt in het kader van gebiedsbescherming tevens gekeken naar overige natuurgebieden. Het totaal aan natuurgebieden (Natura 2000-gebieden en overige natuur) valt onder de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Ten noorden van het plangebied ligt het Noordbargerbos. Het Noordbargerbos maakt deel uit van de EHS. De reconstructie van de Nieuw-Amsterdamsestraat zal, gezien de afstand, geen invloed hebben op dit gebied. Het plangebied ligt niet in de omgeving van een Natura 2000-gebied. Vanuit het oogpunt van *gebiedsbescherming* bestaan er geen belemmeringen voor de uitvoer van dit project.

Soortenbescherming

De bescherming van soorten vindt primair plaats via de *Flora- en faunawet*. Gevolg van deze wet is dat op het moment dat nieuwe activiteiten aan de orde zijn, de mogelijke effecten op de te beschermen soorten moeten worden meegewogen.

In mei 2008 is er een quickscan met betrekking tot de ecologie op de onderhavige locatie uitgevoerd (zie bijlage 7). Uit de quickscan is gebleken dat het plangebied van belang is voor enkele zwaardere beschermde soorten, namelijk voor meerdere soorten broedvogels, de veldspitsmuis en mogelijk voor vleermuizen.

Mitigeren van negatieve effecten op broedvogels zal gebeuren door de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren, of de werkzaamheden voor het broedseizoen te starten en continu uit te voeren.

Ten behoeve van de veldspitsmuis is er een compensatieplan opgesteld (zie bijlage 8), omdat er leefgebied van de veldspitsmuis verloren gaat. Het compensatieplan is opgesteld in samenwerking met een erkende deskundige op het gebied van veldspitsmuizen. Hierdoor is het compensatieplan gewijzigd ten opzichte van eerdere inzichten.

Uitgangspunt van het nieuwe compensatieplan is dat alleen leefgebied verdwijnt waar het niet anders kan; ter plaatse van het nieuw te bouwen station en het stationsplein. Ook zal het compensatiegebied veel gunstiger is gelegen zijn.



Figuur 2. Compensatie ten behoeve van Veldspitsmuis

De stroken die op bovenstaande kaart met lichtgroen en donkergroen zijn aangegeven zullen als groengebieden worden geïntegreerd in de toekomstige plannen voor Delftlanden II/III. Belangrijk daarbij is dat deze gebieden een verbinding met elkaar hebben. De scheiding die de watergang Sleenstroom vormt tussen de noordelijke strook en het compensatiegebied zal moeten worden opgeheven, bijvoorbeeld door middel van een dam met een duiker. Iets dergelijks geldt voor de Wilhelmsweg die de strook langs het spoor scheidt van het compensatiegebied. Daar kan een buis onder de weg door voor een verbinding zorgen.

De juiste inrichting van de nieuwe biotoop zal nader bepaald worden in overleg met de veldspitsmuisdeskundige. Bestaande biotopen van de veldspitsmuis in de omgeving kunnen als voorbeeld dienen en meer inzicht geven in succesvolle inrichtingsfactoren. In eerste instantie wordt gedacht aan het opwerpen van een wal, deze ongestoord laten liggen en laten verruigen. Daarop kunnen vervolgens bomen en struiken worden geplant.

Voorafgaand aan de kap van de bomen met spleten en holten aan de noordoostzijde van het spoor, dienen deze onderzocht te worden op de aanwezigheid van holenbroeder en vleermuizen. Indien zij worden aangetroffen, is een ontheffing van de Flora- en faunawet vereist.

Naar aanleiding van de mogelijkheid van het voorkomen van vleermuizen in bepaalde bomen, is nagegaan welke bomen verplaatst of gekapt zouden worden. De betreffende bomen vallen niet in de gebieden welke in de ecoscan aangegeven worden. Een nader onderzoek of ontheffing voor vleermuizen is daarom niet benodigd.

De staat van instandhouding van de aanwezige soorten komt niet in gevaar, mits de mitigerende en compenserende maatregelen in acht worden genomen.

Het project kan doorgang vinden in het licht van de Natuurbeschermingswet en Flora- en faunawet.

4. 7. Watertoets

Algemeen

Het aspect *water* is in de afgelopen jaren steeds meer op een integrale wijze benaderd. Volgens het Waterbeleid in de 21^e eeuw is vastgelegd dat bij de totstandkoming van ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden met de belangen van het water.

Een belangrijke ontwikkeling in het waterbeleid is de Watertoets. Het doel van de Watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen meer expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De "winst" die wordt behaald bij de Watertoets, ligt bij de vroegtijdige betrokkenheid van de waterbeheerder en informatievoorziening.

Het plan ligt ten zuiden van de kern Emmen en maakt deel uit van de woonwijk Rietlanden. Het gebied valt onder het beheersgebied van het Waterschap Velt en Vecht. Het waterschap is in het kader van het bestemmingsplan geïnformeerd. Onderstaand is de reactie van het waterschap weergegeven.

In december 2008 heeft er overleg met het Waterschap Velt en Vecht plaatsgevonden, waarin de plannen geaccordeerd zijn. In dit overleg zijn afspraken gemaakt over de waterberging.

Bodemgesteldheid

De maaiveldhoogte van het terrein ligt rond de 15,60 m + NAP. De grondwaterstand varieert van circa 14,40 m + NAP tot circa 14,80 m + NAP. De ondergrond bestaat uit moerige podzolgronden met een veenkoloniaal dek en een moerige tussenlaag.

Drooglegging

Voor wegen wordt een drooglegging van 1 meter aangehouden. De weg moet dan minimaal op 15,80 m + NAP worden aangelegd, uitgaande van de huidige grondwaterstand.

Regenwater

Het regenwater wat op de wegverharding valt zal tot afstroming komen richting de bermen en bermsloten. De toename van het verhard oppervlak in dit plan is circa 7500 m². Dit zal meetbare invloed hebben op de waterhuishouding in het plangebied.

Er dient voldoende opvangcapaciteit aanwezig te zijn binnen het ontvangende oppervlaktewater. Is er onvoldoende opvangcapaciteit, dan zal hiervoor capaciteit gerealiseerd moeten worden. Een richting van denken is 10% van het nieuw verhard oppervlak te bestemmen voor waterberging binnen het peilvak.

In overleg met Waterschap Velt en Vecht is gekozen om de waterberging van dit plan te zoeken binnen de aangrenzende uitbreiding van de Delftlanden / Station Emmen-Zuid. Hiermee wordt versnippering van watercompensatie voorkomen en per peilvak een oplossing gezocht. Uiteindelijk zal het regenwater verdampen, opgenomen worden, infiltreren en afstromen via oppervlaktewater in de Delftlanden, naar de Sleenerstroom.

Om bodemvervuiling tegen te gaan is het wenselijk om geen gebruik te maken van uitlogende materialen.

Huidige rioolstelsel

Aan de oostkant van de Nieuw-Amsterdamsestraat ligt een hoofdafvoerleiding met een diameter van 1000 millimeter op circa 11,90 m + NAP met als bestemming de rioolwaterzuivering aan de Dikke Wijk. Er dient een minimale dekking van 1,20 meter op deze buis aanwezig te zijn. Het maaiveld boven deze buis mag dan ook niet verder worden verlaagd dan circa 14,30 m + NAP.

Tevens ligt er een regenwaterleiding met een diameter van 400 millimeter die loost op het zuidelijk gelegen oppervlaktewater langs de Nieuw-Amsterdamsestraat. Deze leiding ligt op circa 14,05 m + NAP. Er dient een minimale dekking van 1,20 meter op deze buis aanwezig te zijn. Het maaiveld mag boven deze buis dan ook niet worden verlaagd dan circa 15,95 m + NAP.

4. 8. Kabels en leidingen

Kabels en leidingen zijn elementen waarmee bij ruimtelijke plannen nadrukkelijk rekening moet worden gehouden. Het gaat dan bijvoorbeeld om hogedruk-gasleidingen of boven- of ondergrondse hoogspanningsmasten. In het plangebied bevinden zich geen kabels of leidingen die van invloed zijn op de reconstructie van de weg of de aanleg van het station.

5. PLANUITGANGSPUNTEN

De Nieuw-Amsterdamsestraat is in het categoriseringsplan behorend bij het GVVP benoemd als gebiedsontsluitingsweg. Op deze wegen geldt een maximum snelheid van 50 km/uur binnen de bebouwde kom en 80 km/uur buiten de bebouwde kom. De Nieuw-Amsterdamsestraat zal in 2010 tussen de Rondweg en het kruispunt Veldstukken heringericht worden. Hieronder staat een toelichting op de keuzes die zijn gemaakt (zie ook figuur 3).

5. 1. Wegvakken

Uitgangspunt bij de herinrichting is dat de snelheid op de Nieuw-Amsterdamsestraat zal worden aangepast naar 50 km/uur. De maatvoering in het ontwerp is hier op afgestemd. Door de uitbreiding van Delftlanden is het terugbrengen van de snelheid op dit weggedeelte een logische keuze.

Het eerste gedeelte van de Nieuw-Amsterdamsestraat tussen de Rondweg en de aansluiting met de Oude Delft wordt ingericht als 2x2-gebiedsontsluitingsweg. Dit komt overeen met de afspraken die met de provincie Drenthe zijn gemaakt in het bereikbaarheidsconvenant. De verkeersintensiteiten op dit weggedeelte (in 2020 ongeveer 18.000 motorvoertuigen per etmaal) rechtvaardigen een 2x2-oplossing.

Het huidige fietspad aan de westzijde van de Nieuw-Amsterdamsestraat blijft gehandhaafd, maar zal een aantal meters naar het westen worden opgeschoven.

5. 2. Spoorwegovergang

De huidige spoorwegovergang zal worden vervangen door een ongelijkvloerse kruising (tunnelbak). Er is voor gekozen om de tunnelbak nu reeds voor 2x2-rijstroken met een fiets- en voetpad uit te voeren. Dit kan tegen geringe meerkosten ten opzichte van 2x1-rijstrook terwijl er een robuust bouwwerk wordt gerealiseerd dat een verdere verkeerstoename na 2020 op zal vangen. Uitgangspunt bij het ontwerp van de tunnelbak is dat het spoor in de toekomst kan worden verdubbeld. De realisatie van de tunnelbak is planologisch mogelijk gemaakt in de vrijstelling voor het station Emmen-Zuid.

Daar waar de 2x2-rijstroken ten zuiden van de kruising met het spoor weer op maaiveldhoogte komen, wordt er een uitvoegstrook gemaakt om de overgang naar de 2x1-rijstrook te verduidelijken.

5. 3. Kruispunten

Op het kruispunt met de Oude Delft en de Waanderweg zal een turborotonde worden aangelegd, waardoor de verkeersveiligheid wordt verbeterd en het aantal verkeersslachtoffers zal afnemen. Een turborotonde is een speciale vorm van een meerstrooksrotonde.



Figuur 3. Ontwerp

In plaats van de traditionele tweestrooksrotonde met concentrische belijning, is een turborotonde uitgevoerd als een meer ovale vorm met een spiraalbelijning van de rijstroken. De rijstroken lopen altijd automatisch van binnen naar buiten.

De weggebruiker wordt met behulp van belijning, pijlmarkering, bewegwijzering en voorsorteeborden geïnformeerd. Vanwege de hoge verkeersbelasting op dit kruispunt, is een traditionele enkelstrooks rotonde geen optie.

De aansluiting van de Wilhelmsweg wordt ongeveer 60 meter naar het noorden opgeschoven. Dit is noodzakelijk vanwege de aanleg van de tunnelbak onder het spoor. Het kruispunt wordt ingericht als voorrangskruispunt. In het ontwerp is opstelruimte in de middenberm voorzien. Hierdoor kan gemotoriseerd verkeer vanaf de Wilhelmsweg richting het noorden in twee etappes de Nieuw-Amsterdamsestraat oprijden waardoor het voldoende tijd heeft om te zien of er conflicterend verkeer uit de tunnelbak komt.

De Wilhelmsweg wordt de nieuwe ontsluiting van station Emmen-Zuid. Mogelijk wordt het station in de toekomst ontsloten via de rotonde op de Oude Delft. Dit is afhankelijk van de herrijking van het Masterplan Delftlanden fase 2 en 3. Als in de toekomst de Nieuw-Amsterdamsestraat volledig als 2x2 gebiedsontsluitingsweg wordt aangelegd, zal het kruispunt worden opgeheven. Voor het openbaar vervoer blijft deze aansluiting mogelijk behouden.

Op de aansluiting van de Veldstukken wordt een traditionele enkelstrooksrotonde aangelegd. Uit landelijke ervaringen blijkt dat hierdoor het aantal ongevallen op dit kruispunt zal afnemen.

De bestaande aansluiting van de Oude Wilhelmsweg zal worden verlegd en wordt aangesloten op de nieuwe rotonde bij de Veldstukken. Dit is nog wel afhankelijk van onderhandelingen die met de huidige grondeigenaar worden gevoerd. Indien deze onderhandelingen geen gevolg krijgen, blijft de Oude Wilhelmsweg aangesloten op de bestaande locatie.

5. 4. Bushaltes

De huidige bushaltes langs de Nieuw-Amsterdamsestraat bij Veldstukken en Oude Delft blijven in het voorliggende plan behouden. De bushalte bij Veldstukken aan de westzijde van de Nieuw-Amsterdamsestraat wordt enkele tientallen meters verplaatst in verband met de aan te leggen rotonde.

In het plan bestaat de mogelijkheid voor de aanleg van haltekommen direct ten noorden van de verlegde Wilhelmsweg voor doorgaande bussen. In principe halteert al het openbaar busvervoer op het voorplein van station Zuid.

5. 5. Verplaatsen van de bebouwde kom

De huidige bebouwde komgrens ligt momenteel voor de afslag Waanderveld. Deze zal worden verschoven naar de locatie ten zuiden van de afslag Veldstukken.

5. 6. Fietsverkeer

Het huidige fietspad aan de westzijde van de Nieuw-Amsterdamsestraat blijft gehandhaafd, maar zal een aantal meters naar het westen worden opgeschoven, aangezien de verbreding van de Nieuw-Amsterdamsestraat in deze richting plaatsvindt. Op de nieuwe rotonde op het kruispunt met de Oude Delft zijn oversteekvoorzieningen getroffen aan de zuidzijde van de rotonde voor de relatie Delftlanden - Waanderveld en aan de westzijde voor het doorgaande fietsverkeer langs de Nieuw-Amsterdamsestraat. Door een brede middenberm kunnen fietsers hier in twee etappes oversteken. In verband met de verkeersveiligheid voor fietsers is aan deze takken van de rotonde één afrijstrook voor het autoverkeer voorzien. Dit is afwijkend ten opzichte van het originele concept van een turborotonde.

Ter hoogte van het toekomstige station Emmen-Zuid is voor langzaam verkeer een ongelijkvloerse oversteek over de Nieuw-Amsterdamsestraat voorzien. Deze fietsbrug ligt parallel aan het spoor en verbindt de zuidkant van Waanderveld met het station. De fietsoversteek ter hoogte van Veldstukken is voorzien aan de zuidzijde van de nieuwe rotonde. Door de lage snelheden van het autoverkeer wordt de verkeersveiligheid voor de fietser op dit punt aanzienlijk verbeterd.

5. 7. Aanleg station

Voor de aanleg van het station Emmen-Zuid is een vrijstellingsprocedure doorlopen. De vrijstelling voor de aanleg van het station is inmiddels verleend en onherroepelijk. Het station vormt een onderdeel van dit bestemmingsplan.

6. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

6. 1. Algemeen

In dit hoofdstuk worden de bestemmingen en de bijbehorende regels beschreven. Daarnaast zal, daar waar dat verduidelijkend werkt, ook de systematiek van de verbeelding (plankaart) worden toegelicht. Daarbij wordt aangegeven op welke wijze de binnen het plangebied voorkomende functies in het bestemmingsplan zijn geregeld. Het bestemmingsplan is erop gericht de reconstructie van de Nieuw-Amsterdamsestraat en de aanleg van het station met bijbehorend parkeerterrein planologisch mogelijk te maken.

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsbepalingen van de gronden in het plangebied. De wijze waarop de regeling juridisch zal worden vormgegeven, wordt bepaald door de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Op de verbeelding zijn de verschillende bestemmingen vastgelegd, in de regels (per bestemming) de bouw- en gebruiksmogelijkheden. De verbeelding en regels zijn opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP 2008).

Het Bro bepaalt dat een bestemmingsplan vergezeld gaat van een toelichting. Deze toelichting heeft geen juridische status, maar is wel belangrijk als het gaat om de onderbouwing van hetgeen in het bestemmingsplan is geregeld en de uitleg daarvan.

6. 2. Juridisch systeem

In de voorgaande hoofdstukken zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke situatie in het plangebied aangegeven. Deze uitgangspunten zijn getoetst aan de milieu- en omgevingsaspecten en het beleid. In dit hoofdstuk wordt de inhoud van de bestemmingen (de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden) toegelicht en wordt aangegeven hoe de uitgangspunten hun juridische vertaling in het eigenlijke plan hebben gekregen. De bestemmingen zijn juridisch vastgelegd in de tekst van de regels en in beeld op de verbeelding. Verbeelding en regels zijn één geheel en niet afzonderlijk leesbaar.

De regels bevatten allereerst een bestemmingsomschrijving. Hierin is per bestemming uitgewerkt voor welk doel of doeleinden de gronden mogen worden benut. Naast de bestemmingsomschrijving zijn in de regels bouwregels, aanlegvergunningen en gebruiksregels opgenomen. Gerelateerd aan de toegelaten gebruiksfuncties, zijn in de bouwregels eisen gesteld aan de hoogte, aard, nadere situering, diepte, aantal bouwlagen, etc. van gebouwen en bouwwerken.

In de regels is het mogelijk om daarnaast een aantal aanleg- en sloopvergunningenstelsels op te nemen voor het uitvoeren van in de regels omschreven werkzaamheden.

De gebruiksregels verbieden bepaalde vormen van gebruik binnen een bestemming (specifieke gebruiksregels) dan wel alle gebruik in strijd met de gegeven bestemming (algemene gebruiksregels).

Flexibiliteitsbepalingen

De regels bevatten een aantal flexibiliteitsbepalingen in de vorm van nadere eisen en ontheffingen. Deze bepalingen maken het mogelijk veranderingen mogelijk te maken en uitzonderingen toe te staan. In de regels zijn de criteria aangegeven die bij de beoordeling van nadere eisen en ontheffingen in acht dienen te worden genomen.

Vergunningsvrij bouwen

Uit het Besluit bouwvergunningsvrije en licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken (Bblb), volgt dat een grote categorie bouwwerken, zoals garages, serres, e.d., binnen nader gestelde maximale afmetingen, bouwvergunningsvrij gerealiseerd kan worden. Het bouwen van deze bouwwerken wordt niet aan het bestemmingsplan getoetst.

Verwerkelijking

De gemeente heeft nog niet alle gronden die nodig zijn voor de uitvoering van het plan in eigendom. Op basis van dit bestemmingsplan heeft de gemeente de mogelijkheid om verwerkelijking van de gronden in de toekomst te realiseren. De betreffende gronden zijn op de verbeelding voorzien van de gebiedsaanduiding "Wro-zone - verwerkelijking in de naaste toekomst" en als zodanig in de regels opgenomen.

6. 3. Toelichting op de bestemmingen

In deze paragraaf wordt een korte toelichting gegeven op de gebruiks- en bouw mogelijkheden van de bestemmingen in dit plan.

Verkeer

De Nieuw-Amsterdamsestraat en de Wilhelmsweg zijn opgenomen binnen de bestemming "Verkeer". Deze wegen zijn bedoeld voor doorgaand verkeer. Binnen de bestemming wordt de reconstructie van de Nieuw-Amsterdamsestraat, alsmede de verlegging van de Wilhelmsweg mogelijk gemaakt. Het wegprofiel dient te worden ingericht, zoals aangegeven op het dwarsprofiel op de verbeelding. Hiervan kan ontheffing verleend worden. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen opgericht worden.

Verkeer - Parkeren

De bestemming "Verkeer - Parkeren" is bedoeld voor het bij het station behorende terrein. Op dit terrein zullen parkeervoorzieningen worden gerealiseerd ten behoeve van de P+R-functie die het station vervult. Binnen deze bestemming zijn verder ook voorzieningen voor openbaar vervoer, zoals busstations toegestaan.

Verkeer - Railverkeer

De spoorlijn Zwolle-Emmen-Zwolle en het nieuw aan te leggen station Emmen-Zuid zijn geregeld binnen de bestemming "Verkeer - Railverkeer".

Het nieuw aan te leggen station heeft een duidelijke functie voor de spoorlijn. Daarom is het binnen deze bestemming opgenomen.

Ter plaatse van de functieaanduiding "tunnel" zijn wegen, fietspaden, e.d. toegestaan. Deze aanduiding is gelegen op de plaats waar de Nieuw-Amsterdamsestraat het spoor kruist. Hier zal de Nieuw-Amsterdamsestraat onder het spoor worden aangelegd.

7. UITVOERBAARHEID

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt in de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid.

7. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vanuit het oogpunt van maatschappelijke uitvoerbaarheid, is de gemeente van mening dat belangenorganisaties en burgers moeten worden betrokken bij de voorbereiding van het onderhavige bestemmingsplan. Daarom heeft er op 21 mei 2008 een informatiemiddag/-avond plaatsgevonden over de geplande werkzaamheden omtrent de Nieuw-Amsterdamsestraat.

De bijeenkomst was goed bezocht en uit de reacties van de mensen viel op te maken dat er uitsluitend positief gereageerd werd op de plannen. Men was van mening dat de huidige situatie, de aansluitingen vanuit de Rietlanden op de Nieuw-Amsterdamsestraat, onveilig is en dat de toekomstige situatie een verbetering opleverde.

Verder hebben de overlegpartners van 16 december tot en met 30 december de mogelijkheid gehad om op het plan te reageren in het kader van het artikel 3.1.1 Overleg van het Besluit ruimtelijke ordening (zie hoofdstuk 8).

De reacties van het Overleg ex artikel 3.1.1 zijn in dit ontwerp-bestemmingsplan verwerkt.

7. 2. Grondexploitatie

Per 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening in werking getreden. Met de inwerkingtreding van de Wro rust op de gemeente de verplichting tot kostenverhaal bij grondexploitatie. Deze verplichting houdt in dat als de gemeente er niet in slaagt met alle particuliere eigenaren in het gebied een overeenkomst te sluiten over grondexploitatie, de gemeente publiekrechtelijk de kosten moet verhalen bij alle eigenaren waarmee niet gecontracteerd is. De te verhalen kosten worden limitatief opgesomd in artikelen 6.2.3 tot en met 6.2.5 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Om tot kosten verhaal te kunnen overgaan, moet er wel sprake zijn van een bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in de realisatie van een dergelijk bouwplan. Er hoeft dan ook voor het onderhavige bestemmingsplan geen exploitatieplan te worden opgesteld.

7. 3. Economische uitvoerbaarheid

Er is voor de realisatie van de twee rotondes en de verdubbeling van de Nieuw-Amsterdamsestraat tussen de rondweg en de rotonde Delftlanden in totaal een bedrag van € 1.911.000 beschikbaar vanuit het programma duurzame stedelijke bereikbaarheid, een bijdrage van € 1.238.000 door de gemeente en € 628.000 door de provincie. Volgens een globale raming zijn daarmee de kosten van dat plandeel gedekt.

Het "Convenant Duurzame stedelijke bereikbaarheid Gemeente Emmen en de Provincie Drenthe" is op 28 februari 2006 overeengekomen en ondertekend. Voor de voorgestelde aanpassing van het wegvak tussen de rotonde Delftlanden en de onderdoorgang zullen nog aanvullende middelen worden aangewezen. Gesteld kan worden dat het plan economisch haalbaar is. Het maken van een exploitatieplan is niet vereist en niet nodig.

8. OVERLEG

In het kader van het vooroverleg is het voorontwerp van het Bestemmingsplan Emmen - Nieuw-Amsterdamsestraat voorgelegd aan de volgende instanties:

1. Arriva Nederland;
2. NV Nederlandse Spoorwegen;
3. VROM Inspectie Regio Noord;
4. Wijkvereniging de Rietlanden;
5. RACM;
6. Pro Rail;
7. Brandweer;
8. Ministerie van Defensie;
9. Provincie Drenthe;
10. Waterschap Velt en Vecht;
11. IVN vereniging voor natuur en milieu-educatie.

De schriftelijke reacties worden hieronder samengevat weergegeven. Tevens zijn ze voorzien van een gemeentelijke reactie. Alle ontvangen reacties zijn in bijlage 9 bij de toelichting aan het plan toegevoegd.

Ad 1. Arriva Nederland

Arriva heeft aangegeven dat zij geen haltes voorzien in het ontwerp.

Reactie: Op de verbeelding wordt dit niet opgenomen. In de regels wordt er ruimte geboden om bushaltes en dergelijke te realiseren.

Ad 2. NV Nederlandse Spoorwegen

Het plan geeft voor de Nederlandse Spoorwegen geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Reactie: Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Ad 3. VROM Inspectie Regio Noord

De VROM Inspectie Regio Noord geeft aan dat de rijksdiensten geen opmerkingen op het plan hebben.

Reactie: Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Ad 4. Wijkcentrum de Rietlanden

Het Wijkcentrum heeft geen reactie gegeven.

Ad 5. RACM

Het RACM heeft niet gereageerd op het plan.

Ad 6. ProRail

ProRail heeft niet gereageerd.

Ad 7. Brandweer

De brandweer heeft aangegeven geen opmerkingen op het bestemmingsplan te hebben.

Reactie: Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Ad 8. Ministerie van Defensie

Het Ministerie van Defensie heeft geen opmerkingen op het plan.

Reactie: Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Ad 9. Provincie Drenthe

De provincie Drenthe heeft ingestemd met het plan en stel voor het plan in procedure te brengen.

Reactie: Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Ad 10. Waterschap Velt en Vecht

Het Waterschap Velt en Vecht heeft niet gereageerd.

Ad 11. IVN vereniging voor natuur en milieueducatie

IVN vereniging voor natuur en milieueducatie heeft een opmerking over het compensatieplan van de veldspitsmuis geplaatst. Dat de aanplant van boschages en dergelijk kan wat IVN betreft niet langs de Nieuw-Amsterdamsestraat plaatsvinden, omdat er juist op dat tracé gewerkt wordt in verband met de verbreding.

Reactie: De gemeente stelt daarom voor de compensatie wat westelijker van de aangegeven lijn (rode contour op figuur 2) aan te planten. In paragraaf 4.6 is dit nader toegelicht.

===