

Onderbouwing agendapunt

Betreft agendering van:	Brief van 17 dec 2009,onderwerp Masterstudie Florijnas
Geagendeerd door:	GroenLinks
Vergadering:	Statencommissie BFE
Datum vergadering:	10 maart 2010
Motivatie voor agendering:	<p>De brief geeft aantal onderwerpen aan, waaruit blijkt dat de provincie en de gemeente daarover van mening verschillen. De provincie maakt kanttekeningen bij:</p> <ul style="list-style-type: none">- nog geen zicht op financiële gevolgen op hoofdlijnen,- en op de financieel programmatische samenhang met het RSP- fasering en prioritering- risico's krimp. <p>Daarnaast geeft de provincie aan dat een aansluiting van Assen-Zuid op de N33 ten oosten van de spoorlijn niet aan de orde kan zijn, terwijl dit wel het voorstel vanuit de gemeente is.</p>
Visie van de fractie	<p>Volgens GroenLinks moeten deze vragen, kanttekeningen en verschillen van mening goed worden besproken. Deze brief was ter kennisneming geagendeerd op OGB vergadering 27-01-2010. GroenLinks vindt dat dit geagendeerd moet worden in een volgende vergadering.</p>
Vragen aan de overige fracties:	<p>1. Bent u het met GroenLinks eens dat deze opmerkingen en kanttekeningen van de provincie richting de gemeente het wenselijk maken deze brief te agenderen,zodat de statenfracties hun mening kunnen geven.</p>
Vragen aan het college van GS:	<p>1. Bestuurlijk gezien vraagt deze brief om behandeling in BFE</p> <ul style="list-style-type: none">- heeft de provincie enig zicht op de financiële gevolgen?- hoe ziet de provincie de financieel programmatische samenhang met RSP?- hoe denkt de provincie om te gaan met eventuele fasering en prioritering en risico's als tegenvallende inwonertallen, werkgelegenheid, onvoldoende marktbetrokkenheid en financiële tegenvallers? <p>2 .Inhoudelijk,verkeerskundig en in het kader van de ruimtelijke ordening, vraagt deze brief ook om de mening van de commissie OGB. Wij vragen daarom bij de behandeling in BFE ook OGB leden uit te nodigen.</p>

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

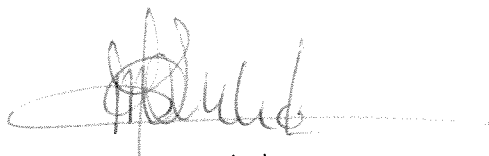
Assen, 17 december 2009
Ons kenmerk 51/5.8/2009016814
Behandeld door de heer L Hoven (0592) 36 54 98
Onderwerp: Masterstudie FlorijnAs

Geachte voorzitter/leden,

In het kader van de voortschrijdende informatievoorziening over de Drentse uitwerking van het Convenant RSP-ZZL ontvangt u hierbij ter kennisneming de ontwerp-masterstudie Assen FlorijnAs, het bijbehorende raadsvoorstel van 7 december 2009 en onze reactie van 18 november 2009 op de (voor)ontwerpstudie.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,


, secretaris


, voorzitter

Bijlage(n):
ga.coll.





Raadsvergadering van: 17 december 2009

Onderwerp:

Datum: 7 december 2009

Uitkomst Masterstudie FlorijnAs (fase 2)

Doel:

Geven van uw reactie op het eindproduct van de Masterstudie FlorijnAs.

Achtergrond:

In februari 2009 heeft het stedenbouwkundig bureau DeZwarteHond de opdracht gekregen tot het uitvoeren van een Masterstudie als input voor de structuurvisie waarbij een ruimtelijke visie op de FlorijnAs in 2020 diende te worden opgesteld.

Op 2 juli jl. heeft u kennisgenomen van de tussenuitkomst van de Masterstudie FlorijnAs (fase 1) en deze ter afdoening in handen van het college gesteld. Centraal in deze tussenfase stond de keuze voor de variant van de compacte stad. In de afgelopen maanden heeft DeZwarteHond de studie conform deze voorkeursvariant verder uitgewerkt. Dit houdt in dat cruciale onderdelen verder zijn uitgeschetst om ruimtebeslag en investeringskosten (gedetailleerder) in beeld te krijgen.

Het onderzoek heeft thans geresulteerd in een ruimtelijke visie op de FlorijnAs waarin volgens opdracht een samenhangend beeld van de duurzame, sociale, recreatieve, ruimtelijke en economische ontwikkelingen wordt geschetst. Kansrijke oplossingsrichtingen (haalbaar en maakbaar) voor cruciale onderdelen worden hierin aangegeven. In deze studie worden de ambities voor de onderliggende deelgebieden Stadsbedrijvenpark, 2^e fase Blauwe As, Stationsgebied en Assen-Zuid goed weergegeven. Aangevuld met de randvoorwaarden voor deze deelprojecten legt deze studie de basis voor het vervolg.

Relatie met structuurvisie

De Masterstudie en structuurvisie zijn parallel tot stand gekomen en voortdurend op elkaar afgestemd. De Masterstudie heeft tot input voor de structuurvisie gediend en de structuurvisie op haar beurt heeft de kaders aangegeven waarbinnen de Masterstudie kon worden uitgevoerd. De Masterstudie FlorijnAs past binnen het kader van de structuurvisie.

Geen blauwdruk, wel kader

De Masterstudie is een ruimtelijke visie op de FlorijnAs met een doorkijk naar 2020 en is derhalve geen blauwdruk doch een kader voor verdere uitwerking. In de Masterstudie wordt een aantal principiële en conceptuele keuzes gemaakt welke in de uitwerking van de deelgebieden als richtinggevende kaders worden meegegeven. De Masterstudie bevat geen eindbeeld maar wel een ontwikkelkader voor het oplossen van een aantal opgaven waar de stad de komende jaren voor staat.

Door nu in te stemmen met de Masterstudie worden de ambities en kaders voor de verdere uitwerking van de deelgebieden vastgelegd. Het geeft globaal een stedenbouwkundige verkenning van de hoofdstructuur weer. Bij het uitwerken van de Masterstudie is op allerlei vlakken globaal onderzoek gedaan. Maar veel vragen zijn nog niet of onvoldoende beantwoord. Om gefundeerd een aantal keuzes te maken is aanvullend onderzoek nodig en stedenbouwkundige studies per deelgebied. Vragen die aan de orde komen hebben betrekking op verkeer, openbaar vervoer, milieu, veiligheid, programmering. Hiervoor zullen een aantal inrichtingschetsen van de deelgebieden moeten worden uitgewerkt. Waarbij de keuzes op deelgebiedniveau gemaakt gaan worden. Er is dus sprake van getrapte besluitvorming: eerst over de ambities en de kaders van de Masterstudie voor de nadere uitwerking en vervolgens over integrale keuzes op deelgebiedniveau.

Voor de uitvoering van de Masterstudie zullen aparte projectplannen voor de deelgebieden FlorijnAs worden opgesteld (zie verder "uitvoering en planning".)

Samenwerking met provincie

De Masterstudie is in nauw overleg met de provincie tot stand gekomen. Provinciale ambtenaren zijn vertegenwoordigd in zowel projectgroep als programmagroep. Op bestuurlijk niveau is de stuurgroep FlorijnAs betrokken geweest. Het college van Gedeputeerde Staten (GS) heeft i.v.m. het geen doorgang kunnen vinden van de stuurgroep van 9 november jl. per schrijven d.d. 18 november 2009 gereageerd. Behoudens enige aandachtspunten (zie bijlage 2) spreekt GS haar grote waardering uit voor de overall-visie en de vertaling in nieuwe concepten voor



gebiedsontwikkeling.

Van de gemaakte kanttekeningen is met name de afwijzing van de ontsluiting Assen-Zuid richting N33 nog een onderwerp van discussie. Hiervoor wordt echter in goed overleg naar een oplossing gezocht waar zowel gemeente als provincie zich in kunnen vinden. Voor de gemeente is de ontsluiting cruciaal vanwege de directe bereikbaarheid van Assen-Zuid en het geplande station Assen-Zuid, voor de provincie speelt het belang van het Nationaal Landschap. Over de verdubbeling N33 en in het bijzonder de knoop A28-N33 (de zgn. "fly-over") wordt u separaat geïnformeerd.

Financiële toelichting:

Voor de Masterstudie is een investeringsraming opgesteld. Deze is opgesteld aan de hand van de beschikbare schetsen en op basis van kengetallen. Hetgeen past bij de fase van het project. Op basis van deze doorrekening is de verwachting dat de totale investering uitkomst op € 233 miljoen (prijspeil 2009, inclusief onvoorzien, plankosten en BTW).

Als gekeken wordt naar het detailniveau van de Masterstudie dient een bandbreedte te worden aangehouden waarbinnen de investeringsraming, op basis van de gehanteerde uitgangspunten, zich zal gaan bevinden. Gezien het stadium waarin de plannen zich bevinden is aan de bovenzijde een bandbreedte van +10% aangehouden en aan de onderzijde bandbreedte van 5%. Er zal bij de verdere uitwerking van de plannen gekeken worden naar de mogelijkheden om de werkzaamheden efficiënter uit te voeren door bijvoorbeeld weggedeelten deels te handhaven en uit te breiden in plaats van compleet aanleggen van nieuwe infrastructuur. Dit kan een positieve invloed hebben op de verwachte investeringskosten. De bandbreedte van de investering ligt tussen € 221 en € 256 miljoen (prijspeil 2009, inclusief onvoorzien, plankosten en BTW). Met de provincie zijn afspraken gemaakt over de dekking van de RSP-bijdrage voor het project FlorijnAs. Over de nadere uitwerking van deze afspraken zullen wij u separaat informeren.

Communicatie:

Voor deze raadspresentatie zijn ook de Provinciale Staten, Gedeputeerden en de bewonersoverleggen Assen-Centrum en Assen-Oost uitgenodigd om als toehoorder aanwezig te zijn. Eventueel volgt hierna nog een aanvullende ontmoeting met de bewonersoverleggen.

Op 5 november jl. is er een informerende bijeenkomst met belangrijke stakeholders geweest. Hierbij waren vertegenwoordigers van openbaar vervoer, zorginstellingen, ontwikkelaars en ondernemersverenigingen aanwezig. De Masterstudie werd daar positief ontvangen. Ook zijn er twee zgn. expertmeetings gehouden met de thema's "groen" en "NS/Prorail". Ook in deze meetings werd positief op de voorgestelde ontwikkelingen gereageerd en hebben betrokkenen aangegeven graag bij de verdere uitwerking te worden betrokken.

De Masterstudie wordt verder op diverse manieren aan het Asser publiek, stakeholders, de regio en belangengroepen gepresenteerd, onder meer via de eigen communicatiekanalen, een presentatie in de hal van het stadhuis en diverse bijeenkomsten.

Bij de uitwerking van de Masterstudie in deelprojecten betrekken we inwoners en belangenorganisaties op interactieve wijze. Dit doen we volgens het vastgestelde beleid interactief werken.

Conform eerdere toezeggingen zult u bij de verdere uitwerking naast reguliere verslag- en presentatiemomenten regelmatig d.m.v. een brief op de hoogte worden gehouden over de voortgang van het programma FlorijnAs.

Uitvoering en planning:

Voor de verdere uitwerking van de Masterstudie zullen nieuwe projectplannen voor de deelgebieden FlorijnAs worden opgesteld. Hierin zal per deelproject het beoogd resultaat, de kosten, planning en voorbereidingskrediet worden opgenomen. Wij komen hier in februari 2010 bij u op terug om u op deze wijze instemming te vragen voor de voorgestelde uitwerking van de Masterstudie FlorijnAs en de Masterstudie vast te stellen. De richtinggevende conclusies en opmerkingen van uw raad worden meegenomen bij het opstellen van de projectplannen voor de deelgebieden.

Bijlagen voor raadsleden:

1. Rapportage Assen FlorijnAs, Masterstudie.
2. Brief Gedeputeerde Staten van Drenthe d.d. 18 november 2009.



Besluitvorming raad:

De raad van de gemeente Assen stelt de volgende wijze van afhandeling vast:

- Voor kennisgeving aannemen
- Voor advies in handen stellen van het college
- Ter afdoening in handen stellen van het college
- Ter afdoening in handen stellen van de griffier
- Betrekken bij opiniërend of besluitvormend blok van een volgende raadsvergadering
- Anders, namelijk:

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 17 december 2009.

Aan:
het college van burgemeester en
wethouders van Assen
Postbus 30018
9400 RA ASSEN



Assen, 18 november 2009
Ons kenmerk 47/5.3/2009015005
Behandeld door de heer L. Hoven (0592) 36 54 98
Onderwerp: Ontwerp-masterstudie FlorijnAs

Geacht college,

In verband met de annulering van de stuurgroep FlorijnAs van 9 november jl. geven wij langs deze weg onze reactie op hoofdlijnen op het ontwerp van de masterstudie FlorijnAs (versie 4 november), opdat zij kan worden betrokken bij de voorbereiding van uw raadsvoorstel.

Wij hebben met grote interesse kennis genomen van de uitwerking in de masterstudie van de eerder gezamenlijk uitgesproken RSP-ambities FlorijnAs. Onze waardering voor de overall-visie en de vertaling in nieuwe concepten voor gebiedsontwikkeling. De studie biedt veel positieve aanknopingspunten met de nieuwe provinciale Omgevingsvisie, onder meer op het terrein van zorgvuldig ruimtegebruik, duurzaamheid en versterking van de kernkwaliteiten stad en omgeving. Spraakmakend vinden wij de uitgangspunten voor de Havenkade, Stadsboulevard, Stationsplein, Zorgcluster Zuid, "multifunctionele landschappen" en het "ring denken" voor Assen-Zuid/TT-Universe. Veel onderdelen vergen voor een definitief oordeel een nadere uitwerking in deelgebiedvisies en projectplannen. De masterstudie biedt naar onze mening een uitdagende basis voor dit verdere planproces. Wij zijn bereid dit proces zowel bestuurlijk als ambtelijk waar mogelijk en nodig in samenwerking vorm te geven.

Meer specifiek geeft de voorliggende versie van de masterstudie ons aanleiding tot de volgende kanttekeningen.

De studie biedt (nog) geen zicht op de financiële gevolgen op hoofdlijnen en de financieel programmatische samenhang met het RSP (programmaperiode 2008-2020). Verder geeft de masterstudie niet aan hoe om te gaan met vraagstukken als fasering en prioritering en risico's als tegenvallende inwonertallen (oriëntatie op groei

versus regionale krimp), werkgelegenheid, onvoldoende marktbetrokkenheid en financiële tegenvallers.

Belangrijke beleidsonderwerpen vanuit provinciale optiek, die bij de uitwerking van het concept FlorijnAs zouden moeten worden verdiept, zijn naar onze mening duurzaamheid, decentrale energie, kenniseconomie en OV-concept Kolibri. In deze samenhang stemmen wij in met de door u voorgestelde tekst in de structuurvisie Assen voor het onderdeel Ontwikkeling openbaarvervoer netwerk Kolibri (stuurgroep FlorijnAs 9 november 2009, agendapunt 4). Deze tekst luidt: *"Het openbaar vervoer moet een aantrekkelijk alternatief zijn voor de auto. De verbindingen in het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen worden aanmerkelijk verbeterd met de komst van Kolibri. Dit is een regionaal openbaarvervoerssysteem met een slimme combinatie van trein, tram en bus. De woon- en werkgebieden moeten met het openbaar vervoer goed bereikbaar zijn. Vanuit de woonwijken rijden stads- en servicebussen met als eindpunt het NS-station. Bij de bushaltes komen fietsenstallingen".*

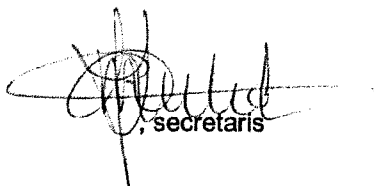
Goede kansen zien wij ook voor de versterking van de relatie stad en omgeving, het zogenoemde "ritsen van rood en blauw/groen". Wij denken hierbij aan het Nationaal Landschap Drentsche Aa (landschap en recreatie), TT-Circuit/Assen-Zuid (werken, landschap, recreatie) en de westelijke stadsrand (recreatie, landschap en wonen).

Voor de uitwerking van het verkeersknooppunt A28/N33 hebben wij eerder aangegeven te kunnen instemmen met de zgn. "fly-over" variant, maar dat een aansluiting van Assen-Zuid (bedrijventerrein en NS-station) op de N33 ten oosten van de spoorlijn niet aan de orde kan zijn in verband met de belangen van het Nationaal Landschap Drentsche Aa. Dat betekent in onze visie dat de ontsluiting Assen-Zuid richting N33 vorm dient te krijgen via een aansluiting ten westen van de spoorlijn, dan wel via de nieuwe aansluiting A28-zuid/zuid.

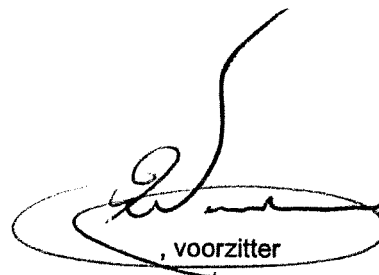
Wij hopen met deze reactie een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan het besluitvormingsproces voor de masterstudie FlorijnAs. Wij stellen ons voor na vaststelling door uw college, het raadsvoorstel en de masterstudie ook ter kennisneming te zenden aan provinciale staten.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,



, secretaris



, voorzitter

cs/coll.

DeZwarteHond.

Assen FlorijnAs

concept Masterstudie



Masterstudie

Inhoud

Inleiding	6-9
Regio	11
Assen in de stedelijke regio	12-15
De 7 opgaven van Assen	16-22
Assen	25
Programma	26
Verdeling programma 2020-2030	27-29
Van generiek naar specifiek	30-37
Multifunctionele landschappen FlorijnAs	38-41
Programmaverdeling FlorijnAs	42-43
Infrastructuur	44
Hoofdstructuur	45-47
Openbaar vervoer	48-49
Langzaam verkeer	50-51
FlorijnAs; Stadsboulevard	56-57
Parkeren	58-59
Landschap FlorijnAs	60-65
Duurzaamheid en Sociaal	66-71
Samenvatting	72-75
Plankaart	78-79
Deelgebieden	81
Havenkwartier / BlauweAs 2e fase / Veemarktterrein	82
Morfologie	83-85
Plankaart deelgebied	86-87
Impressies	88-93
Infrastructuur	94-95

Landschap	96-97
Referenties	98-99
Programma	100-101
Parkeren	102-103
Stadsbedrijvenpark	104
Ontwikkelstrategie	105-111
Stationsgebied	112
Morfologie	113
Voorkeursmodel	114-115
Plankaart deelgebied	116-117
Impressies	118-119
Infrastructuur	122-123
Landschap	124-125
Referenties	126-127
Programma en parkeren	128-129
Stationsgebied optie 2	130-131
Zorgcluster	132
Morfologie	133
Plankaart deelgebied	134-135
Impressies	136-137
Infrastructuur	138
Landschap	139
Referenties	140-141
Assen Zuid / Toeristisch Recreatieve Zone	142
Strategie Assen Zuid	143-149
Landschappelijke inpassing	150-155
Impressies	156-157
Referenties	158-159
Financiëel	160-163
Colofon	164

Inleiding

Voor u ligt de masterstudie FlorijnAs. Een studie die invulling geeft aan één van de belangrijkste ontwikkelingsprogramma's van Assen in de komende jaren. De FlorijnAs heeft ambitie en daadkracht en een Assense identiteit. Financieel gesteund door het Rijk ontwikkelt de Gemeente Assen dit programma met belangrijke partners, maar vooral met én voor de inwoners van de stad.

Hoofdstad Assen

Assen groeit. Van 67.000 duizend inwoners nu naar zo'n 80.000 in de toekomst. Assen moet blijven passen bij deze groei. De stad moet haar verkeersstromen regelen, gebieden in de stad ontwikkelen, nieuwe woningen bouwen, de beleving in de stad versterken. Maar vooral moet de stad blijven passen bij de Assenaren, én een stad zijn met voorzieningen voor de hele regio. Het programma FlorijnAs is daarbij een belangrijke pijler. De FlorijnAs zorgt voor ontwikkeling langs de hele Noord/Zuid as van Assen. Die ontwikkeling is ruimtelijk, verkeerstechnisch, economisch, toeristisch en sociaal van aard, maar bovenal 'Assens'.

De voorliggende masterstudie is de eerste stap om te komen tot de realisatie van de FlorijnAs.

Kader

Het Rijk heeft besloten de Zuiderzeelijn niet uit te voeren. In plaats daarvan werkt het Rijk samen met het Noorden aan het Regionaal Specifiek Pakket (RSP). Met het RSP wordt de ruimtelijk-economische kwaliteit van het Noorden versterkt. Omdat de FlorijnAs een concreet en haalbaar programma is dat past bij de doelen van het RSP is het daarin opgenomen. De uitwerking is vastgelegd in het convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSR-ZZL).

Structuurvisie Assen 2030

De FlorijnAs past binnen de recent opgestelde structuurvisie Assen 2030. In die structuurvisie staat beschreven hoe het Assen van 2030 eruit kan zien. De structuurvisie geeft richting aan gewenste ontwikkelingen en biedt kaders voor de ruimtelijke vertaling daarvan. Assen wil als stad sociaal en duurzaam doorgroeien.

Ambities

Hieronder staan in steekwoorden de ambities voor Assen in 2030. De FlorijnAs is één van de programma's die vorm geeft aan deze ambities.

Assen flink groter

Assen telt in 2030 circa 80.000 inwoners. Deze groei proberen we zo veel mogelijk te plaatsen binnen de bestaande grenzen. Assen blijft overzichtelijk.

Assen sociaal

Assen is in 2030 een stad waar iedereen meedoet en zich kan ontplooiën. Een stad waar mensen zich veilig en prettig voelen.

Assen duurzaam en groen

Assen is een duurzame stad. Duurzaamheid vatten we breed op: het gaat over hoe we omgaan met onze omgeving, met elkaar. Assen moet ook voor toekomstige generaties mooi en aantrekkelijk blijven. Assen wil CO2-neutraal worden. Dat houdt in dat we zoveel mogelijk energie besparen en in onze resterende energiebehoefte voorzien via duurzame energie. Deze is bij voorkeur in Assen opgewekt.

Assen werkt

Assen is samen met Groningen de motor van de noordelijke economie en biedt voldoende werk en voorzieningen voor de eigen inwoners en regio.

Assen bereikbaar

Assen is voor iedereen bereikbaar in alle vormen van vervoer; de meeste verplaatsingen binnen Assen gaan per fiets, OV en te voet.

Assen woont

Assen biedt voor alle bewoners een passende, gevarieerde huisvesting in een prettige en veilige woonomgeving.

Assen leeft

Assen is een dynamische stad met veel activiteiten voor bewoners en bezoekers. De binnenstad is aantrekkelijk en geliefd. De inwoners zijn actief op het gebied van cultuur, sport, uitgaan en recreatie.

Assen is Assen

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

Kader : Uit: Hoofdstad Assen. Structuurvisie Assen 2030. Oktober 2009

In de structuurvisie Assen 2030 is de centrale Noord/Zuid as beschreven als een van de belangrijkste economische groeizones van Assen. In de structuurvisie worden opgaven geformuleerd voor deze Noord/Zuid as en de aanliggende deelgebieden. Deze masterstudie is een uitwerking van de structuurvisie.

Wat is er tot nu toe gedaan?

In februari 2009 gaf de gemeente Assen De Zwarte Hond opdracht om een studie uit te voeren naar de gewenste ontwikkelingen in de FlorijnAs. Een 'ontsluitingsprofiel' voor het verkeer moest meegenomen worden. Belangrijke voorwaarde daarbij was het scheiden van doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer.

Fase 1 van die opdracht werd in juni 2009 afgerond en vastgelegd in 2 opeenvolgende documenten:

- Assen FlorijnAs, Rapport modellenvergelijking, Deel I Matrix
- Assen FlorijnAs, Rapport modellenvergelijking, Deel II Conclusie

Deel I, de Matrix, schetst zes scenario's voor de infrastructuur. Per scenario is er gekeken naar bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en het 'functioneren van de stad'. Er is ook gekeken of de scenario's technisch, financieel en maatschappelijk haalbaar zijn.

Deel II brengt in beeld wat de verschillende getoetste scenario's voor de ontwikkeling van de FlorijnAs zelf betekenen. Los van het feit dat de verschillende scenario's een ideologische verkeerskeuze op de schaal van heel Assen vereisen, hebben ze ook allemaal verschillende consequenties voor de al in gang gezette ontwikkelingen in de FlorijnAs. In deel II werd dit per scenario beschreven en verbeeld.

Op grond van beide documenten koos het college in juli 2009 voor scenario 'compact' waarbij de groei zoveel mogelijk binnen de stadsgrenzen plaatsvindt.

Daarmee was Fase 1 van de opdracht afgerond. Fase 2 van de opdracht betrof het opstellen van een masterstudie waarin het gekozen scenario 'compact' verder werd uitgewerkt. Die masterstudie ligt hier nu voor u.

Leeswijzer

Deze masterstudie vertaalt de ambities van het programma FlorijnAs naar een ruimtelijk plan. Het geeft ook een kader voor de uitwerking van de verschillende deelprojecten van de FlorijnAs zodat ze in samenhang ontwikkeld kunnen worden.

De masterstudie biedt een raamwerk voor de middellange toekomst. Het raamwerk vertelt over ruimtelijke aspecten, financiën, programma, duurzaamheid, verkeer en infrastructuur.

De masterstudie is opgedeeld in drie hoofdstukken.

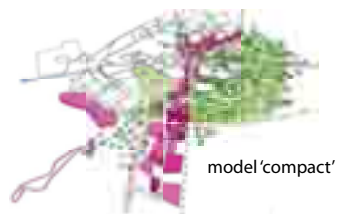
Allereerst is gekeken naar de consequenties voor de ontwikkeling van Assen op een bovenregionaal schaalniveau. Wat zijn de ruimtelijke opgaven op dat schaalniveau en wat betekenen deze voor bijvoorbeeld de programmaverdeling en de bereikbaarheid van de stad?

Vervolgens is gekeken naar de stad en de functie van de verschillende componenten van de FlorijnAs binnen de stad. Er is een onderscheid gemaakt tussen de verschillende thema's zoals infrastructuur, landschap, programma, duurzaamheid en sociaal. Wat betekenen de nieuwe ontwikkelingen voor elkaar en wat is de meerwaarde voor de stad als geheel?

Vanuit dit hogere schaalniveau zijn de verschillende randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de deelgebieden rondom de FlorijnAs opgesteld. In dit laatste hoofdstuk wordt ingezoomd op de afzonderlijke deelgebieden en wordt de ruimtelijke kwaliteit en ontwikkelingsrichting per deelgebied beschreven en verbeeld.

Tot slot

Met deze masterstudie FlorijnAs wordt een nieuwe stap gezet in de ontwikkeling van Assen richting de toekomst. Hierna volgen uitvoeringsplannen waarbij nadrukkelijk gekeken wordt naar haalbaarheid en draagvlak. Immers, alleen dan kan de doelstelling om het programma FlorijnAs te ontwikkelen voor de Assenaren én voor de regio, behaald worden.



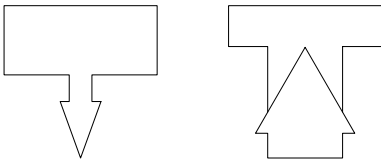
Regio

Assen in de stedelijke regio

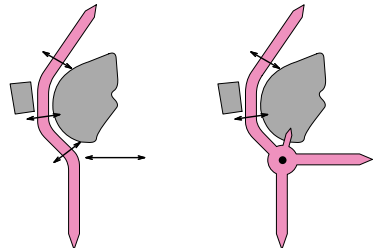
Wanneer we spreken over de toekomst van Assen spelen de ontwikkelingen in de regio een belangrijke rol. Zo is met het vervallen van de Zuiderzeelijn de positie van Assen binnen de stedelijke regio positief veranderd.

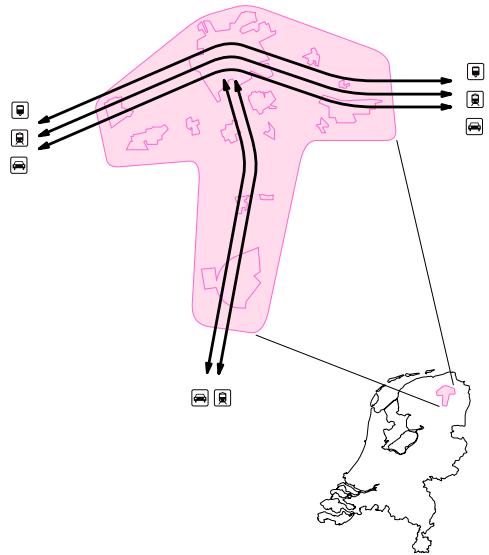
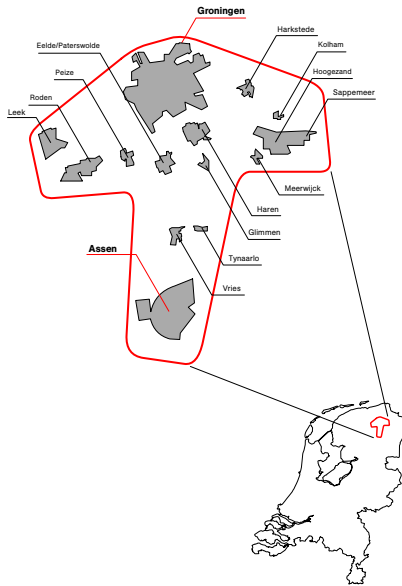
Waar de stad met de Zuiderzeelijn de 'uitgang' van de stedelijke regio vormde, ligt Assen inmiddels aan de hoofdentree met de A28 en de bestaande spoorlijn Zwolle-Groningen als belangrijkste verbindingen richting de noordelijke regio. Het verdubbelen van de N33 ten zuiden van Assen heeft er bovendien voor gezorgd dat de stad tevens een belangrijke positie in het landelijke wegennet heeft gekregen. Als men in de toekomst bij knooppunt Assen aankomt kiest men tussen Duitsland of de noordelijke regio met Groningen en Assen als belangrijkste steden. Deze veranderde positie binnen de regio schept nieuwe kansen voor Assen. Om deze goed te benutten moet men zich goed bewust zijn van de omgeving en de toekomst van de regio in haar geheel. De regio zal met name in de kleinere dorpen te maken krijgen met krimp. Door dit nu al bespreekbaar te maken en gezamenlijk na te denken over de toekomst, kunnen heldere afspraken worden gemaakt. Daarom is het noodzakelijk de omliggende gemeenten te betrekken bij het gezamenlijk overleg over de te formuleren opgaven op het gebied van woningbouw, werkgelegenheid, verkeer en landschap.

van uitgang → naar ingang



van afslag → naar knooppunt





Assen als een van de twee belangrijkste steden in de T-structuur van de stedelijke regio.

T-structuur van de stedelijke regio ontstaat door de verkeersstructuren in oost/west en noord/zuid richting. Door het vervallen van de Zuiderzeelijn wordt de verticale balk van de T belangrijker dan de horizontale balk.

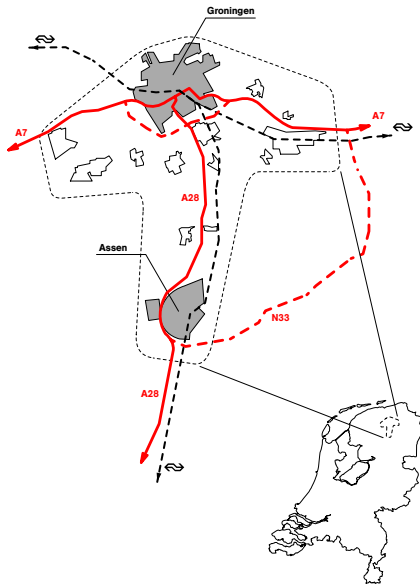


trein

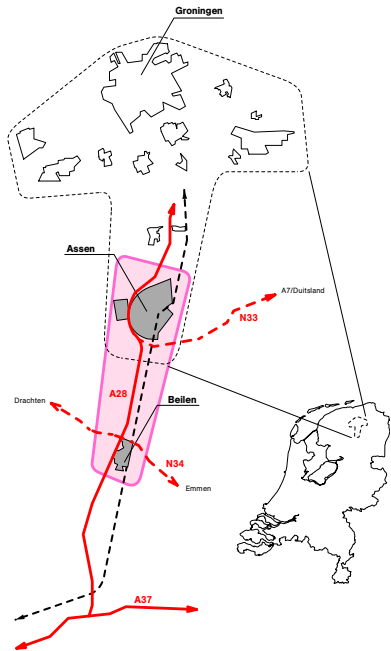


auto

Voor zowel het wegen- als het spoorwegennet geldt dat de bereikbaarheid van de regio voornamelijk in noord-zuidrichting loopt.



Door het verdubbelen van de N33 en een nieuwe aansluiting op de A28 komt Assen op een strategisch knooppunt van het (inter)nationale wegennet te liggen.



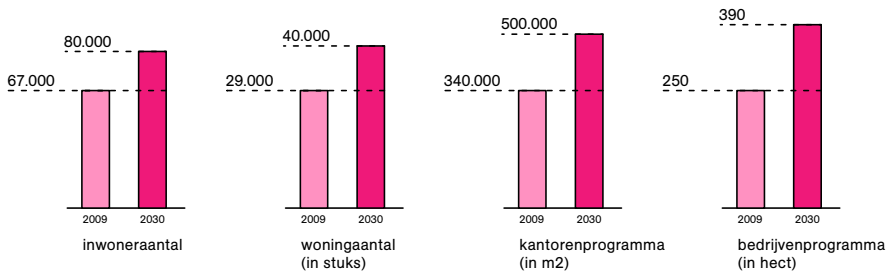
Assen vormt samen met Beilen een belangrijk knooppunt in de hele noordelijke regio.

De 7 opgaven van Assen

De stad Assen staat voor een aantal grote opgaven. Infrastructurele, ruimtelijke, programmatische en landschappelijke opgaven die niet alleen opgelost dienen te worden, maar tegelijkertijd de kans bieden om een nieuwe richting te kiezen voor het Assen van de toekomst. Dit betekent dat nagedacht moet worden over hoe men zich in de toekomst als stad wil profileren.

In de structuurvisie is de ambitie uitgesproken om vooral een duurzame en sociale stad te worden. Een duurzame stad, waarin men zich bewust is van de bestaande kwaliteiten en onvolkomenheden en vanuit dat besef anticipeert op infrastructurele, ruimtelijke, programmatische en landschappelijke vraagstukken.

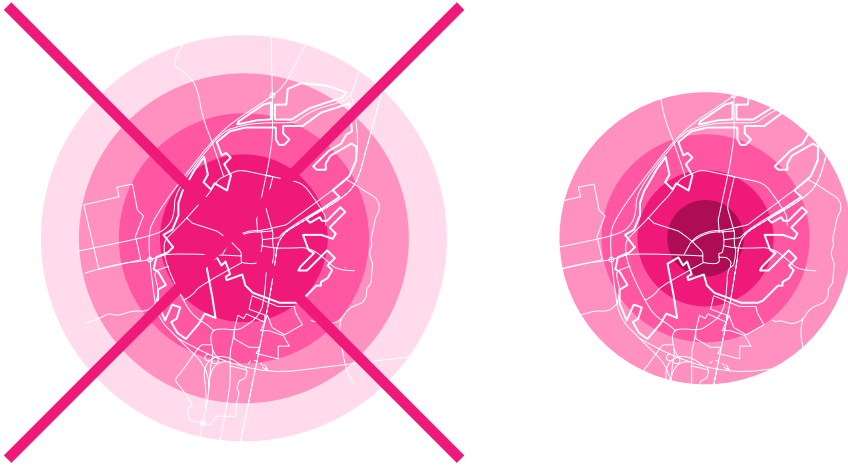
Om deze kans te benutten dient er naast de structuurvisie een integrale masterstudie voor de gehele stad gemaakt te worden. Onttrekt een van de deelopgaven zich aan deze integrale ambitie, dan is de synergie tussen de verschillende deelopgaven verdwenen. Het is daarom noodzakelijk deze synergie in het vervolgtraject van de masterstudie goed te bewaken.



Programmatische groeiambitie van Assen tot 2030

1. Groeiambitie Assen

Assen is de hoofdstad van Drenthe en heeft een belangrijke functie in de noordelijke regio van Nederland. Daar waar de omliggende dorpen veelal te kampen hebben met een krimp heeft Assen gestaag door. Om deze bevolkingsgroei te faciliteren wordt niet alleen de woningvoorraad, maar ook de werkgelegenheid in de komende 20 jaar flink uitgebreid.



Assen; compacte en duurzame stad

2. De compacte stad

De Zwarte Hond heeft begin 2009 onderzoek gedaan naar drie verschillende modellen voor Assen.

1 'Assen conventioneel'. In deze variant ontwikkelt Assen zich verder in westelijke richting.

2 'Assen compact'. In deze variant wordt de groei zo veel mogelijk binnen de bestaande stadsgrenzen gefaciliteerd.

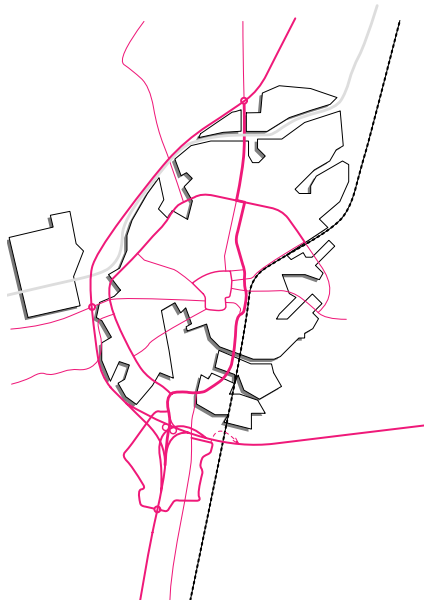
3 'Assen perifeer'. In deze variant wordt de vierde kwadrant van de ring afgemaakt en het nieuwe programma komt te liggen rondom deze ring en in Assen Zuid.

Het college van Assen heeft zich naar aanleiding van het onderzoek van De Zwarte Hond in juli 2009 uitgesproken voor model 'Assen compact'. Dit model sluit niet alleen het beste aan bij de ambities die Assen heeft als duurzame stad, maar ook bij de ambities die Assen heeft rondom de FlorijnAs.

3. Toekomstvaste ontsluiting

Assen heeft als hoofdstad van de provincie Drenthe een duidelijke functie in de regio. In de noordelijke regio is Assen één van de weinige steden met een compleet voorzieningenaanbod. Het verzorgingsgebied van Assen is daarom groot. Een goede bereikbaarheid van het voorzieningencentrum met de auto en met openbaar vervoer vanuit het achterland is dan ook van groot belang. Door de toekomstige krimp in de regio en de daarmee de versobering van het voorzieningenaanbod in het achterland zal de druk op de verschillende vervoerssystemen alleen maar toenemen. Een toekomstvaste infrastructuur is daarmee onontbeerlijk.

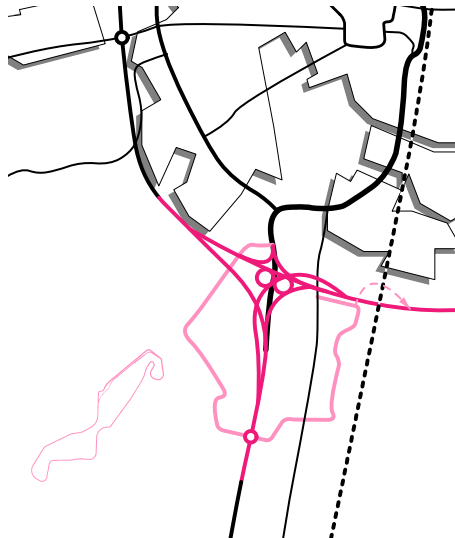
De capaciteit van de wegen moet met het nieuwe ontsluitingssysteem worden vergroot en de efficiëntie van de ontsluitingsstructuur moet verbeterd worden.



Toekomstvaste ontsluitingsstructuur

4. Knooppunt A28/N33

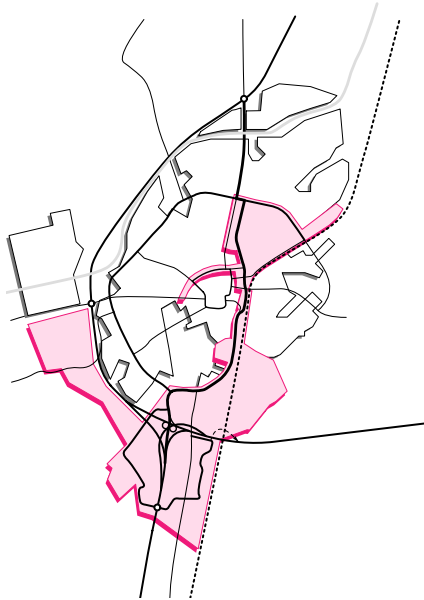
Met de verdubbeling van de N33 ligt Assen niet meer alleen aan de A28, maar komt de stad op een knooppunt in het landelijke wegennetwerk te liggen. Hier kiest men voor Duitsland, Groningen of Assen. Dit knooppunt en het TT-circuit geven Assen Zuid unieke kansen die vorm moeten krijgen in de uitwerking van de infrastructurele, programmatische en ruimtelijke opgaven voor Assen Zuid.



Benutten potentieel knooppunt A28/N33

5. De FlorijnAs

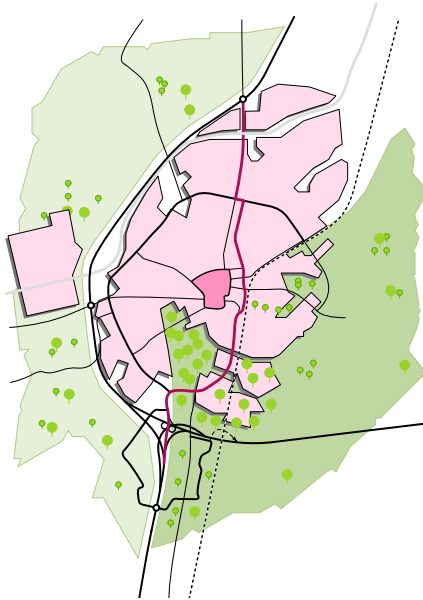
De gemeente Assen heeft diverse ontwikkelingsopgaven gekoppeld aan de FlorijnAs. Dit vertaalt zich in de volgende deelgebieden: Het Havenkwartier, Stadsbedrijvenpark, Blauwe As 2e fase, Stationsgebied, Zorgcluster, Assen Zuid en de Toeristisch Recreatieve Zone. De genoemde opgaven variëren van de inrichting van openbare ruimte tot een nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein. De FlorijnAs vormt de stedelijke drager die de verschillende ontwikkelingsgebieden met elkaar verbindt. Vanuit de visie op de FlorijnAs moeten randvoorwaarden voor de verschillende deelgebieden worden geformuleerd. Bovendien worden grote vraagstukken als programmaverdeling, bereikbaarheid en landschappelijke inpassing vanuit de FlorijnAs opgelost.



Ontwikkelingsopgaven projectgebied FlorijnAs

6. Stad en landschap

Assen ligt in een omgeving van unieke landschappen. De rand van Assen wordt aan de westzijde gevormd door de A28 en Kloosterveen. Aan de oostzijde grenst Assen aan de Drentsche Aa. Deze overgang is minder helder waardoor stad noch landschap profiteren van elkaars nabijheid. Toch ligt er een enorm potentieel omdat de binnenstad en het landschap praktisch tegen elkaar aanliggen. De verbinding tussen de stad en het landschap is een belangrijk aandachtspunt in deze mastersudie en in de verdere uitwerking van de deelgebieden.

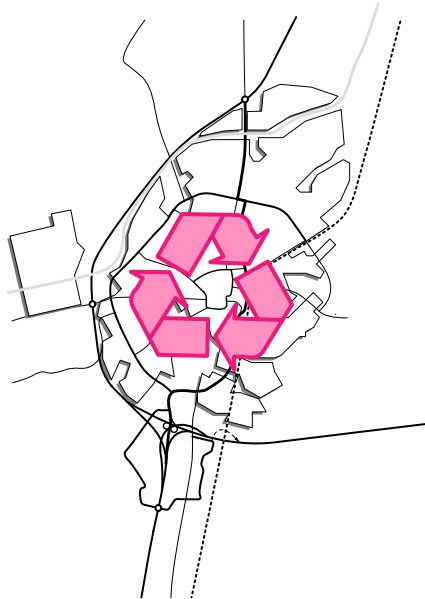


Verknoping van stad en landschap

7. Duurzaamheid

In de duurzaamheidsvisie 2009-2015 heeft de gemeente Assen beschreven wat haar duurzaamheidsambities zijn. Assen wil CO₂-neutraal zijn. Het principe bestaat uit twee hoofdthema's. Enerzijds wordt er energie bespaard, anderzijds wordt de resterende energiebehoefte duurzaam opgewekt. Hierbij wordt er geen fossiele brandstof meer gebruikt.

De omvang van de FlorijnAs biedt grote kansen op het gebied van duurzaamheid. Door binnen een korte tijd een groot gebied aan te pakken is het mogelijk om een grote sprong voorwaarts te maken.

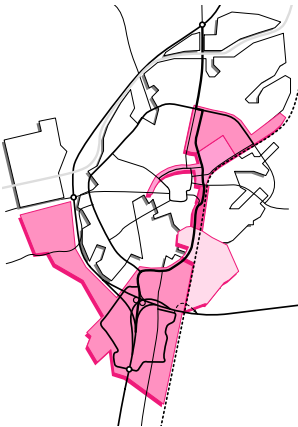


Assen; duurzame stad

De Masterstudie richt zich op de integraliteit van de FlorijnAs en bestaat uit een aantal ontwikkel-, herstructurerings- en revitaliseringlocaties te weten: Het Stadsbedrijvenpark, het Havenkwartier, BlauweAs 2e fase, het Stationsgebied, het Zorgcluster, bedrijventerrein Assen Zuid en de Toeristisch Recreatieve Zone.

Vanuit deze integrale benadering worden in de Masterstudie tevens uitspraken gedaan over aangrenzende locaties als: Messchenveld I en II, de Sportzone, het Veemarktterrein, de binnenstad en de Baggelhuizerplas.

In de volgende hoofdstukken zal deze integraliteit op het gebied van programma, infrastructuur, landschap, duurzaamheid en sociaal beschreven worden.



Assen

Programma

Verdeling programma 2020-2030

Verdeling programma FlorijnAs

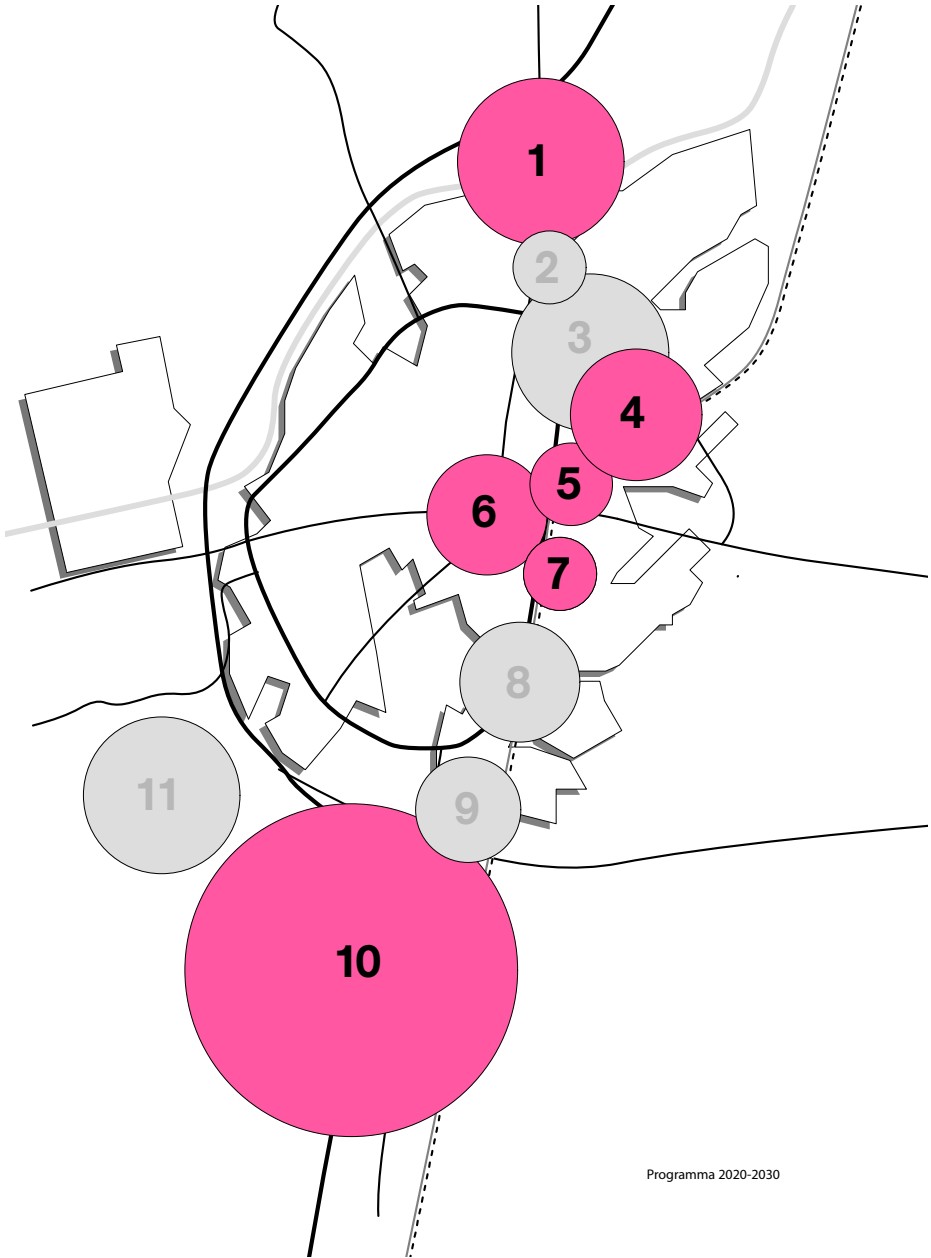
Assen telt op dit moment ongeveer 67.000 inwoners. Tot 2030 is een groei te verwachten tot een inwoneraantal van 80.000 inwoners. Daaruit ontstaat niet alleen een vraag naar woningbouw maar ook naar werkgelegenheid en (sociale) voorzieningen.

Binnen de gemeente is de toename van het programma voor Assen voor 2030 bepaald. Op de volgende twee pagina's is zichtbaar dat het in de totale FlorijnAs gaat om een zeer divers programma.

Vervolgens wordt er in de masterstudie een visie geschets op de huidige bedrijventerreinen en de zogenaamde 'multifunctionele landschappen'. Deze visie leidt echter tot een andere verdeling van het programma.

Het karakter en de sfeer van de verschillende gebieden langs de FlorijnAs en de verdeling van het programma over deze gebieden komt in de hoofdstukken van de deelgebieden uitgebreid aan de orde.

1.	Messchenveld I en Peelerpark	7.	Stationsgebied
50.000 m2	kantoren (bestaande plancapaciteit) = 7ha.	60.000 m2	kantoren (20.000 bestaande plancapaciteit)
33 ha.	gemengd	10.000 m2	wonen & werken
13 ha.	hoogwaardig wonen & werken	10.000 m2	hotel/congrescentrum
1.	Messchenveld II	8.	Zorgcluster
15 ha.	wonen & werken	400-700 st	woningen
3.000 st	woningen	9.	Schepersmaat/ Mandemaat
2.	Sportzone	10.	Assen Zuid en TRZ
3.	Stadsbedrijven- park	30.000 m2	kantoren = 4ha.
4/5.	Havenkwartier	12 ha.	gemengd
40.000 m2	kantoren	7 ha.	hoogwaardig
10.000 m2	wonen & werken	64 ha.	reservering
1 ha.	voortgezet	8 ha.	zorginstellingen
1.500 st	onderwijs	pm	gemengde
pm	woningen (tot 2030) (totaal 2800-3700)	10 ha.	bedrijvigheid
	overige stedelijke functies	2 ha.	kenniscampus
6.	Binnenstad (o.a. Veemarkt- rein, en Blauwe As 2e fase)	11.	Baggeluizerplas
pm	horeca		
11.000 m2	detailhandel non-food		
3.100 st	woningen (2.500 bestaande plancapaciteit)		



Programma 2020-2030

Van generiek naar specifiek: 'Het multifunctionele landschap'

Bedrijventerreinen

Het begrip bedrijventerrein wordt door het IBIS [Integraal Bedrijventerrein Informatie Systeem] omschreven als:

'Een terrein van meer dan één hectare bruto dat volgens bestemming bestemd en geschikt is voor gebruik door handel, nijverheid, commerciële dienstverlening en industrie.'

Wonen en recreëren gebeurt dus in andere delen van de stad. Het scheiden van wonen en werken komt oorspronkelijk voort uit de vroege 20e eeuw. Om redenen van overlast en het verbeteren van het woon- en leefklimaat in de stad werd zware industrie naar de randen van de stad verplaatst. In het naoorlogse ruimtelijke beleid werd dit principe opgepikt en ontstond een nieuwe trend waarbij functies rigoureuus van elkaar gescheiden werden om elke vorm van wederzijdse overlast te voorkomen.

Op de huidige bedrijventerreinen is echter nog maar zelden sprake van ernstige overlast. Uit onderzoek is gebleken dat 15% van de bedrijven op huidige bedrijventerreinen ook elders in de stad gevestigd hadden kunnen worden. De trend en de verwachting is dat dit percentage in 2020 gestegen zal zijn tot 40%.

Deze verandering schept potenties om bedrijventerreinen een nieuwe positie te geven binnen het stedelijke weefsel. Functies worden sterker gemengd en het ruimtegebruik is hierdoor een stuk efficiënter en dus duurzamer. Zowel woon-als werkgebieden worden vooral gebruikt op verschillende momenten van de dag. Werkgebieden met name tijdens kantooruren en woongebieden vooral buiten kantooruren en in het weekend. Door te clusteren kunnen groen, infrastructuur en parkeren efficiënter worden gebruikt en verbetert het de levendigheid en sociale veiligheid.

In de masterstudie FlorijnAs worden functies dan ook zoveel mogelijk gemengd. Dit vraagt om een nieuwe benadering van het traditionele bedrijventerrein, maar ook van de traditionele woonwijk. Een nieuw concept dat past bij deze tijd en inspeelt op de veranderende situatie. Daarom wordt het begrip 'multifunctioneel landschap' geïntroduceerd. Het 'multifunctionele landschap' bestaat uit zorgvuldig ingerichte ruimtes met een mix aan programma, waarbij zachte overgangen tussen

de verschillende programmaonderdelen van de stad worden gemaakt. In het multifunctionele landschap wordt ook een culturele opgave gesteld. Naast wonen en werken maken recreëren, winkelen, sport en kunst en cultuur integraal onderdeel uit van de opgave.

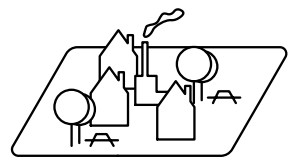
De masterstudie voor de FlorijnAs is opgebouwd uit diverse multifunctionele landschappen die ieder een eigen karakter, een eigen thema en een eigen identiteit krijgen.

Zo zullen er landschappen zijn waarin het wonen gemengd wordt met kantoren en detailhandel, terwijl in een ander landschap een combinatie tussen bedrijvigheid, recreatie en wonen wordt aangegaan. Daarnaast komen er kleinere specialistische clusters voor die zich vanwege hun verkeersaantrekkende of milieubelastende eigenschappen minder goed laten mengen met andere functies. Deze clusters worden gekenmerkt door een sterke en herkenbare identiteit, zoals een woon- of autoboulevard.

Elk multifunctioneel landschap krijgt daardoor een specifiek karakter wat aansluit bij de verschillende eisen en wensen van individuele bedrijven, bewoners, bezoekers of recreanten. Op deze manier kan er voor elke functie een optimaal vestigingsklimaat worden gerealiseerd.



Van monofunctionele landschappen...



...naar multifunctionele landschappen

‘Het multifunctionele landschap’

Bij de realisatie van multifunctionele landschappen zijn een aantal aandachtspunten van groot belang voor het slagen van de ontwikkelingen:

- Een bovenregionale aanpak
- Primair aandacht richten op herstructurering
- Hogere grondprijzen genereren meer kwaliteit in de openbare ruimte
- Hogere grondprijzen vermindert de verplaatsing van bedrijven
- Parallel ontwikkelen
- Inzetten van de landschappelijke kwaliteiten
- Gebruik kennis van marktpartijen
- Van segregatie naar integratie

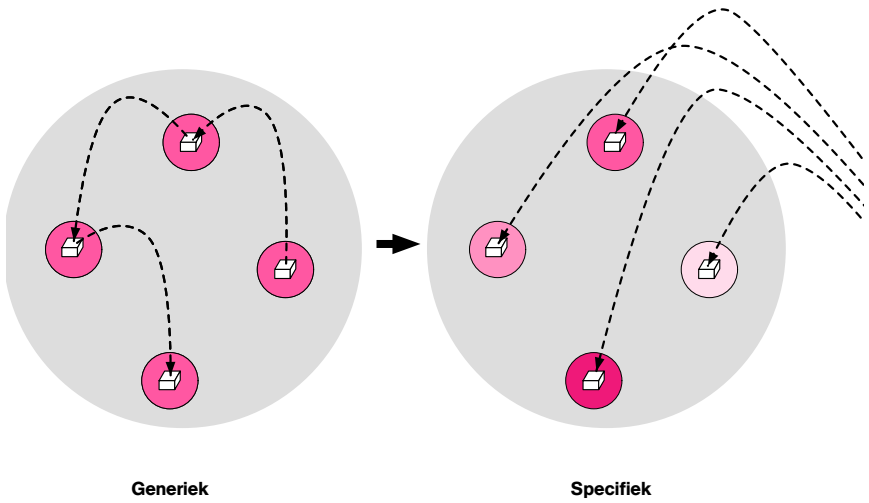
Een bovenregionale aanpak

Regionale visies blijken maar al te vaak te stagneren bij de uitvoering. De onderlinge concurrentie tussen gemeentes zorgt ervoor dat afspraken uiteindelijk toch niet worden nagekomen. De ontwikkelingen rond de FlorijnAs kunnen echter niet los gezien worden van ontwikkelingen in de directe omgeving en de regio. Het is daarom belangrijk de wensen en behoeften van bestaande en eventuele nieuwe bedrijven op regionaal niveau in beeld te brengen voordat er gestart wordt met de ontwikkeling van nieuwe bedrijvenlocaties. Door vooraf onderzoek te doen naar een optimale synergie tussen bedrijven kunnen vooraf heldere afspraken worden gemaakt. Dit verkleint de kans dat men bij de uitvoering van de plannen voor verrassingen komt te staan.

Herstructurering

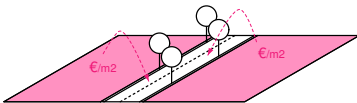
Herstructurering van bestaande bedrijventerreinen is altijd moeilijker te realiseren dan nieuwbouw. Dit hangt o.a. samen met het feit dat de grond vaak verdeeld is over een groot aantal verschillende eigenaren, waardoor deze een stuk lastiger te verwerven is. Bovendien drijft de aankoopwens de prijs op, terwijl het prijspeil van nieuwbouwgronden vaak laag gehouden wordt. Het ontginnen van het volgende stuk landbouwgrond of natuur past echter niet in een beleid dat gericht is op een duurzame kwaliteitsverbetering van de stad. De ontwikkeling van nieuwbouwlocaties leidt er vaak toe dat locaties in de bestaande delen van de stad leeg komen te staan, met alle gevolgen van dien voor de binnenstedelijke kwaliteit en dynamiek. Bij het uitbreiden van de stad moet de aandacht daarom primair gericht zijn op het versterken en transformeren van bestaande locaties en kwaliteiten.

Als we dit niet doen dan krijgen de binnenstedelijke gebieden weinig kans, terwijl deze locaties juist de meeste potentie hebben om de aantrekkingskracht en dynamiek van de stad te verbeteren.

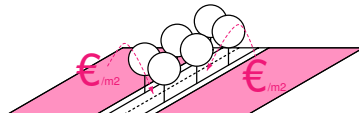


Openbare ruimte

Er is nog een reden om het prijspeil van nieuw uit te geven gronden hoog te houden. Het stimuleert bedrijven tot compact bouwen en meervoudig ruimtegebruik. Het efficiënte grondgebruik bespaart geld en ruimte. Het geld en de beschikbare ruimte kunnen worden ingezet bij de financiering van de specifieke openbare ruimte die aansluit op de programmatische vraag van het gebied. Zo kan het geld bijvoorbeeld worden ingezet voor bijzondere elementen en een duurzame inrichting van de openbare ruimte, terwijl de extra ruimte benut kan worden voor binnen- of buitenstedelijke groengebieden of landschappen, die bijdragen aan het groene karakter van Assen.



Generiek

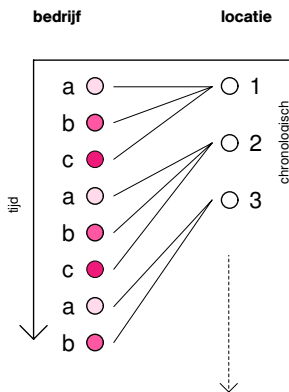


Specifiek

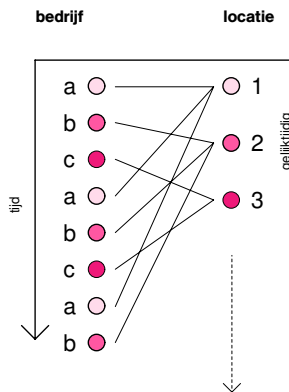
Hogere grondprijzen genereren meer geld voor de inrichting van de openbare ruimte

Serieel

Parallel



Generiek



Specifiek

In het seriële model worden de verschillende te vestigen bedrijven op chronologisch aangeboden locaties gehuisvest. Hierdoor ontstaan er generieke bedrijventerreinen die aan alle soorten bedrijven ruimte moeten bieden. In het parallelle model kan een passende locatie bij een specifieke vraag uit de markt worden gezocht waardoor het bedrijf op haar beurt de kracht van de desbetreffende locatie kan versterken.

Verminder verplaatsing van bedrijven

Uit onderzoek is gebleken dat 15% van de bedrijven op de bedrijventerreinen niet thuis hoort op een bedrijventerrein. Naar verwachting zal dit percentage in 2020 gestegen zijn tot 40%. Een belangrijke reden voor bedrijven om zich toch op deze locaties te vestigen is veelal gelegen in de (te) lage grondprijzen*. In de FlorijnAs is deze tendens nu ook al waarneembaar. Hier moet bijvoorbeeld voorkomen worden dat kunstenaars, die thuishoren in het culturele en dynamische hart van de stad, naar Messchenveld trekken vanwege de lage grondprijzen.

Naar schatting is de investering die bedrijven doen in de grondprijs slechts 1-10 procent van de totale investeringskosten van een bedrijf. Dit leidt ertoe dat veel bedrijven vooraf al extra grond aankopen om in de toekomst te kunnen groeien. Naast het extensieve grondgebruik, met alle negatieve gevolgen voor de omgevingskwaliteit van dien, zorgt de lage grondprijs er ook voor dat revitalisering van bestaande bedrijventerreinen maar moeilijk van de grond komen. Het is voor bedrijven immers vaak goedkoper en eenvoudiger om nieuwe grond te kopen, te verhuizen en elders opnieuw te beginnen, dan bij te dragen aan het transformeren van het bestaande terrein door de bestaande bebouwing en de omgeving aan te passen aan de veranderde eisen en wensen van de huidige tijd.

* Ten aanzien van de grondprijzen voor bedrijventerreinen is op 15 oktober een convenant getekend in het kader van de regio Groningen Assen. Hierin zijn op regionaal niveau afspraken opgenomen om marktconforme prijzen toe te passen bij de verkoop van gronden voor kantoren en bedrijventerreinen. De afspraken zijn overgenomen in de Nota grondprijnsbeleid welke in december aan de Raad ter goedkeuring wordt voorgelegd. De Nota grondprijnsbeleid omvat reeds de uitwerking van de adviezen van De Zwarte Hond ten aanzien van de hogere (lees marktconforme) grondprijzen.

Parallel ontwikkelen

Het aanbieden van specifieke, multifunctionele landschappen met elk een eigen identiteit betekent ook iets voor de wijze van ontwikkelen. Bij de ontwikkeling van de generieke bedrijventerreinen worden de verschillende terreinen in chronologische volgorde aangeboden. Wanneer bedrijventerrein nummer 1 vol is wordt bedrijventerrein nummer 2 aangeboden etc. Deze manier van ontwikkelen leidt er toe dat bedrijven die willen groeien vrijwel meteen doorverhuizen naar het nieuw aangeboden bedrijventerrein.

Door de ontwikkeling van multifunctionele landschappen met een eigen identiteit en karakter krijgen bedrijven de mogelijkheid te kiezen voor een plek die aansluit bij de identiteit van het bedrijf. Dit heeft tot gevolg dat het verhuizen afneemt en de bereidheid om te investeren in de plek toeneemt.

Inzetten van landschappelijke kwaliteiten

De identiteit van Assen wordt voor een groot deel bepaald door het groen. Daarbij gaat het zowel om de kwaliteit van het omliggende landschap als om het binnenstedelijke groen. Deze identiteit moet gebruikt worden bij het ontwikkelen van nieuwe gebieden. Bijvoorbeeld d.m.v. kleinere clusters in het groen in Assen Zuid waarbij het bestaande landschap opnieuw gewaardeerd wordt en een nieuwe rol krijgt binnen het stedelijke weefsel.

Gebruik kennis van marktpartijen

Om de kennis van de marktpartijen optimaal te gebruiken moeten de partijen zo vroeg mogelijk ingezet worden in het proces. Een eerste stap is het inventariseren van de eisen en wensen van de partijen. Dit is in Assen goed mogelijk doordat een groot aantal van de belangstellende partijen bekend zijn vanuit het Stadsbedrijvenpark.

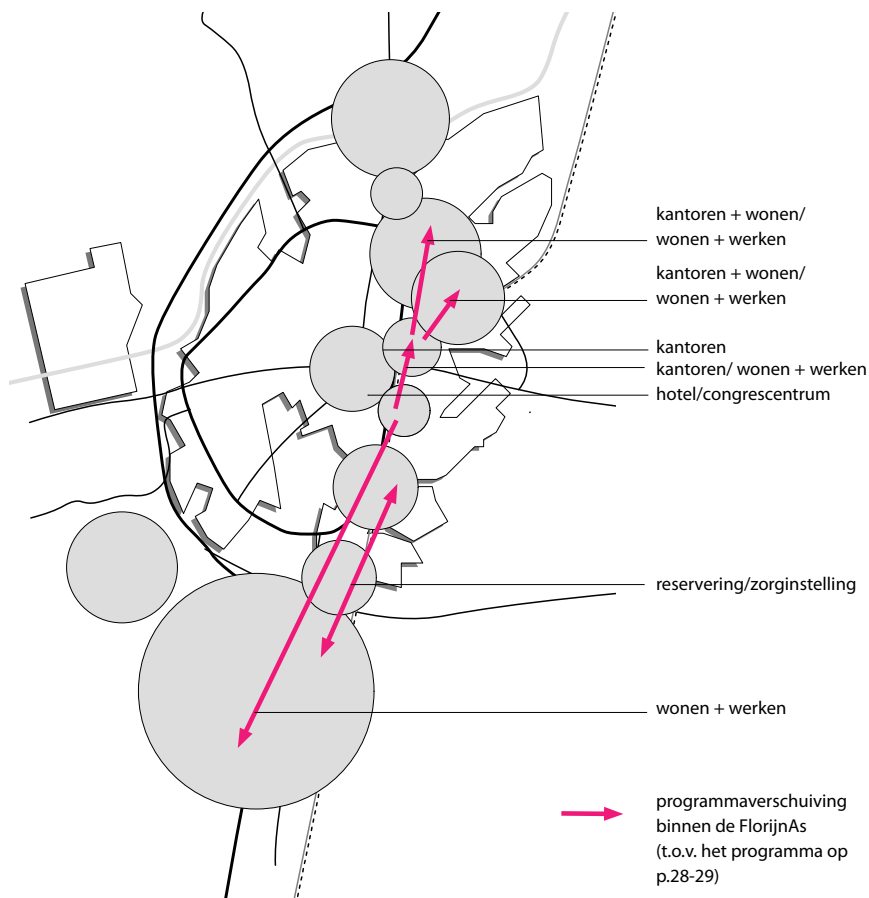
Van segregatie naar integratie

In het naoorlogse ruimtelijk beleid zijn de functies van de moderne stad steeds meer van elkaar gescheiden, waardoor monofunctionele landschappen zoals bedrijventerreinen, woonwijken en recreatiegebieden zijn ontstaan. Om een levendige, sociale en duurzame stad te bewerkstelligen is het van belang een mix aan te brengen in het programma. In deze masterstudie gebeurt dat door een groot aantal gebieden in de FlorijnAs te transformeren naar multifunctionele landschappen met elk een eigen thema en identiteit.

Om een multifunctioneel landschap te laten functioneren is het noodzakelijk dat het ene programma wordt aangetrokken door het andere programma en dat de diverse programma's elkaar onderling versterken.

Er is dus sprake van een wisselwerking tussen de verschillende programma's.

Dit geldt niet alleen voor bedrijventerreinen maar ook voor gebieden waarin gewoond en gerecreëerd wordt. Het door de gemeente opgestelde programma past in grote lijnen goed binnen het concept van de multifunctionele landschappen. Soms is een verschuiving van het programma nodig om een multifunctioneel landschap ruimtelijk en functioneel vorm te geven. In de hoofdstukken van de deelgebieden wordt hier specifiek op ingegaan. Op pagina 42 en 43 is het programma aangepast aan het concept van de multifunctionele landschappen.



Geraadpleegde literatuur:

David Hamers (2006), *Bloeiende bermen verstedelijking langs de snelweg*, NAI uitgevers Rotterdam, Ruimtelijk Planbureau Den Haag

David Hamers, *De vorm van snelweglocaties: suggesties*, NAI uitgevers Rotterdam

Atelier Overijssel (2008), *Van Bedrijventerreinen naar werkmilieus*

Vromraad (2006), *Werklandschappen Een regionale strategie voor bedrijventerreinen*

N. de Vreeze (2005), *Een nieuwe logica voor bedrijventerreinen*, stichting Welstandszorg Noord Holland

Multifunctionele landschappen FlorijnAs

1. **Peelerpark/Messchenveld**

- Conventioneel en monofunctioneel bedrijventerrein
- Directe aansluiting op de A28 en de FlorijnAs
- Het Noord Willemskanaal als belangrijkste landschappelijke drager

2. **Sportzone**

- Zone met sportvelden en recreatie
- Goede bereikbaarheid door directe aansluiting op de FlorijnAs (Peelo)
- Groene karakter wordt bepaald door sportvelden en omliggend groen

3. **Stadsbedrijvenpark**

- Strategische revitalisering en herprofilering van een verouderd, conventioneel en mono functioneel bedrijventerrein inclusief scholen en kantoren tot een gevarieerd werklandschap waarin wonen een belangrijke toe te voegen functie is
- PDV -zone van Assen [Perifere Detailshandel Vestigingen]
- Goede bereikbaarheid door de Industrierweg (Stadsboulevard) en de Europaweg

4. **Romp/staart Havenkwartier**

- Strategische transformatie van een verouderd, conventioneel bedrijventerrein tot een mix van wonen en werken
- Ontsluiting via Dr Philipsweg, Europaweg en A.H.G Fokkerstraat
- Belangrijkste landschappelijke en recreatieve drager is het Kanaal
- Kwaliteit van het kanaal genereert een aangename openbare ruimte en geeft directe aanleiding tot wonen

5. **Kop Havenkwartier/Veemarktterrein**

- Stedelijk gebied met een hoge dichtheid wat de overgang vormt tussen binnenstad en wijken
- Grote mix van wonen, winkels, kantoren en bedrijvigheid
- Goede bereikbaarheid door de Industrierweg i.c.m. de Dr Philipsweg
- Goede bereikbaarheid per OV door nabijheid van het station
- Belangrijkste landschappelijke en recreatieve drager is het Kanaal

6. Binnenstad

- Binnenstedelijk gebied met een grote mix van wonen werken en recreëren
- Goede bereikbaarheid door OV verbindingen en nabijheid van het station
- Belangrijke aandacht voor langzaam verkeer
- Verblijfskwaliteit van de openbare ruimte is groot

7. Stationsomgeving

- Nieuwe stationsomgeving met nieuw stationsgebouw, stationsplein en busstation. Aangevuld met een hoge dichtheid kantoren
- Multimodaal knooppunt van doorgaand verkeer, bestemmingsverkeer, langzaam verkeer en OV
- Goede routing tussen het station en de Drentsche Aa is belangrijk
- Goede verblijfskwaliteit rond het station genereert een vloeiende overgang tussen oost en west

8. Zorgcluster

- Groene zone met het ziekenhuis, GGZ en Diepstroeten
- Intensieve zorgzone aangevuld met woonfuncties
- Ziekenhuis ligt direct aan de Stadsboulevard
- Nieuwe (auto)verbinding naar de oostzijde van het spoor verbindt de zorgzones van west en oost
- Landschap speelt een belangrijke rol. Functies liggen in bosachtige omgeving die wordt doorsneden door de beeklopen

9. Schepersmaat

- Kantoren- en bedrijfslocatie direct ten noorden van de N33
- Ontsluiting van het gebied via de Graswijk
- Ligging op een belangrijk knooppunt van de N33 en de A28
- Landschappelijke kwaliteit wordt bepaald door de beekloop dwars door het gebied

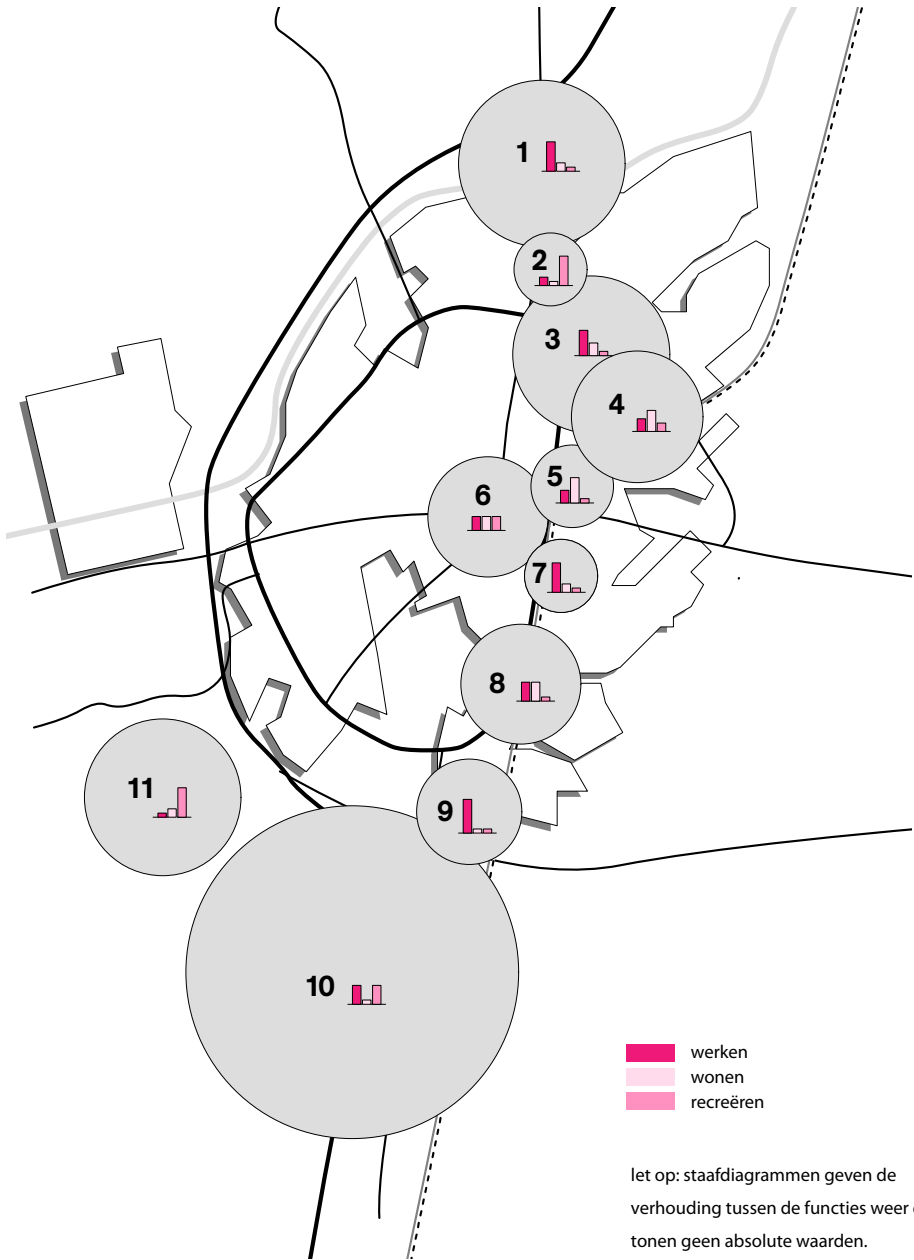
10. Assen Zuid/ TRZ

- Serie van multifunctionele landschappen gekoppeld aan de TT. Functies worden gebundeld en vormen kleinere landschappen in het groen.
- Indien het wegens omstandigheden niet mogelijk is de zorg in het zorgcluster voldoende uit te breiden kan één van de multifunctionele landschappen ingericht worden als intensieve zorgzone met o.a. het Mediplaza en andere zorggerelateerde functies.

- Ontsluiting d.m.v. een tweede 'TT-ring' die heel Assen Zuid ontsluit en de A28 en de N33 kruist
- Het landschap in Assen Zuid bestaat uit drie verschillende landschapseenheden met elk een eigen kwaliteit: de velden, het beekdalenlandschap en het cultuurhistorische lint de Graswijk

11. Baggelhuizerplas

- Recreatieve zone met openbare functies. Ook commerciële functies zoals de manege en de camping. Deze functies kunnen aangevuld worden met bijv. een saunacentrum en een klimwand maar ook een woonfunctie behoort tot de mogelijkheden
- Ligging is op het kruispunt van de A28 en de N371 wat een aantal zichtlocaties genereert
- Ontsluiting vindt plaats via de Witterzomer en via een fietspad naar Kloosterveen. De Witterhaar maakt de verbinding met de TT mogelijk.



Verdeling Programma volgens Masterstudie FlorijnAs

- 1. Messchenveld I en Peelerpark**
50.000 m2 kantoren (bestaande plancapaciteit) = 7ha.
33 ha. gemengd hoogwaardig
13 ha. wonen & werken
- 1. Messchenveld II**
niets tenzij....
- 2. Sportzone**
- 3/4. Stadsbedrijvenpark**
programma volgt uit strategische ontwikkelingsvisie.
bij benadering:
22.000 m2 kantoren
pm woningen
- 5. Havenkwartier**
44.000 m2 kantoren
10.000 m2 wonen & werken
900-1100 st woningen (tot 2030)
9.500 m2 voorzienigen
15.000 m2 onderwijs
- 6. Binnenstad**
pm horeca
11.000 m2 detailhandel non-food
3.100 st woningen (2.500 bestaande plancapaciteit)
10.000 m2 hotel/congrescentrum
- 7. Stationsgebied**
13.000 m2- kantoren (20.000 bestaande plancapaciteit)
15.000 m2

- 8. Zorgcluster**
7 ha. reservering zorg (zie ook: Assen Zuid)
aangevuld met wonen
- 9. Schepersmaat**
- 10. Assen Zuid/ TRZ**
30.000 m² kantoren = 4ha.
12 ha. gemengd hoogwaardig
64 ha. gemengde bedrijvigheid
8 ha. kenniscampus (bijv. Sensorcity)
10.000 wonen & werken
7 ha. reservering zorg (Mediplaza) indien onvoldoende capaciteit in
Zorgcluster
- 11. Baggeluizerplas**

Infrastructuur

Hoofdstructuur

Het model 'compacte stad' vraagt om een toekomstvast ontsluitingsprincipe. Doordat de capaciteit van het huidige verkeerssysteem in de toekomst ontoereikend is, staat de bereikbaarheid van de stad onder druk. Door het optimaliseren van het bestaande ontsluitingsmodel zal niet alleen de capaciteit vergroot worden maar tevens de efficiëntie van het verkeerssysteem verbeterd worden.

Het ontsluitingsmodel van Assen is opgebouwd uit 6 hoofdstructuren:

A28/N33

De N33 wordt verdubbeld en krijgt door middel van een fly-over een directe aansluiting op de A28. Hierdoor worden de rijkswegen losgekoppeld van het lokale wegennet. Er ontstaat er een knooppunt op het hoofdwegennetwerk van Nederland aan de zuidzijde van Assen waar men in de toekomst kan kiezen voor de richtingen Duitsland, Groningen of Assen. Tevens worden rond dit knooppunt de afslagen voor de ontsluiting van Assen Zuid gerealiseerd.

Stadsboulevard

De Stadsboulevard vormt samen met de Europaweg de hoofdontsluiting van Assen en ligt tussen het knooppunt A28/ N33 en de noordelijke oprit van de A28. Waar de Europaweg primair een verkeersfunctie heeft, heeft de Stadsboulevard naast haar meerdere functies. De Stadsboulevard heeft een belangrijke verblijfsfunctie en belangrijke stadsfuncties zoals het station, scholen en belangrijke kantoren krijgen een adres aan de Stadsboulevard.

TT-ring

Assen Zuid krijgt een eigen ontsluitingsring. Deze sluit direct aan op de op- en afritten van de A28 en de N33 en het nieuwe station Assen Zuid.

Europaweg

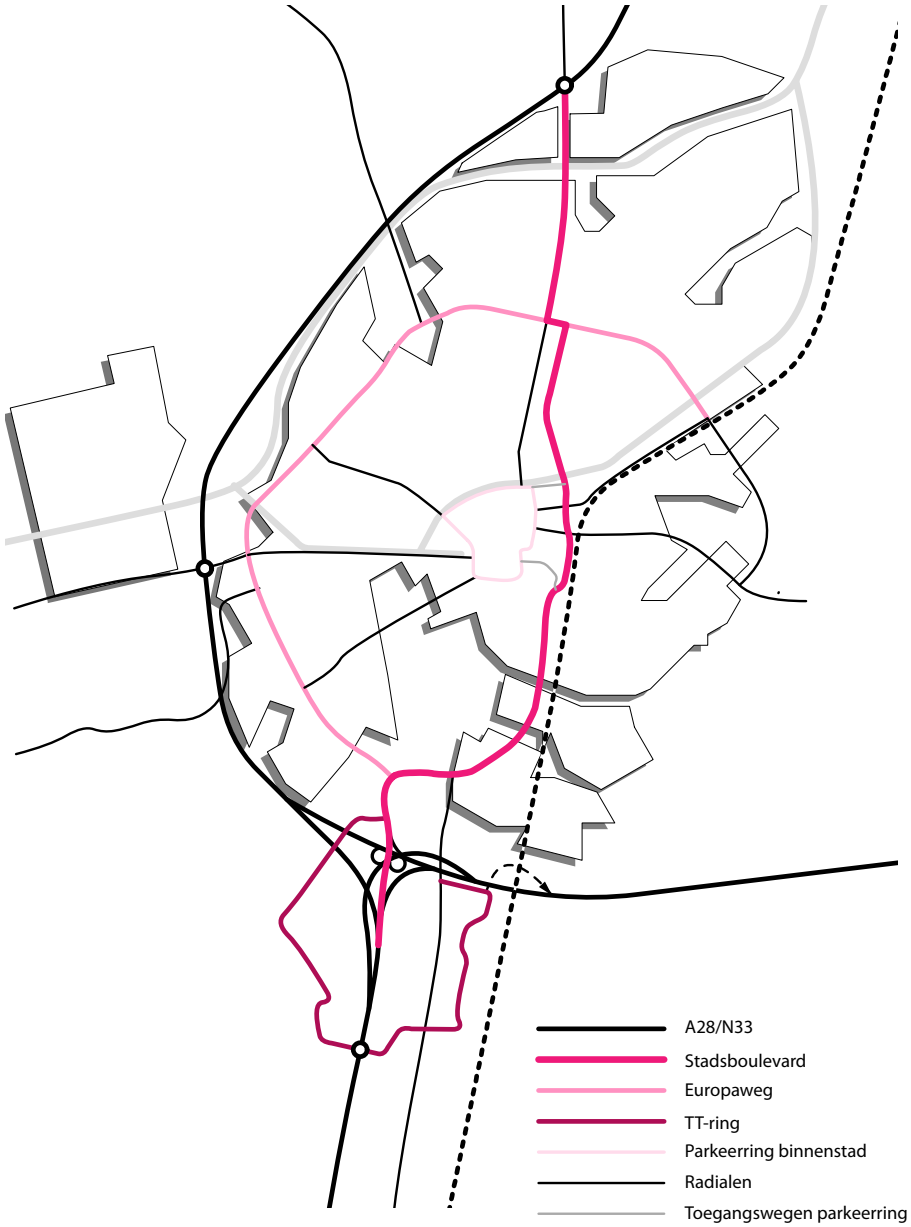
Europaweg Zuid, Europaweg West en Europaweg Noord behouden hun huidige verkeersfunctie. De functie van Europaweg Oost komt in een ander daglicht te staan met de komst van de Stadsboulevard.

Radialen

Bestaande radialen behouden hun huidige verkeersfunctie. Graswijk wordt opgewaardeerd omdat deze onderdeel gaat uitmaken van de ontsluitingsstructuur van Assen Zuid. De Dr. Philipsweg fungeert als een nieuwe radiaal en wordt aangesloten op de parkeerring van de binnenstad.

Parkeerring binnenstad

Het zuidelijke deel van de parkeerring zal in de toekomst, door een andere inrichting, minder worden belast. Het noordelijke deel daarentegen zal een zwaardere belasting krijgen door het grote aantal parkeerplaatsen wat zich aan de noordzijde van het centrum bevindt.



Langzaam verkeer

Het bestaande fietsnetwerk wordt aangevuld met een aantal nieuwe routes, waaronder die van de FlorijnAs. Vanaf het ziekenhuis tot aan de A.H.G. Fokkerstraat wordt een centrale noord/zuid route aan de westzijde van de Stadsboulevard geprojecteerd. Op deze wijze kan men op elk gewenst moment aantakken op het fijnmazige binnenstedelijke wegennetwerk. Op die plaatsen waar er een mogelijkheid bestaat om het spoor te kruisen worden verbindingen gemaakt tussen netwerken aan de oost- en westzijde van het spoor. De belangrijkste oost/west verbinding bevindt zich bij het station. Hier kan het langzaamverkeer ongehinderd van Assen Oost naar het centrum komen. Dit gebeurt door middel van een hellend plein dat onder het spoor loopt waardoor het station de 'poort' wordt naar het landschap van de Drentsche Aa.

Een tweede belangrijke oost/west verbinding is de nieuwe doorgaande fietsroute langs het Kanaal. Aan de groene noordzijde van het Kanaal en het Havenkanaal wordt een fietsroute aangelegd die de Vaart met het Havenkwartier en Marsdijk verbindt. Ter plaatse van het ziekenhuis splitst de centrale fietsroute van de Stadsboulevard zich in twee richtingen. Eén route gaat richting het Asserbos de andere gaat met het bestemmingsverkeer onder de Stadsboulevard door richting de NAM, Assen Zuid en verder onder het spoor door richting GGZ en Diepstroeten.

In noordelijke richting volgt de centrale fietsroute vanaf de A.H.G. Fokkerstraat de twee parallelbanen langs de Industrieweg.

Naast de binnenstedelijke ontsluiting is extra aandacht uitgegaan naar de routes richting het landschap. Vanaf de centrale fietsroute langs de Stadsboulevard zijn een aantal aantakkingen op bestaande routes richting het landschap gemaakt. In het Havenkwartier wordt een nieuwe connectie gemaakt tussen de fietsroute aan de noordzijde van het Kanaal en de fietsroute over het oude treintracé Assen/Stadskanaal.



Openbaar vervoer

Openbaar vervoer neemt een belangrijke positie in binnen de FlorijnAs. Het station Assen is een belangrijk verkeersknooppunt in de stad. Het station met ruim 9.000 reizigers per dag heeft een directe aansluiting op het nationale intercitynetwerk. Door de groei van Assen en de ontwikkeling van de FlorijnAs kan het aantal reizigers doorgroeien naar 11.000 reizigers per dag. Het station kan door een derde spoor aan te leggen de toename van het aantal treinen tussen Groningen en Zwolle en de ontwikkelingen in het regiorail concept (Kolibri) van de Regio Groningen Assen faciliteren.

Het station, voor zowel trein als bus, krijgt met de ontwikkelingen een nog belangrijkere positie als multi-modaal knooppunt in de stad en regio. Voetgangers, fietsen, bussen en auto's worden zo efficiënt en aangenaam mogelijk rondom het nieuwe stationsplein gesitueerd. Belangrijk aandachtspunt is een hoogwaardige voorziening voor wachtende reiziger.

Een goede bereikbaarheid van het stationsgebied is belangrijk. Voetgangers krijgen een aantrekkelijke en veilige route naar de binnenstad. Fietsers kunnen met een vrijliggend fietspad langs de Overcingellaan/Industrieweg snel en veilig bij het station komen. Een extra rijstrook op de Overcingellaan/Industrieweg in de richting van het station biedt meer capaciteit voor het gemotoriseerde verkeer. Vooral de bus profiteert hiervan. Hierdoor kan een sneller en betrouwbaarder netwerk voor bussen worden gerealiseerd.

Een belangrijke nieuwe ontwikkeling is de komst van station Assen Zuid. Hierdoor worden de ontwikkelingskansen van Assen Zuid sterk verbeterd. Daarnaast kan het (stoptrein)station dienen als evenementen- en P+R-station. Voorwaarde bij de ontwikkeling van dit station is een goede bereikbaarheid voor zowel auto, bus en fiets. De N33 is hierbij een belangrijke route voor auto en bus. Voor de auto wordt een groot parkeerterrein bij het station aangelegd.

Station Assen Zuid biedt ruimte voor een (eind) halte in het regiorail concept. Vanuit Station Assen Zuid kan een hoogwaardig openbaar vervoer richting TT-Circuit, Toeristisch Recreatieve Zone en Kloosterveen worden ontwikkeld.



- Enkelvoudige busroutes
- Meervoudige busroutes
- - - Spoorwegen
- - - Regiorail
- · - · Te ontwikkelen OV verbinding

FlorijnAs; Stadsboulevard

De Stadsboulevard is de drager van alle ontwikkelingen rondom de FlorijnAs. Enerzijds heeft de Stadsboulevard een primaire verkeersfunctie en verzorgt het de doorbloeding van alle deelgebieden die er aanliggen. Anderzijds heeft de Stadsboulevard een belangrijke verblijfsfunctie. Aan de boulevard zijn immers een groot aantal belangrijke stadsfuncties geadresseerd met een publiekstreckende functie. Dit vraagt naast doorstroming om een hoge verblijfskwaliteit. De dubbelfunctie stelt hoge eisen aan de inrichting van het wegprofiel waarin zowel doorgaand verkeer als bestemmingsverkeer goed gefaciliteerd moeten worden.

De Stadsboulevard loopt vanaf knooppunt A28/N33 tot aan de noordelijke oprit van de A28 en doorsnijdt als het ware de verschillende stedelijke condities van de stad. Deze stedelijke condities vormen samen met de aanwezige landschappen de identiteit van de Stadsboulevard. Het wisselende karakter van de Stadsboulevard vraagt tevens om een aantal continue elementen die de herkenbaarheid van de Stadsboulevard garanderen. In het profiel vormen de groene middenberm met herkenbare boomsoort, continue doorgaande rijbanen en herkenbare verlichting de constanten. Deze constanten krijgen op verschillende wijze in de wisselende stedelijke condities hun definitieve vorm.

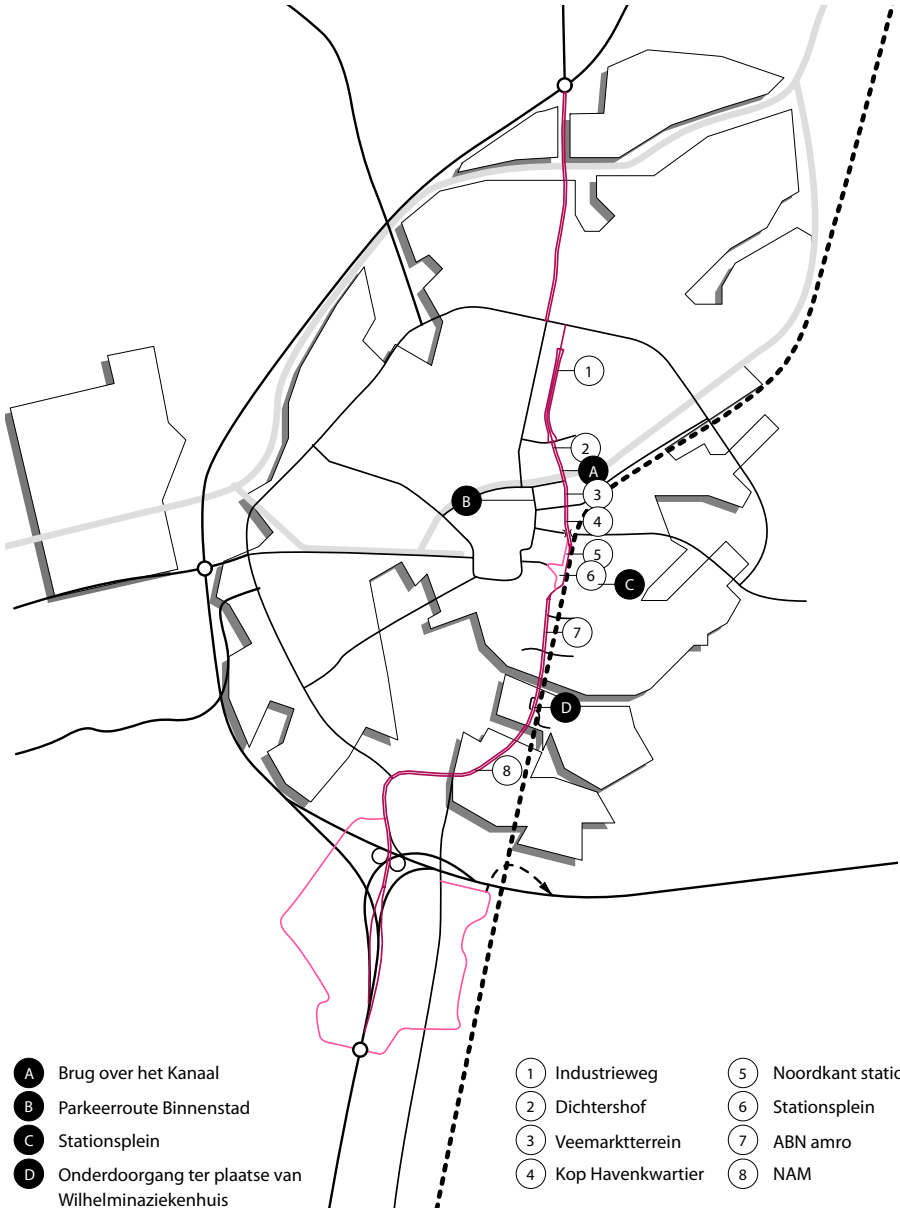
A. Brug over het Kanaal

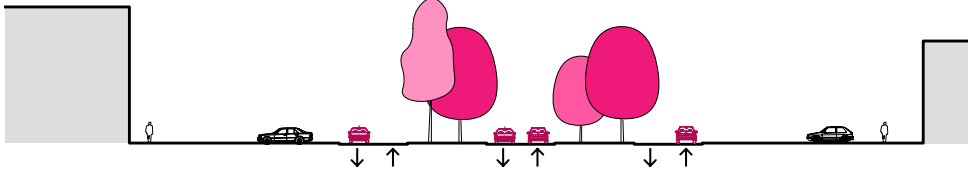
De oversteek over het Kanaal wordt gevormd door een te openen brug die de doorvaarbaarheid van het Kanaal garandeert. Het Kanaal en de nieuwe sluis krijgen een nieuwe functie in de stad. Brug, sluis en kanaal markeren de entree van het centrum. Een fysieke en duidelijk waarneembare overgang tussen de binnenstad en de omliggende wijken.

B. Parkeerroute Binnenstad

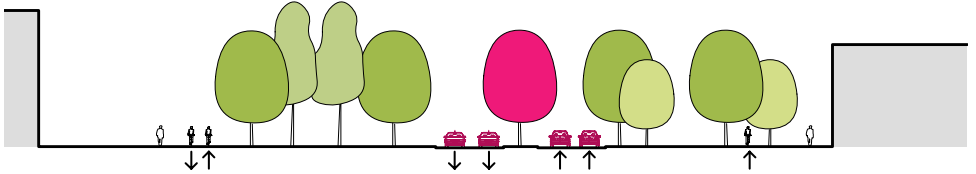
Met de komst van de nieuwe Stadsboulevard verschuiven de verbindingen tussen de voormalige Industrieweg/Overcingellaan en de parkeerring van de binnenstad. Het zuidelijke deel van de parkeerring wordt vanuit het zuiden bereikbaar via de Stationstraat. Het noordelijke deel van de parkeerring wordt vanuit het zuiden bereikbaar via de nieuwe entree van de Dr Philipsweg naar de binnenstad. Vanaf het noorden blijft de toegang tot de parkeerring via het Kanaal bestaan.

De lus bij de Abel Tasman flat verdwijnt waardoor de Rolderstraat niet meer direct aansluit op de nieuwe Stadsboulevard. Deze toegang tot de parkeerring wordt in de toekomstige situatie alleen nog gebruikt voor het verkeer vanaf de Rolderhoofdweg.

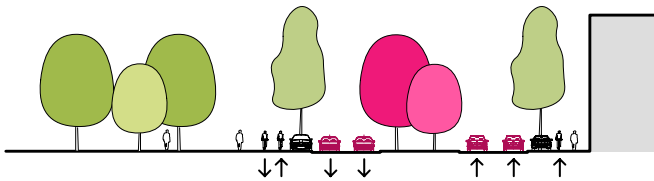




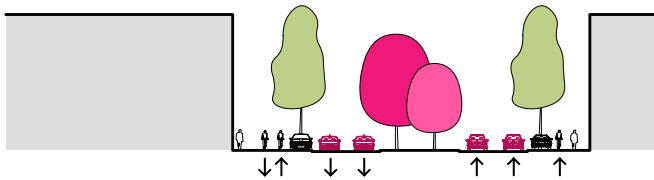
1. Industrieweg



2. Dichtershof



3. Veemarktterrein



4. Kop Havenkwartier

C. Stationsplein

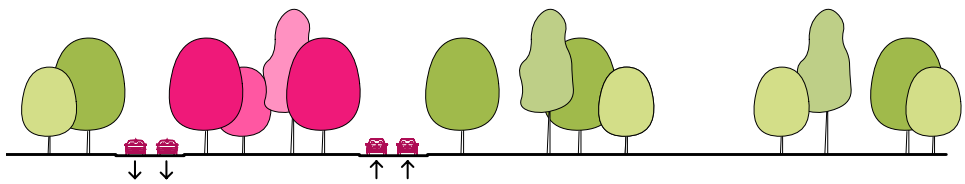
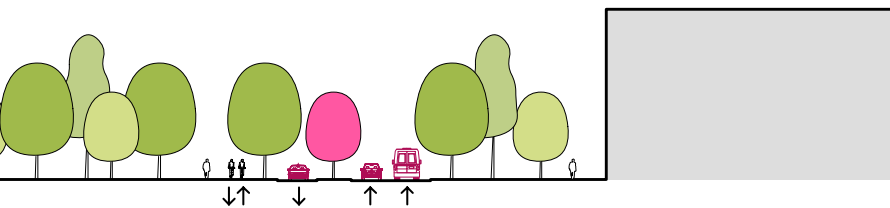
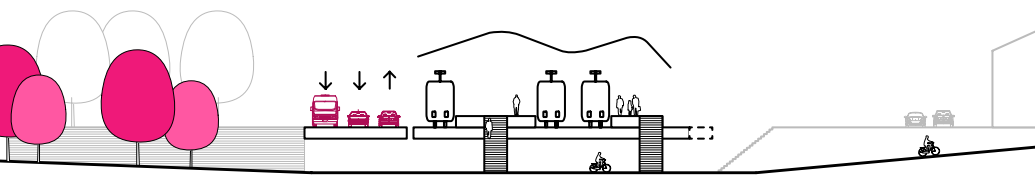
Tijdens de masterstudie zijn er verschillende modellen voor het stationsgebied onderzocht. De modellen variëren van een verdiept spoor, een lange tunnel tot het ophogen van het spoor. Een groot aantal van deze modellen is afgefallen vanwege te hoge kosten of te weinig ruimtelijke voordelen. De twee best scorende modellen zijn opgenomen in deze masterstudie. Doorsnede nr. 6 op pagina 56-57 geeft het voorkeursmodel weer.

Het nieuwe stationsplein wordt onder het huidige spoor en de Stadsboulevard doorgetrokken. Het doorgaande verkeer splitst zich aan de zuidkant van het nieuwe stationsplein van het bestemmingsverkeer af, gaat over het stationsgebouw heen en blijft hier parallel aan het spoor lopen. Hierdoor komt het station van Assen direct aan de binnenstad te liggen en wordt er tevens een goede en veilige langzaam verkeerroute tussen het centrum en Assen Oost gecreëerd.

D. Onderdoorgang bij het Wilhelminaziekenhuis

Een nieuwe onderdoorgang onder de Stadsboulevard en het spoor ter plaatse van het Zorgcluster biedt nieuwe kansen voor het Wilhelminaziekenhuis en de functies van GGZ en Diepstroeten. Door de verbeterde bereikbaarheid zal er een aantrekkelijker vestigingsklimaat ontstaan voor het nieuwe programma in Assen Oost.

Een eventuele onderdoorgang biedt tevens kansen voor het verminderen van het aantal gelijkvloerse spoorwegovergangen. In de verdere uitwerking van dit deelgebied zal dit verder onderzocht moeten worden .



Parkeren

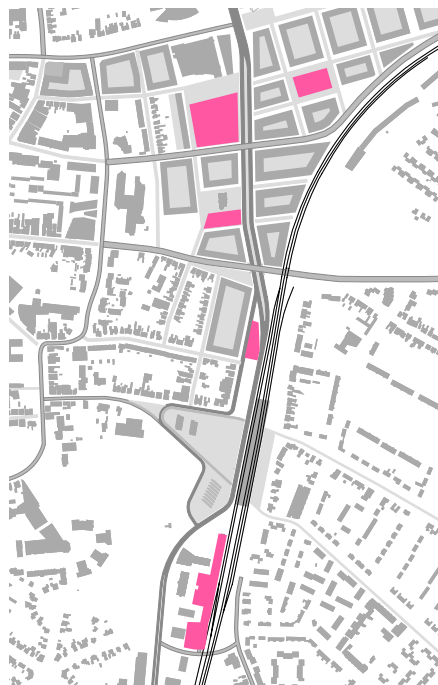
In de binnenstad van Assen bevinden zich in de huidige situatie een aantal grootschalige uitgestrekte parkeervoorzieningen op maaiveld waarvan het Veemarktterrein gratis toegankelijk is. De grote open ruimten tasten de binnenstedelijke structuur aan. Tevens kan men zich afvragen of een dergelijk ruimtegebruik past bij het grondprijzenpeil van de binnenstad en of deze situatie vanuit een duurzaamheidsperspectief van de compacte binnenstad nog langer houdbaar is.

Op het gebied van parkeren zullen daarom een aantal maatregelen moeten worden genomen. In het centrum van Assen wordt al het parkeren omgezet in betaald parkeren met gedifferentieerde tarieven. Op deze manier verbetert niet alleen de concurrentiepositie van bestaande parkeergarages in de binnenstad, maar wordt tevens het gebruik van de fiets gestimuleerd.

Een deel van de parkeerplaatsen zal verdwijnen en terugkomen op kleinschalige parkeerpleinen die makkelijker worden opgenomen in het stedelijk weefsel. Voor de toekomst zal men echter moeten overwegen een parkeervisie te ontwikkelen waarin transferia in de periferie van de stad en openbaar vervoer een prominente rol krijgen.



Parkeermogelijkheden in de huidige situatie: 2.9 ha
(gratis en betaald parkeren)



Parkeermogelijkheden in de nieuwe situatie: 1.9 ha
(betaald parkeren met gedifferentieerde tarieven)

Landschap

Landschap

Assen ligt in een omgeving van unieke landschappen.

Aan de westzijde van de stad is de overgang tussen stad en landschap helder gedefinieerd. Assen is uitgebreid tot aan de A28 die een fysieke en markante barrière tussen stad en landschap vormt. De enige uitzondering is Kloosterveen. De wijk ligt weliswaar in het landschap maar is daardoor geïsoleerd van de stad.

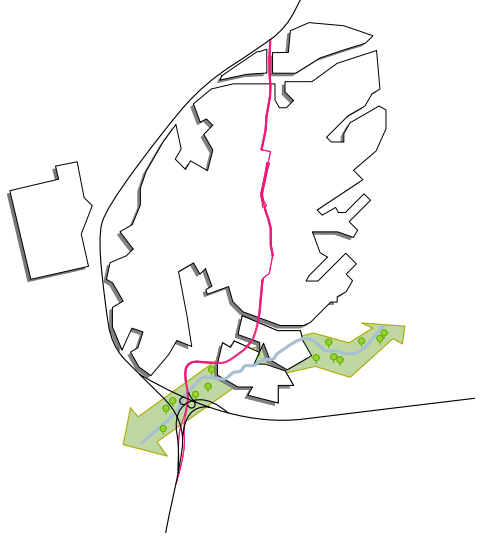
Aan de oostzijde grenst Assen aan de Drentsche Aa. De stadsrand is hier in tegenstelling tot de westzijde diffuus. De oostgrens is een rafelige rand waar stad en landschap elkaar afwisselen. Toch liggen er aan deze zijde grote kansen omdat binnenstad en landschap hier praktisch tegen elkaar aanliggen. De Stadsboulevard ligt tegen deze ongedefinieerde oostrand aan en wordt doorsneden door een grote diversiteit aan landschappen. Deze landschappen zullen worden ingezet om de landschappelijke identiteit van de FlorijnAs te versterken en de relatie van Assen met het landschap te verbeteren.

Van zuid naar noord doorsnijdt de FlorijnAs de volgende landschappen:

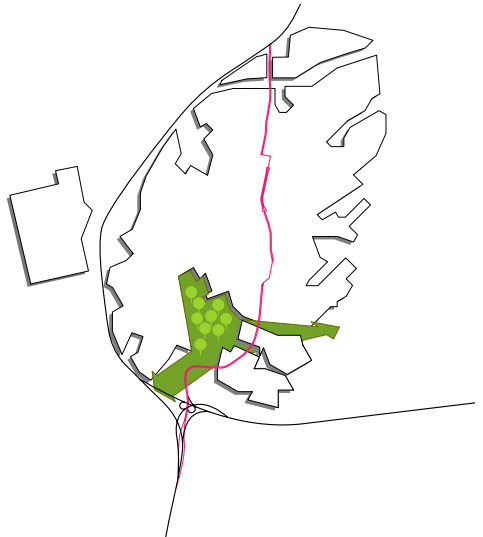
- 1 In het zuiden het beekdalenlandschap
- 2 Ter hoogte van het ziekenhuis, de parkachtige setting van de uitlopers van het Asserbos
- 3 Ter hoogte van het station de langzaamverkeerroutes van en naar de Drentsche Aa
- 4 Aan de noordzijde van het centrum het Kanaal en aan de noordrand van Assen het Noord Willemskanaal.



Beekdalenlandschap



Asserbos



1

In het zuiden vindt men langs de oorspronkelijke beeklopen het karakteristieke 'beek en esdorpenlandschap' met de akkers op de bolle essen, de hoger gelegen velden en de hooilanden, de weilanden in het lager gelegen beekdal en de karakteristieke houtwallen als belangrijkste structuurdragers. Deze structuurdragers zijn leidend bij de ontwikkeling van Assen Zuid.

2

Het Asserbos is een wandelgebied in de vorm van een sterrenbos, waarbij lange rechte paden elkaar in een stervorm kruisen. Het bos kent twee sterren die in de plattegrond goed herkenbaar zijn. Aan de oostzijde gaat het bos over in een campusstructuur met gesloten en open delen. In deze open delen bevindt zich het programma. Deze campusstructuur gaat aan de oostzijde van de Overcingellaan over in Diepstroeten en het GGZ-terrein. Bij verdere ontwikkeling van het Zorgcluster dient de campusstructuur gerespecteerd te worden.

3

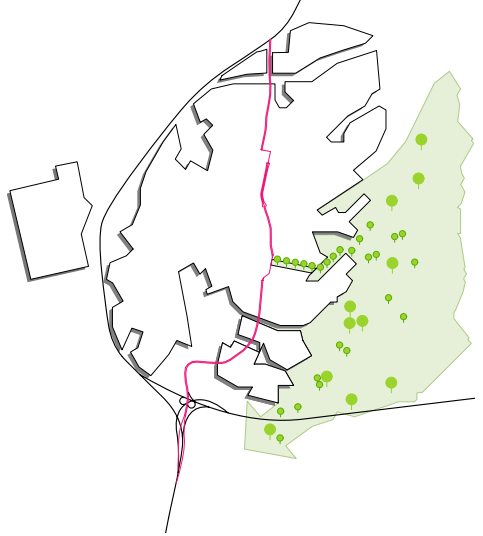
Het natuurgebied de Drentsche Aa dient ter hoogte van het station van Assen een duidelijk adres te krijgen aan de Stadsboulevard. Het stationsplein gaat de schakel vormen tussen het historische stadscentrum van Assen enerzijds en het hoogwaardige landschap van de Drentsche Aa anderzijds. [zie pagina 64]

4

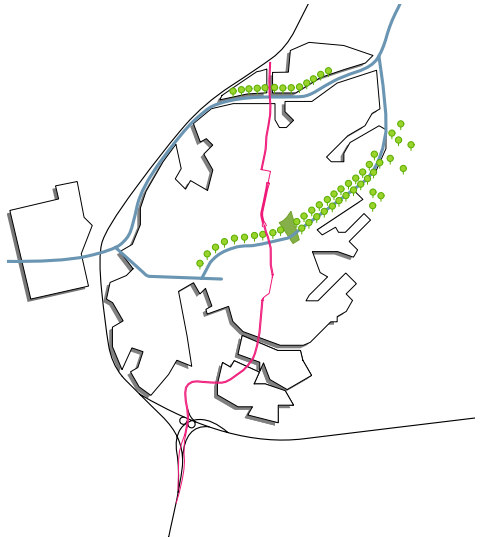
Het Kanaal is een belangrijke structuurdrager van de stad en vormt een duidelijk waarneembare grens tussen de stenige en dichtbebouwde binnenstad en de groene, ruim opgezette omliggende woonwijken. De BlauweAs 2e fase biedt kansen aan de kanaalzone om zich te ontwikkelen als recreatief aantrekkelijke verbinding tussen stad en landschap. Eveneens vormen de nieuwe ontwikkelingen een kans om het contrast tussen 'rood' en 'groen' verder op te voeren en zo de leesbaarheid van de stad te vergroten. Hierbij kan het RWZI-terrein worden ingezet als nieuw stadspark. Deze scheidt de bebouwing met hoge dichtheid van de bebouwing met de lage dichtheid ten oosten van het stadspark. [zie pagina 64]



Drentsche Aa



Kanalen/ BlauweAs 2e fase



Landschappelijke kwaliteiten FlorijnAs



Duurzaamheid en sociaal

Duurzaamheid

Assen wil duurzaam en sociaal doorgroeien. Dat betekent dat de investeringen van de komende jaren in gebiedsontwikkeling en (her)inrichting van oude en nieuwe stadsonderdelen aangegrepen moeten worden om keuzes te maken die bijdragen aan een duurzame en sociale stad.

In de structuurvisie (2009) wordt de definitie van een duurzame stad ruim vormgegeven. De insteek in dit document is dat Assen ook voor de toekomstige generaties mooi en aantrekkelijk moet blijven. Bij elke ingreep in de stad moet de vraag gesteld worden wat op lange termijn tot de meest verantwoorde resultaten leidt. Dan gaat het dus vanzelfsprekend niet alleen over de komende 20 jaar, maar nadrukkelijk ook over de generaties die na ons komen.

Hoe krijgen deze ambities vorm in een masterstudie met de programmatische tijdshorizon tot 2030, waarbij de programmatische vraag na 2030 diffuus is en de toekomstige technische ontwikkelingen onvoorspelbaar zijn. Naast alle technische mogelijkheden als duurzaam bouwen en duurzame mobiliteit zet de masterstudie in op drie ruimtelijke hoofdthema's die op het schaalniveau van de stad relevant zijn.

1. De compacte stad

Naar aanleiding van de studie naar drie ontwikkelmodellen voor Assen heeft de Raad in juli 2009 gekozen voor het compacte model. Hier is de basis gelegd voor duurzaamheid omdat een compacte stad een duurzame stad is waarin afstanden en oppervlak geminimaliseerd worden. Hierdoor worden fiets en OV een efficiënt en aantrekkelijk alternatief. Tevens wordt in een compacte stad het dubbel ruimtegebruik gestimuleerd.

2. Flexibiliteit en hergebruik

De afschrijvingstermijn/levensduur van een stedelijke structuur is langer dan de afschrijvingstermijn/levensduur van de opstal. Door de stedelijke structuur robuust vorm te geven kan het zich aanpassen aan een veranderende vraag. Deze structuur kan dus niet monofunctioneel zijn, maar moet verschillend programma kunnen herbergen. Dus moet er over de tijdshorizon van de levensduur van de eerste gebruiker heen worden gekeken.

Tevens moet het reeds aanwezige potentieel in de stedelijke structuur herwaardeerd worden om revitalisering en herstructurering mogelijk te maken.

3. Organische groei

Grote ontwikkelingen vragen omvangrijke voorinvesteringen welke het daaropvolgende ontwikkeltraject onomkeerbaar maken. Door de ontwikkelschaal te verkleinen wordt de mogelijkheid behouden om bij te sturen en kan eenvoudig op een veranderende vraag worden geanticipeerd.

Deze hoofdthema's komen tot uitdrukking in de volgende onderdelen van de Masterstudie:

- Door de Stadsboulevard deels te financieren met RSP-gelden, ontstaat er ruimte voor de aangrenzende ontwikkellocaties om hun eigen locatiespecifieke kwaliteit en ontwikkeltempo te genereren.
- De Stadsboulevard zorgt voor een toekomstvast bereikbaarheid en doorbloeding van het stedelijk weefsel en werkt daardoor mee aan de levensvatbaarheid van de omliggende deelgebieden in de toekomst.
- Rondom de Stadsboulevard zijn een aantal multifunctionele landschappen gedefinieerd. Deze landschappen bestaan uit een mix van wonen, werken en recreëren die zijn toegesneden op de aanwezige kwaliteiten. Nieuw programma belandt op die plek in de stad waar het zijn meerwaarde kan bewijzen. Bovendien kan het nieuwe programma profiteren van de reeds aanwezige kwaliteiten. Hierdoor investeert men in het bestaande potentieel van de stad in plaats van te investeren in nieuwe generieke uitleggebieden.
- Met het inzetten op aanwezige potenties in de stad richt de Masterstudie zich op herstructurering en revitalisering van binnenstedelijke locaties. Voor elk van deze locaties is een ontwikkelstrategie gedefinieerd welke wordt gekleurd door de het ruimtelijk en programmatisch potentieel.

Sociaal

De structuurvisie (2009) omschrijft de sociale ambitie als: “Alles wat we als gemeente doen, doen we uiteindelijk voor de inwoners van de stad. Mensen maken de stad. In Assen telt iedereen mee. Iedereen heeft het recht zich in onze samenleving te ontplooiën en te ontwikkelen”.

De Masterstudie probeert deze sociale cohesie in de stad te bevorderen en segregatie door verschillen in cultuur, inkomen en programma tegen te gaan. Hiervoor zijn vier instrumenten in de studie ingezet.

Programmamix

Ongeacht de locatie wordt er een programmamix van wonen, werken en recreëren nagestreefd. Dit genereert niet alleen sociale veiligheid, maar bevordert ook de waardering voor de plek omdat de locatie op meerdere manieren aan de stad verknoopt is.

Openbare ruimte

De openbare ruimte is de plek waar integratie tot stand komt en waar de sociale cohesie in een stad voelbaar is. Voldoende (kwantitatief en kwalitatief) gedifferentieerde publieke ruimte waar mensen graag verblijven is daarom essentieel.

Organische groei

Door het tempo van ontwikkelen laag en de omvang beperkt te houden krijgen de verschillende deelgebieden de kans organisch te groeien. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om de menselijke maat en daarmee de waardering van de plek in de verschillende deelgebieden rustig tot stand te laten komen.

De Stadsboulevard

In de Masterstudie is getracht de verblijfskwaliteit van de Stadsboulevard met het faciliteren van verkeer mee te laten groeien. Niet alleen door het creëren van goede openbare ruimte, maar ook door verkeersbewegingen in te zetten als instrument voor ontmoeting. Dit komt ondermeer tot uiting in:

- Het stationsplein waar de congestie van verkeersbewegingen niet als een verkeerstechnisch probleem wordt benaderd, maar juist wordt gebruikt om een dynamisch stadsplein te creëren met belangrijke stadfuncties.
- De Stadsboulevard heeft ter hoogte van het Havenkwartier een belangrijke verkeersfunctie. Los van de verkeerdruk die dat genereert levert dit aantrekkelijke vestigingslocaties op voor ondernemers, wat weer zorgt voor een levendige plint. Samen met een goede openbare ruimte ontstaat zo een aangename verblijfsruimte.
- Het profiel van het Kanaal heeft een groot contrast. Aan de zuidelijke kant is het karakter stedelijk en is het voor een belangrijk deel ingericht voor autoverkeer omdat het deel uitmaakt van de noordelijke parkeeroute. De noordzijde is echter groen met een kleinschalige bebouwing. Hier komt een belangrijke langzaam verkeerroute, met voldoende plekken om langs de waterkant te verblijven.
- De oversteekbaarheid van de Stadsboulevard wordt bevorderd door op een aantal specifieke plekken de verkeersbewegingen haaks op de noord/zuid route goedmogelijk te maken door middel van verdiepte pleinen, verharde middenbermen met verblijfskwaliteit, tunnels of door het uit elkaar trekken van de verschillende rijrichtingen van het autoverkeer.

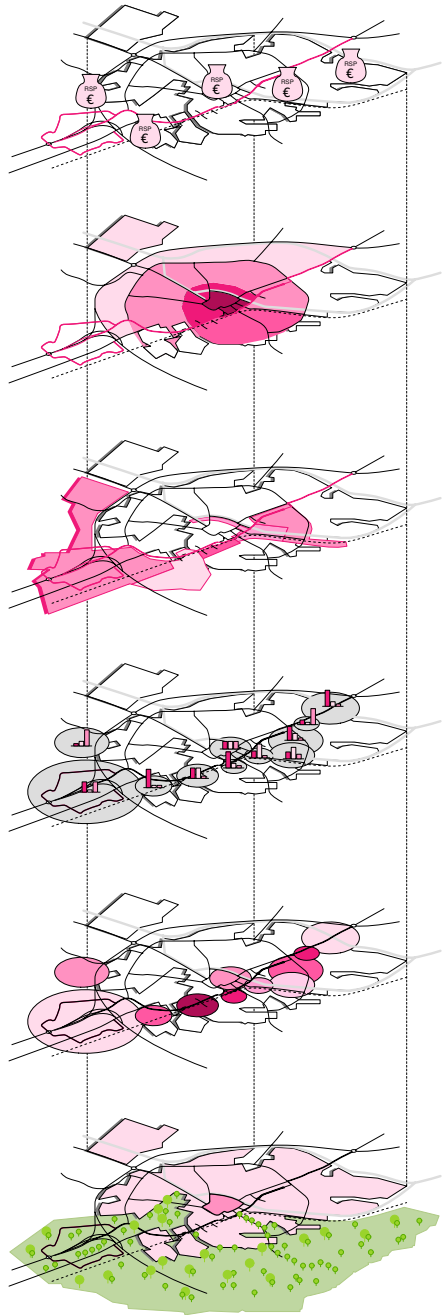
In de Structuurvisie zijn de navolgende sociale hoofdpunten benoemd

- creëer werkgelegenheid voor alle niveaus en stimuleer ondernemerschap;
- zorg voor een goed opgeleide beroepsbevolking;
- faciliteer mobiliteit voor alle doelgroepen;
- zorg voor een veilige en optimale bereikbaarheid van de stad en haar voorzieningen;
- creëer een prettige, leefbare en veilige woonomgeving met voldoende speel- en ontmoetingsplekken in het groen;
- bouw gevarieerde wijken met een duurzaam onderhouds- en beheerniveau;
- stem een bereikbaar voorzieningenniveau af op de behoefte van burgers;
- versterk de tweedelijns zorg;
- trek zorggerelateerde klinieken en opleidingen aan.

In de Structuurvisie zijn de navolgende duurzame hoofdpunten benoemd

- geef de intense stad vorm door het bestaande stedelijke gebied (zowel het 'rood' als het 'groen') binnen de Europaweg te intensiveren;
- neem maatregelen om energie te besparen in de bestaande bouw;
- ontwikkel de nieuwbouwgebieden CO₂-neutraal en bouw volgens de principes van 'duurzaam bouwen' en 'stedelijke ecologie';
- onderzoek de mogelijkheden voor (grootschalige) lokale energieopwekking en -distributie;
- revitaliseer bestaande bedrijventerreinen;
- zet in op de fiets als belangrijkste vervoersvorm;
- leg transferia en parkeervoorzieningen aan rond de stad;
- realiseer een klimaatbestendig watersysteem.

Samenvatting



RSP

De hoofdinfrastructuur door de stad zorgt voor een toekomstvast bereikbaarheid van de oostzijde van Assen.

Stadsboulevard

De hoofdinfrastructuur krijgt haar vorm in de Stadsboulevard die de verschillende stedelijke condities van Assen aandoet. Van de periferie naar het centrum en weer naar de periferie.

FlorijnAs

De investeringen in de Stadsboulevard genereren een positieve spin-off in de omliggende

Ontwikkel-, transformatie-, herstructurerings-, en revitaliseringslocaties.

Multifunctionele landschappen

Door de Stadsboulevard deels te financieren door middel van RSP-gelden, ontstaat er ruimte voor de omliggende ontwikkellocaties om hun eigen locatiespecifieke kwaliteit en ontwikkeltempo te genereren.

Gelijktijdige ontwikkeling

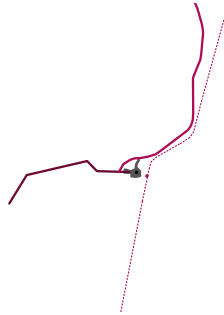
Door het tempo van ontwikkelen laag en de omvang beperkt te houden is het mogelijk de locaties gelijktijdig (parallel) aan te bieden. In plaats van de monopoliepositie die ontstaat door het één voor één locaties aanbieden van locaties (serieel) concurreren de verschillende locaties door middel van hun specifieke kwaliteiten.

Verknoping stad en landschap

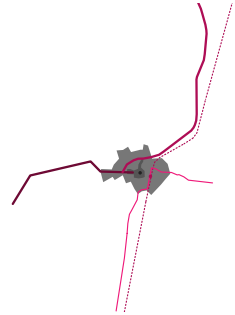
Door de ontwikkelingen rondom de Stadsboulevard ontstaat de mogelijkheid de relatie tussen stad en landschap opnieuw vorm te geven.



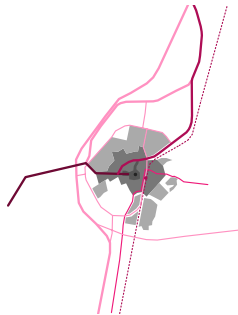
tot 1850



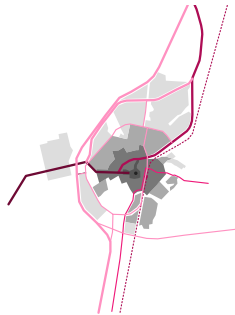
1860 tot 1870



1900 tot 1960



1960 tot 1975

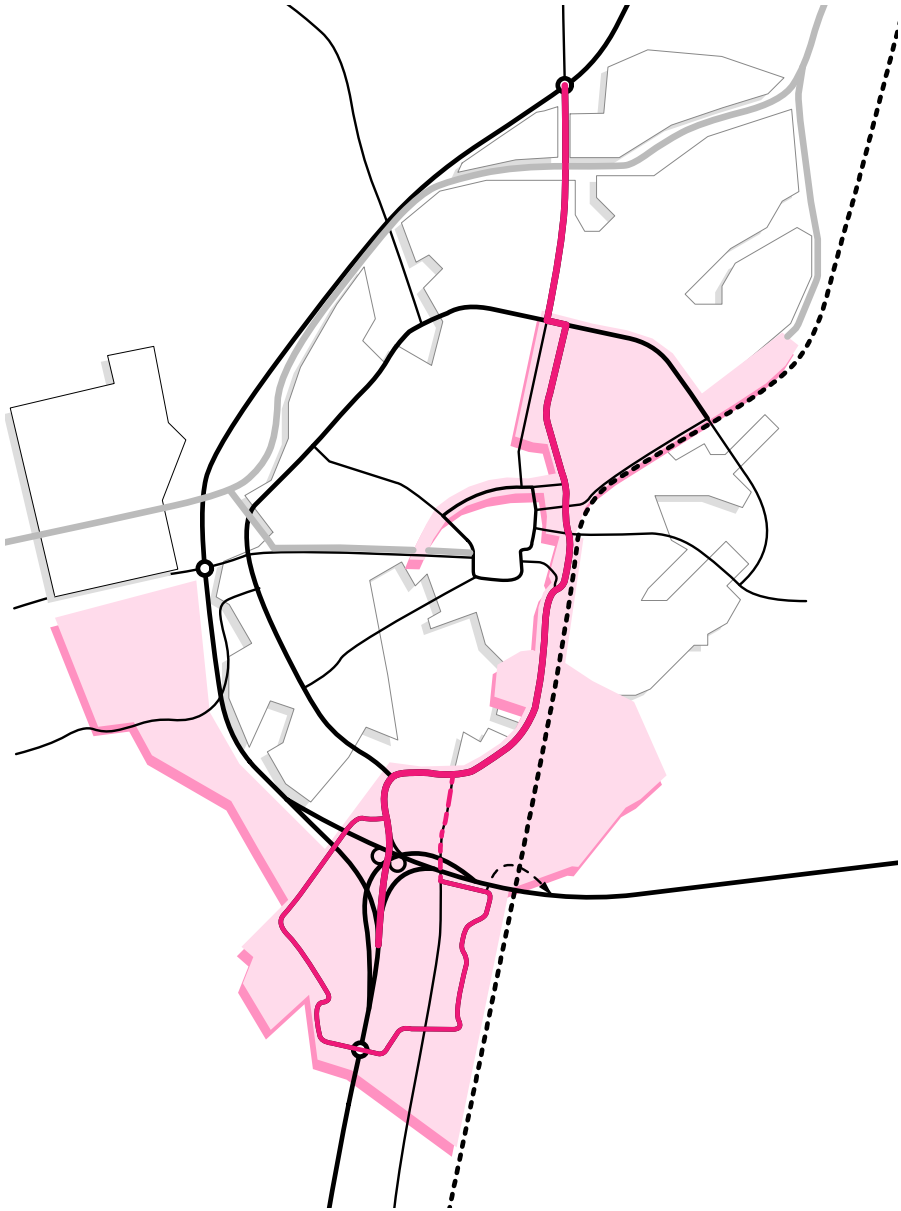


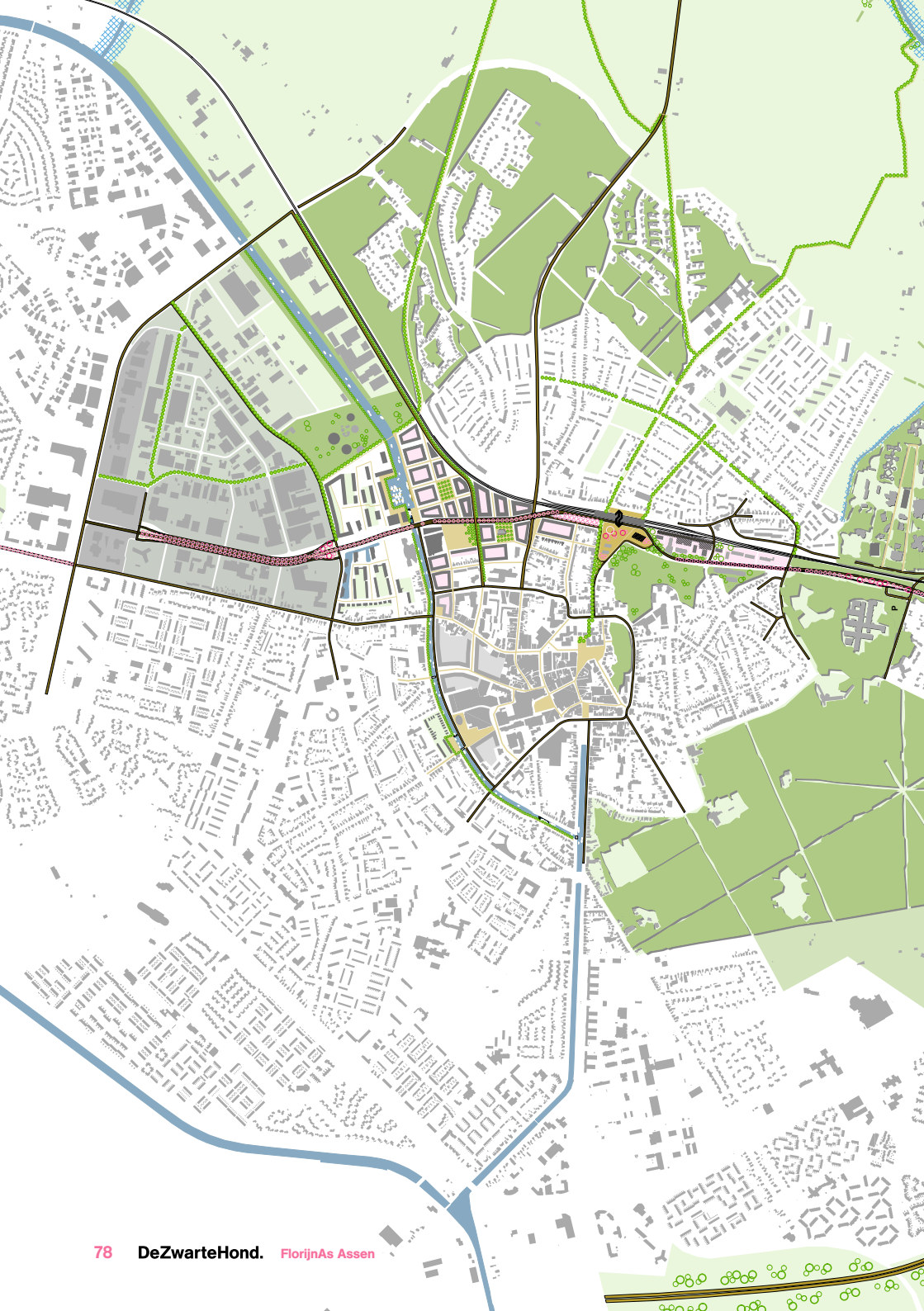
1975 tot heden

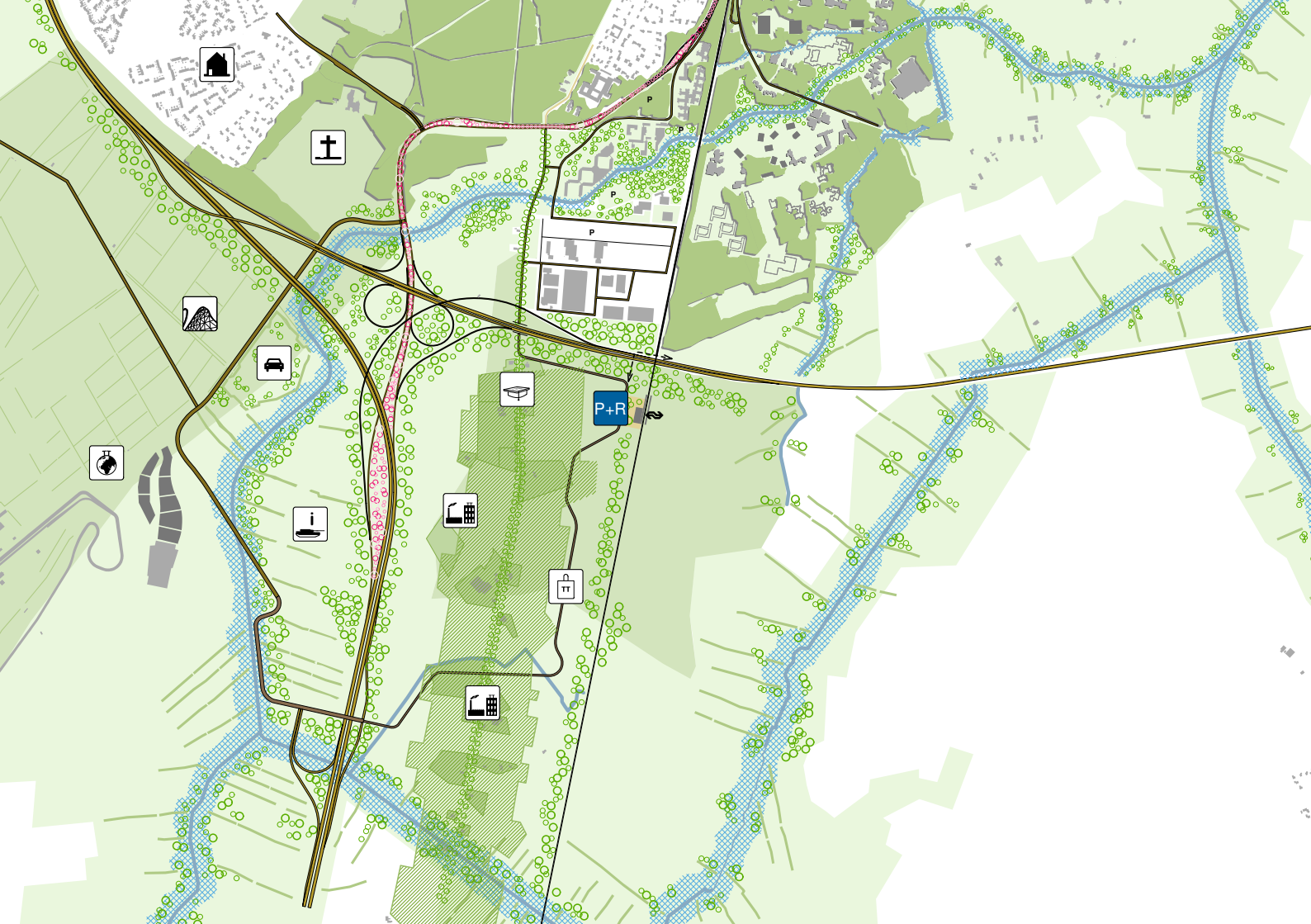
Assens

Al sinds het ontstaan van de stad is Assen rondom infrastructuur gegroeid. De aanleg van kanalen en belangrijke wegen werd gevolgd door de groei van stedelijke gebieden met een ontspannen mix van functies en typologieën. Zo is Assen organisch gegroeid tot een provinciestad met een relatief hoog voorzieningenniveau. Het suburbane karakter typeert de stad. Wijken met relatief lage dichtheden en veel groen zijn gecombineerd met het hoge voorzieningenniveau van een stad.

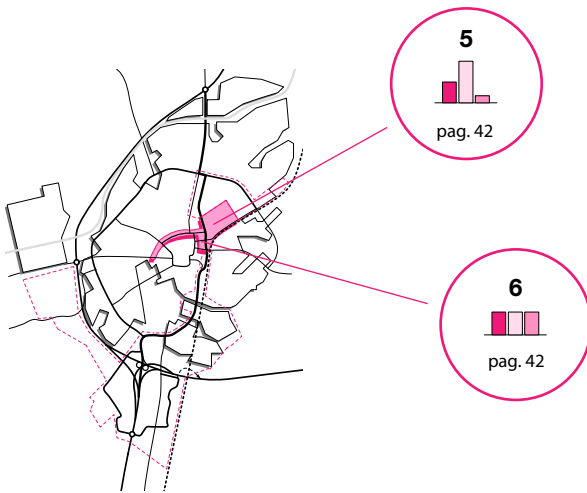
De ontwikkeling van de Stadsboulevard borduurt voort op deze traditie. De hoofdinfrastructuur wordt gefinancierd van RSP gelden. De verbeterde infrastructuur zal nieuw programma aantrekken in de aanliggende deelgebieden. De deelgebieden kunnen op die manier in kleine eenheden en in een rustig tempo groeien. Door organische groei kan elke deelgebied een eigen, ontspannen karakter ontwikkelen.







Deelgebieden



Havenkwartier BlauweAs Veemarkt

Morfologie

De geplande ontwikkeling rondom het Kanaal bestaat uit de deelgebieden Havenkwartier, BlauweAs 2e fase en het Veemarktterrein. Er zijn twee belangrijke structuurdragers in dit gebied. De eerste is het Kanaal. Deze scheidt het centrum met haar hoge dichtheid en stedelijke karakter van de periferie met een lage dichtheid en een groen karakter. De tweede belangrijke structuurdrager is de nieuwe Stadsboulevard. Het kruispunt van het Kanaal en de Stadsboulevard wordt een herkenningspunt in het toekomstige stedelijk weefsel van Assen.

Langs het Kanaal liggen de ontwikkelingen van de BlauweAs 2e fase. Vanaf de nieuwe passantenhaven in het Havenkwartier wordt het Kanaal door middel van sluisen, autobruggen en fietsbruggen bevaarbaar gemaakt tot aan de Vaart. Het is hierdoor mogelijk een 'Rondje Assen' te varen en er wordt een levendige identiteitsdrager toegevoegd aan de binnenstad van Assen.

Het nieuwe profiel van het Kanaal is helder en constant. Aan de noordzijde is het karakter groen en kleinschalig. Hier bevindt zich ook een nieuwe langzaam verkeerroute in oost/west richting. De bestaande wegen aan de noordzijde van het Kanaal zullen hier zoveel mogelijk plaatsmaken voor fietspaden en groen. Aan de zuidzijde van het Kanaal is het karakter stedelijk en dynamisch door een continue stadswand met hier en daar functies in de plint. Aan deze zijde wordt naast het langzaam verkeer vooral het autoverkeer gefaciliteerd omdat deze deel uitmaakt van de noordelijke parkeerring van het centrum.

Het continue profiel van het Kanaal wordt op strategische plekken (bijvoorbeeld ter plaatse van de kruising Venestraat/Kanaal NN) verbreedt om zo verblijfsplekken te creëren. Deze verblijfsplekken of pleinen vormen de schakel tussen het stedelijk weefsel van de binnenstad en de periferie en zijn tevens de aanlegplaatsen voor de pleziervaart die op hun beurt de verblijfskwaliteit van deze pleinen vergroten. De BlauweAs 2e fase is een belangrijke identiteitsdrager aan de rand van de binnenstad. Investerings in de BlauweAs 2e fase zullen een positief effect hebben op de ontwikkelingen van de omliggende gebieden en het Havenkwartier.

De Stadsboulevard heeft in dit deel van de stad het stedelijke profiel van een avenue en verbindt in dwarsrichting de deelgebieden Havenkwartier en Veemarktterrein. Ondanks het grote aandeel autoverkeer (rijbanen + langspaarkeerstrook) is de verblijfskwaliteit van het profiel groot. Dit komt door de ruime voetgangerszones, levendige plinten, aanwezige bomen en de brede verharde middenberm met openbare functies als een skatebaan of een paviljoen.

Ten westen van de Stadsboulevard ligt het Veemarktterrein. Op dit terrein kan men in de huidige situatie gratis parkeren. In de toekomst zal dit niet langer houdbaar zijn vanwege de hoge grondprijzen van de binnenstad en het duurzaamheidsperspectief van de compacte stad. In plaats daarvan zal het Veemarktterrein de programmatische en morfologische schakel vormen tussen de binnenstad en de nieuwe ontwikkelingen in het Havenkwartier.

De huidige functie van evenemententerrein (als wel een deel van het parkeren) zal verdeeld worden over een viertal nieuwe pleinen. Bij grote evenementen zoals de TT kunnen daar andere pleinen in de binnenstad en het stadspark op de RWZI locatie aan toegevoegd worden.

Ten oosten van de Stadsboulevard ligt het deelgebied Havenkwartier. Het Havenkwartier is opgedeeld in een noordelijk deel met lagere dichtheid en veel groen en een zuidelijk deel met hoge dichtheid en een stedelijk karakter. Tussen de twee delen ligt de nieuwe passantenhaven van Assen met de sluis naar het Kanaal. De sluis zorgt voor activiteit en levendigheid in het nieuwe Havenkwartier.

Aan de oostkant wordt het Havenkwartier begrensd door het nieuwe stadspark op de voormalige locatie van de RWZI. Het deel ten zuiden van de haven is stedelijk en bestaat uit gesloten bouwblokken met functies in de plint. De structuur wordt doorsneden door de Dr Philipsweg die van zijn huidige tracé wordt afgebogen over de Stadsboulevard en het nieuwe Veemarktterrein.

Het noordelijke deel van het Havenkwartier is losser van opzet. De structuur is vergelijkbaar met de opzet van het Dichtershof. Aan de haven wordt de dichtheid van de structuur iets hoger om een wand te kunnen vormen en zo het idee van een besloten haven te creëren.

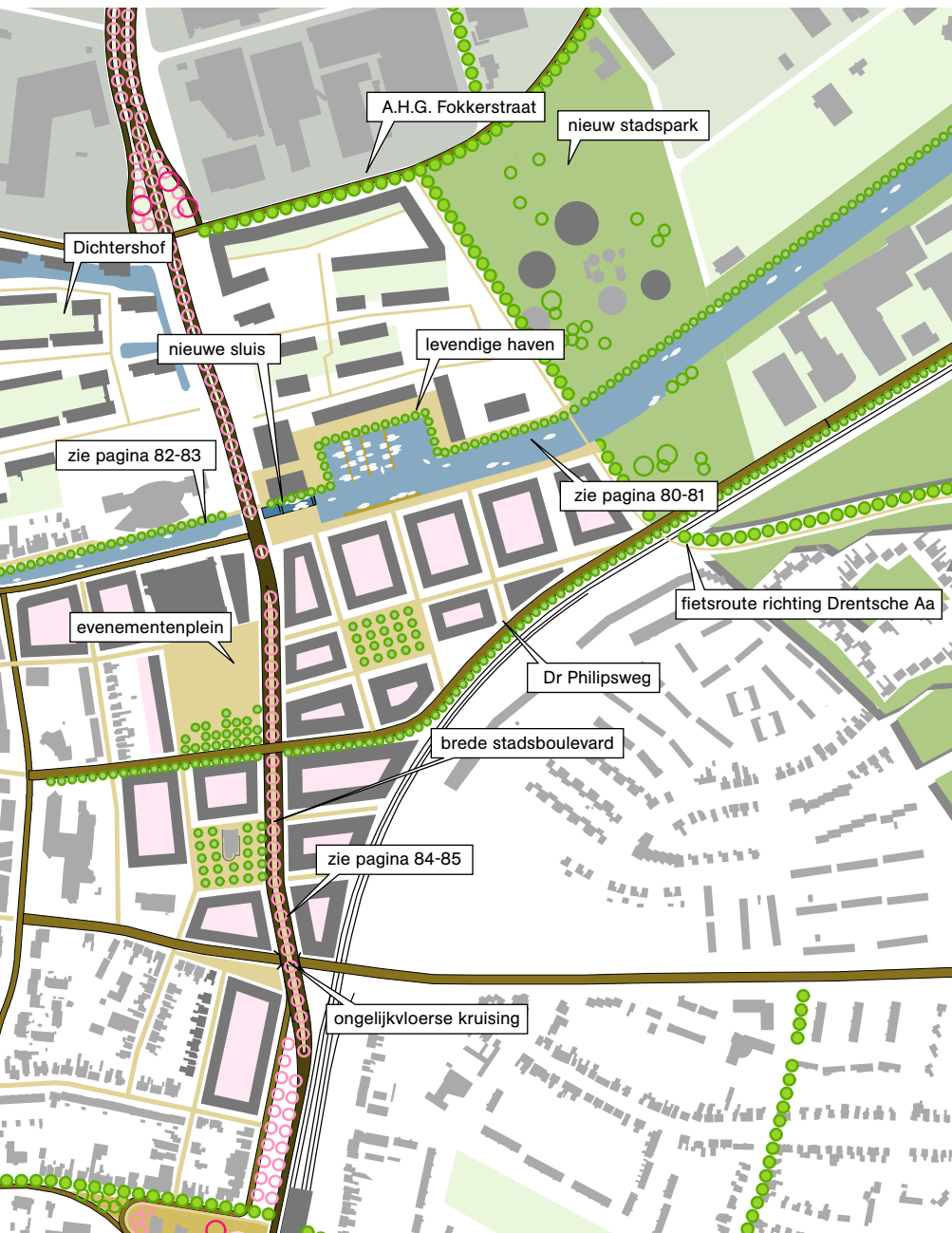
Speerpunten binnen een duurzame en sociale gebiedsontwikkeling worden gevormd door:

- Binnen deze ontwikkeling zo veel mogelijk gebruik makend van de principes van duurzaam bouwen en stedelijke ecologie, mogelijk met het toepassen van de cradle-to-cradle ontwerpmethodede;
- lokale opwekking van zonne-energie;
- eco-oevers die de biodiversiteit en waterkwaliteit verbeteren;
- (integrale) bodemsanering in combinatie met winning van duurzame energie in de vorm van warmte koude opslag (wko): de zogeheten biowasmachine;
- bij de (uit)plaatsing van bedrijven actief sturen op het vormen van clusters die qua energievraag en –behoefte matchen.
- een gevarieerd woningaanbod met woningen in verschillende prijs- en huurklassen voor alle levensfasen en leefstijlen;
- compacte bouw met functiemenging, mogelijkheden voor woon-werkcombinaties en ruimte voor broedplaatsen voor creatief en innovatief ondernemerschap;
- leefbaarheid, sociale samenhang en levendigheid als uitgangspunt bij het ontwerp van het woongebied;
- een voorzieningenniveau in het gebied toegesneden op de specifieke behoefte van wijkbewoners;
- voldoende ontmoetingsplekken, speelvoorzieningen en groenvoorzieningen.



plein aan het water

groene fietsroute







'Zicht op de Haven'





'Contrast tussen 'rode' binnenstad en 'groene' wijken'





'Zicht vanaf de nieuwe Stadsboulevard richting het noorden met aan de linkerkant het nieuwe Veemarktterrein'

Infra

De nieuwe Stadsboulevard vormt de belangrijkste ontsluitingsweg van noord naar zuid. Door de nieuwe ontwikkelingen in de binnenstad en het nieuwe Havenkwartier zal de bestaande verkeersdruk groter worden. Dit vraagt om een aanpassing van de bestaande infrastructuur. Het nieuwe profiel van de Stadsboulevard bestaat ter plaatse van het Havenkwartier, de BlauweAs 2e fase en het Veemarktterrein uit 2x2 rijbanen met een brede, verharde middenberm met aan beide zijden een strook langsparkeren. Hierdoor ontstaat een levendig en zeer binnenstedelijk profiel.

De belangrijkste substructuren die hier haaks op staan en van oost naar west lopen zijn de A.H.G. Fokkerstraat, het Kanaal ZZ, de Dr Philipsweg en de Rolderhoofdweg. De Rolderhoofdweg heeft geen aansluiting meer op de Stadsboulevard doordat de lus bij de Abel Tasman flat verdwijnt. Deze route wordt verlegd door gebruik te maken van de Jan Fabriciusstraat en de Dr Philipsweg. Dit is een aandachtspunt bij de verdere uitwerking van het plan.

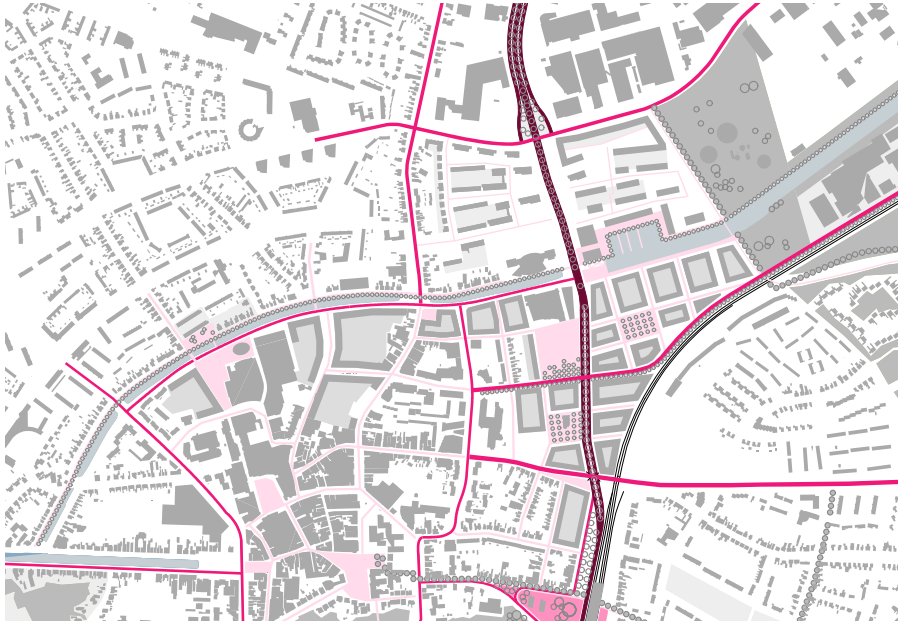
Het Kanaal ZZ en de Dr Philipsweg vormen de directe toegangen tot de noordelijke parkeerring van de binnenstad.

Het eerste deel van de Groningerstraat en het deel van de Fokkerstraat tussen de Groningerstraat en de Stadsboulevard vormen ook een belangrijke substructuur. Deze substructuur kan tijdens drukte en/of een open brug ter plaatse van de Overcingellaan/Industrieweg een deel van het verkeer opvangen. Om die reden is het noodzakelijk om de brug over het Kanaal ter plaatse van de Groningerstraat toegankelijk te houden voor autoverkeer. Het doorgaande verkeer kan dan altijd goed doorstromen.

Langs de Stadsboulevard lopen aan beide zijden fietspaden. Aan de westkant, langs de binnenstad, betreft het een fietspad in twee richtingen en aan de oostzijde een enkel fietspad. De belangrijkste fietsroute in oost/west richting loopt vanaf de Vaart, aan beide zijden van het Kanaal, en gaan verder langs het Havenkanaal. De nieuwe route aan de noordzijde is rustig en gelegen in het groen. De nieuwe fietsroute aan de zuidzijde heeft een stedelijk karakter en zorgt er in de nieuwe situatie voor dat de bebouwing aan het Kanaal weer bereikbaar wordt.

Een andere hoofd fietsroute loopt langs de Rolderhoofdweg en verbindt de oostzijde van Assen met de binnenstad.

De belangrijkste busroute in het gebied loopt over de Stadsboulevard en slaat af richting het oosten over de Fokkerstraat. Hier is geen aparte busbaan voor gereserveerd maar de dubbele rijbaan zorgt voor voldoende doorstroming van het autoverkeer en het openbaar vervoer.



Landschap

Een belangrijke nieuwe groene toevoeging in het gebied is de BlauweAs 2e fase. De noordzijde van het Kanaal krijgt een groene inrichting met een continue bomenrij en een nieuwe fietsroute. Deze route, alsmede de fietsroute aan de zuidzijde, komen uit in het stadspark ter plaatse van de RWZI. Hier gaan de routes verder richting de woonwijken, langs het Havenkanaal en hier kan men onder het spoor door, langs het oude tracé Assen-Stadskanaal richting het landschap van de Drentsche Aa.





Het Kanaal met een sterk contrast tussen het stedelijke centrum en de groene informele woonwijken



Een mix van wonen en werken in het Havenkwartier



De haven als nieuwe identiteitsdrager voor het gebied



Een stedelijk woonmilieu direct aan het Havenkanaal



De haven als levendig hart van het Havenkwartier

Programma

Het programma in de kop I van het Havenkwartier, het Veemarktterrein en het Acmesaterrein bestaat uit een grote mix van wonen, werken, recreëren en voorzieningen. De gebieden vormen de overgang tussen het centrum en de wijken naar het noordoosten. Aan de zuidzijde van het Kanaal en rond de haven heeft het gebied een hoge dichtheid met een bruto FSI van ongeveer 1,0-1,2. Het gebied bestaat uit gesloten bouwblokken met een hoge mate van stedelijkheid. Door de plinten open te houden en te voorzien van openbare functies wordt de levendigheid in de straten gewaarborgd.

Op de verdieping wordt gewoond en gewerkt. Kantoren en appartementen worden gemengd waarbij het kantorenprogramma maximaal 30% bedraagt.

Kop II is ruimtelijk en programmatisch te vergelijken met het Dichtershof. Net als in het Dichtershof geldt hier een FSI van ongeveer 0,6-0,8.

Het Kanaal met de BlauweAs 2e fase is een ruimtelijke en programmatische scheiding tussen het centrum en de wijken. In het centrum gaat het om een hoge dichtheid van wonen in de vorm van voornamelijk appartementen en in de wijken om een lage dichtheid van met name grondgebonden woningen. Wonen aan het kanaal betekent wonen aan het water voor alle doelgroepen, waarbij er door verschillende herontwikkelingen aan zowel de noord als de zuidzijde van het Kanaal een verbeterde identiteit van het gebied ontstaat. Aan de zuidzijde van het Kanaal, stedelijk wonen, een hoge dichtheid en de toegankelijkheid via de Kanaalzijde. Aan de noordzijde van het Kanaal lagere dichtheden en grondgebonden woningen afgewisseld met een aantal hoogteaccenten.



Kop II van het Havenkwartier

Dichtershof

Kop I van het Havenkwartier

Veemarktterrein

Acmesaterrein

Parkeren

De maximaal haalbare dichtheid van de gesloten bouwblokken in het Havenkwartier is voor een groot deel afhankelijk van de gekozen parkeeroplossing.

De hoogste dichtheid valt te behalen wanneer (meerlaagse) ondergrondse parkeergarages toegepast worden. Dit heeft echter grote consequenties voor de financiële haalbaarheid van het plan. In het Havenkwartier zal daarom per bouwblok gezocht moeten worden naar een optimale situatie.

Advies met betrekking tot het parkeren:

- Parkeren gebeurt zoveel mogelijk binnen de grenzen van het bouwblok, op eigen terrein.
- Onderzoek creatieve parkeeroplossingen zoals parkeren op de verdieping, parkeren onder een dek etc.
- De minimale hoogte van de stedelijke bouwblokken is 4 lagen.
- Realiseer geen parkeerplaatsen zichtbaar in de plint vanaf de openbare weg. Levendigheid in de plinten is nodig om de kwaliteit van de openbare ruimte te waarborgen.



Gebouwd parkeren op maaiveld; half onder de bebouwing en afgesloten met een dek



2 lagen gebouwd parkeren half onder de bebouwing





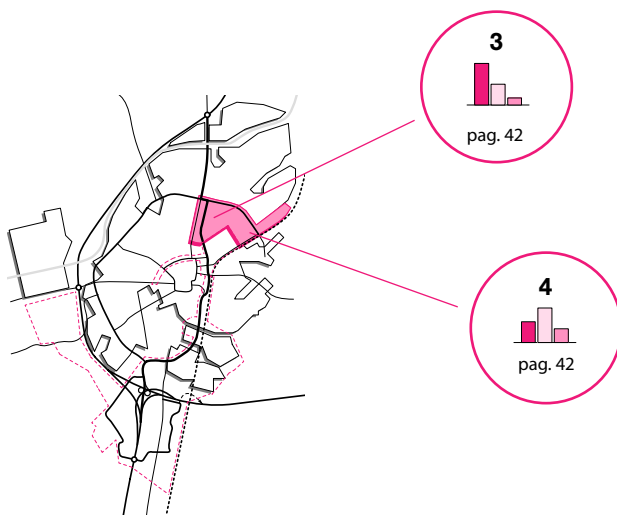
Parkeren op de verdieping i.c.m. parkeren op maaiveld in het binnenterrein van de gesloten bouwblokken



Parkeren op de verdieping

**Enkele voorbeelden van creatieve parkeeroplossingen
(voldoende voor het aantal lagen programma getoond in de afbeelding)**

-  Woningen
-  Overig programma



Stads bedrijvenpark

Ontwikkelstrategie

Voor het Stadsbedrijvenpark wordt een ontwikkelstrategie opgesteld die ertoe moet leiden dat dit gebied een meer integraal onderdeel wordt van de stad Assen. Het Stadsbedrijvenpark beslaat een groot grondgebied binnen het stedelijk weefsel van Assen. Het bedrijventerrein heeft een monofunctioneel karakter, waardoor er nauwelijks relaties of uitwisselingen zijn met de omliggende stadsdelen. Dit maakt het Stadsbedrijvenpark tot een geïsoleerde zone in de stad, een 'no go area', waar men alleen komt als men er werkt. Veel bewoners ervaren de aanwezigheid van het Stadsbedrijvenpark dan ook vooral negatief. Het vormt immers een barrière in de stad, die een goede relatie met overige stadsdelen in de weg staat.

Doel

Het doel van een ontwikkelstrategie opstellen is het mogelijk maken van een geleidelijke revitalisering en herprofilering van het Stadsbedrijvenpark. Deze zorgt ervoor dat dit gebied op termijn een sterker integraal onderdeel van het stedelijk weefsel van Assen wordt.

Om dit voor elkaar te krijgen zijn zowel tijd als een heldere ontwikkelstrategie nodig. Tijd speelt een belangrijke rol omdat de grond op het Stadsbedrijvenpark in bezit is van een groot aantal eigenaren die onafhankelijk van elkaar opereren en elk een eigen belang hebben. Voor revitalisering en herprofilering is men afhankelijk van de medewerking van deze individuele partijen.

Op basis van de onderzoeksstappen die omschreven zijn in de ontwikkelstrategie kan de gemeente gericht sturing geven aan individuele ontwikkelingen. Uitgangspunt daarbij is dat de gemeente initiërend is voor de transformatie van belangrijke openbare ruimtes. Op deze manier blijven de noodzakelijke investeringen en risico's van de publieke partijen zo laag mogelijk.

Gezien het lange tijdsbestek waarover de revitalisering en herprofilering plaatsvindt is het van groot belang dat er geen definitief eindbeeld wordt gemaakt.

De ontwikkelingsstrategie moet resulteren in een ruimtelijk raamwerk waarbinnen voldoende flexibiliteit aanwezig is om in te kunnen spelen op de vraag van dat moment. Dit maakt een duurzame ontwikkeling mogelijk.

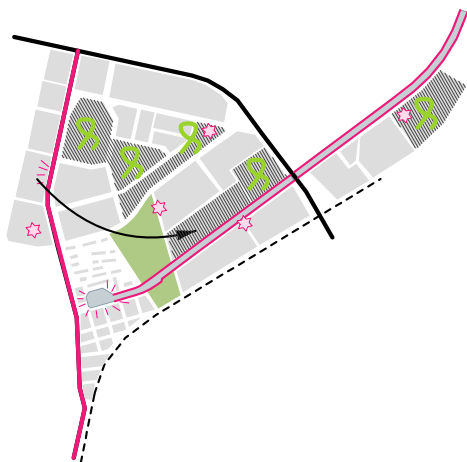


Analyse van het huidige Stadsbedrijvenpark

De eerste stap in deze ontwikkelstrategie is een grondige analyse van het huidige Stadsbedrijvenpark. De ruimtelijke kwaliteiten van het gebied moeten in kaart worden gebracht. Daarbij valt te denken aan openbare ruimte versus uitgeefbare kavels, groen en waterstructuren, verkeersstructuur, de korrelgroottes en de parkeerbehoefte. Op basis hiervan kan de ruimtelijke hoofdstructuur en de invulling van de gebieden in beeld worden gebracht.

Een belangrijke stap in de revitalisering en herprofilering van het Stadsbedrijvenpark richting een technisch duurzaam bedrijventerrein is het in kaart brengen van de energievraag en de energiebehoefte van de verschillende bedrijven. Hierdoor kan de totale energiebehoefte in beeld worden gebracht. Op basis daarvan moet onderzoek worden gedaan naar een efficiënter en duurzamer gebruik door onderlinge uitwisseling van energie of gezamenlijke investeringen.

Daarnaast is het goed om te onderzoeken wat de wensen en toekomstplannen zijn van de individuele ondernemers, zodat hiermee rekening kan worden gehouden in de ontwikkelstrategie.



Kansen

De volgende stap is het benoemen van de kansen van het Stadsbedrijventerrein. Een grote kans voor het gebied zijn de ontwikkelingen in aangrenzende gebieden van de FlorijnAs zoals beschreven in deze masterstudie. Ontwikkelingen langs de Stadsboulevard, zoals de revitalisering en herprofilering van de kop van het Havenkwartier en de transformatie van de waterzuivering zullen een grote impact hebben en fungeren als aanjager voor de revitalisering en herprofilering van het Stadsbedrijvenpark.

Daarnaast zijn er kansen die voortkomen uit de analyse van het huidige Stadsbedrijventerrein:

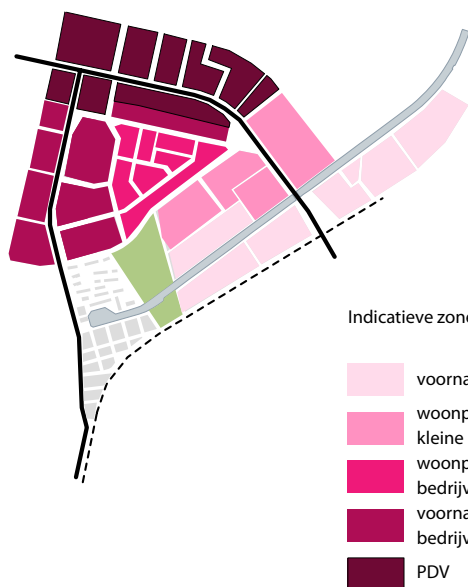
Welke kansen bieden de bestaande ruimtelijke kwaliteiten en hoe kunnen deze worden ontwikkeld?

Waar ligt de ruimte om op korte termijn te starten met de revitalisering en herprofilering?

Waar liggen vitale bedrijven die tevens voldoende kwaliteit genereren voor een nieuw woonklimaat?

Welke kansen zijn er voor een efficiënter gebruik van energie?

Antwoorden op deze vragen beschrijven de mogelijke kwaliteiten van het Stadsbedrijvenpark.



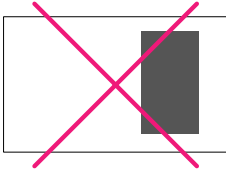
Zonering

In het Stadsbedrijvenpark wordt een programmatische zonering aangebracht. Deze zonering is gebaseerd op de positie van belangrijke hoofdstructuren, die niet zullen wijzigen in de toekomst. Langs de Industrieweg blijven de autohandelaren, scholen en kantoren gehuisvest. Langs de Europaweg is dit voornamelijk PDV. De verkeersintensiteit langs deze twee wegen is hier ook zodanig dat het creëren van gemengde woon- en werkmilieus niet wenselijk is. De bedrijven aan de rand vormen een buffer tussen de stedelijke hoofdinfrastructuur en de meer introverte woonkwaliteiten langs het Havenkanaal en rond het park. Het Havenkanaal en het park maken deel uit van de groene hoofdstructuur op schaal van de stad en vormen aantrekkelijke zones om te wonen. Dichtbij deze elementen liggen de grootste kansen voor de woonfuncties. Op basis van deze gegevens wordt een globale zonering opgesteld voor de revitalisering en herprofilering van het Stadsbedrijvenpark. Tussen de Industrieweg en de Europaweg en de groene hoofdstructuren van het Havenkanaal en het stadspark ontstaat zo een geleidelijke overgang in de mix tussen wonen en werken.



Structuur

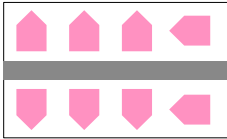
De volgende stap van de strategie is het verfijnen van het ruimtelijke raamwerk en het aanbrengen van een ruimtelijke hoofdstructuur. Gezien de onvoorspelbaarheid van de volgorde van de ontwikkelingen is het niet wenselijk om de ruimtelijke hoofdstructuur voor het hele gebied in één keer vast te leggen. Deze kan zich stap voor stap ontwikkelen, waarbij gestart wordt met die delen waar de meeste kansen liggen op korte termijn. Kleine kansrijke deelgebieden kunnen opnieuw worden ingericht met aandacht voor de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten. Op deze manier worden nieuwe adressen gecreëerd voor nieuwe en bestaande bebouwing die als spin-off zullen fungeren voor de revitalisering en herprofilering van de overige delen van het Stadsbedrijvenpark.



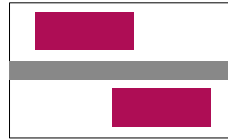
Huidige functie verdwijnt



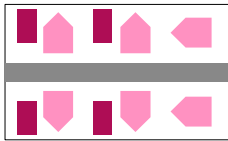
Overmaat op de kavel



Woningbouw



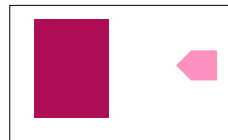
Deel van eigen kavel ontwikkelen als bedrijf



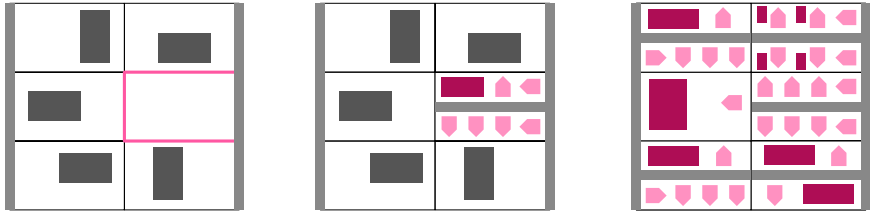
Woningbouw
i.c.m. kleinschalige bedrijvigheid op
eigen terrein



Deel van eigen kavel ontwikkelen als woningbouw



Woning aan bedrijf toevoegen



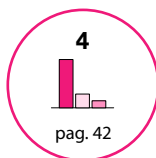
Transformaties van de kavels vormen samen een nieuwe stedelijke structuur

Transformatie

De laatste stap is het transformeren van de individuele kavels op een zodanige manier dat zij door de tijd heen een nieuwe stedelijk netwerk vormen. Er zijn voor de individuele kavels verschillende transformaties mogelijk (zie voorbeelden p.104).

In eerste instantie moet men zich richten op de kwaliteiten aan de binnenzijde van de vrijgekomen kavel. De randen van de vrijgekomen kavel grenzen voor een groot gedeelte aan de randen van de bestaande kavels. Voor deze zijden worden 'spelregels' ontworpen. Deze 'spelregels' garanderen bij transformatie de aansluitingen met de omliggende kavels. De laatste zijde grenst aan de openbare ruimte. De nieuwe bebouwing heeft een adres aan deze openbare zijde.

Het resultaat is een diverse mix van wonen en werken, waarbij op elk moment in het ontwikkeltraject de kwaliteit gewaarborgd is.



Stationsgebied

Morfologie

Het Stationsgebied vormt vanuit het perspectief van de treinreiziger de entree van de stad. Het station en het stationsplein zijn het visitekaartje voor de stad. Vanuit het zuiden vormt het stationsgebied, door de groene setting van Assen Zuid en het Zorgcluster, het entreegebied van de binnenstad van Assen. Vanuit deze optiek is het gebied een belangrijke identiteitsdrager voor Assen.

Het stationsgebied is een ingewikkeld infrastructureel knooppunt waarin vele verkeerstromen samenkomen. Voor het toekomstvast oplossen van deze infrastructurele knoop zijn er vijf modellen ontwikkeld die variëren van een verdiept spoor, een lange en een korte tunnel voor het doorgaand verkeer, een verdiept stationsplein tot het ophogen van het spoor. Deze modellen zijn onderzocht op hun prestaties ten aanzien van de bereikbaarheid van het station, afwikkeling van het doorgaand verkeer, verbinding tussen oost en west voor langzaam verkeer en de kosten. De twee best scorende modellen zijn opgenomen in deze masterstudie. Het verdiepte stationsplein als voorkeursvariant en de korte tunnel als alternatief. Op de volgende pagina's wordt verder ingegaan op het voorkeursmodel en op p.124 wordt het alternatief getoond. Hier wordt tevens de keuze voor het voorkeursmodel verder toegelicht.

Het voorkeursmodel

In het voorkeursmodel wordt er een verdiept stationsplein aangelegd welke onder de Overcingellaan en de sporen heen gaat en zo het station direct met de binnenstad en Assen Oost verbindt. Het stationsplein steekt als een wig in de binnenstad zonder daarbij te worden gehinderd door de doorgaande verkeersstructuur van de Overcingellaan. Aan de oostzijde krijgt het station een tweede entree. Door op het plein tevens het langzaam verkeer in de richting van de Vredeveldseweg en de Violensstraat te faciliteren vervangt het plein de huidige functie van de fietstunnel tussen de Stationstraat en de Vredeveldseweg.

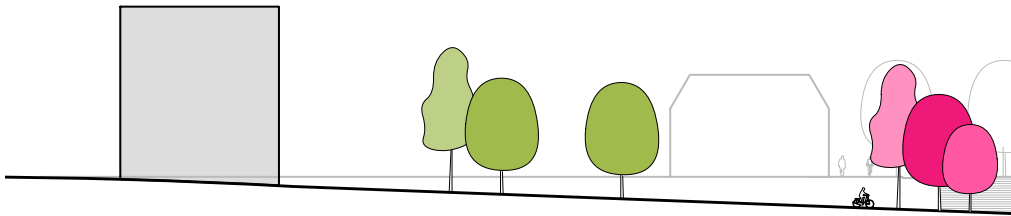
Het stationsplein wordt aan de centrumzijde omsloten door de karakteristieke, historische bebouwing aan de Stationsstraat en de groene wand van het landgoed Overcingel. Hierdoor krijgt de bezoeker het beeld zoals Assen zich wil presenteren; groen en Assens. Door de vorm van het stationsplein wordt de bezoeker als vanzelf richting het centrum en het Drents Museum geleid.

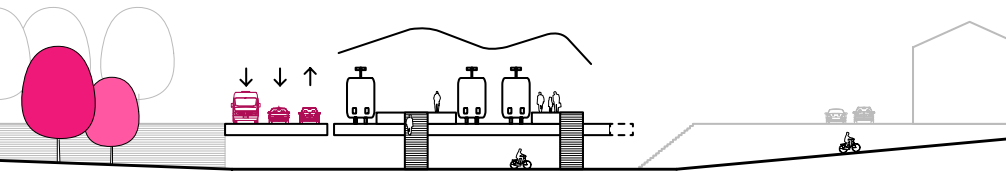
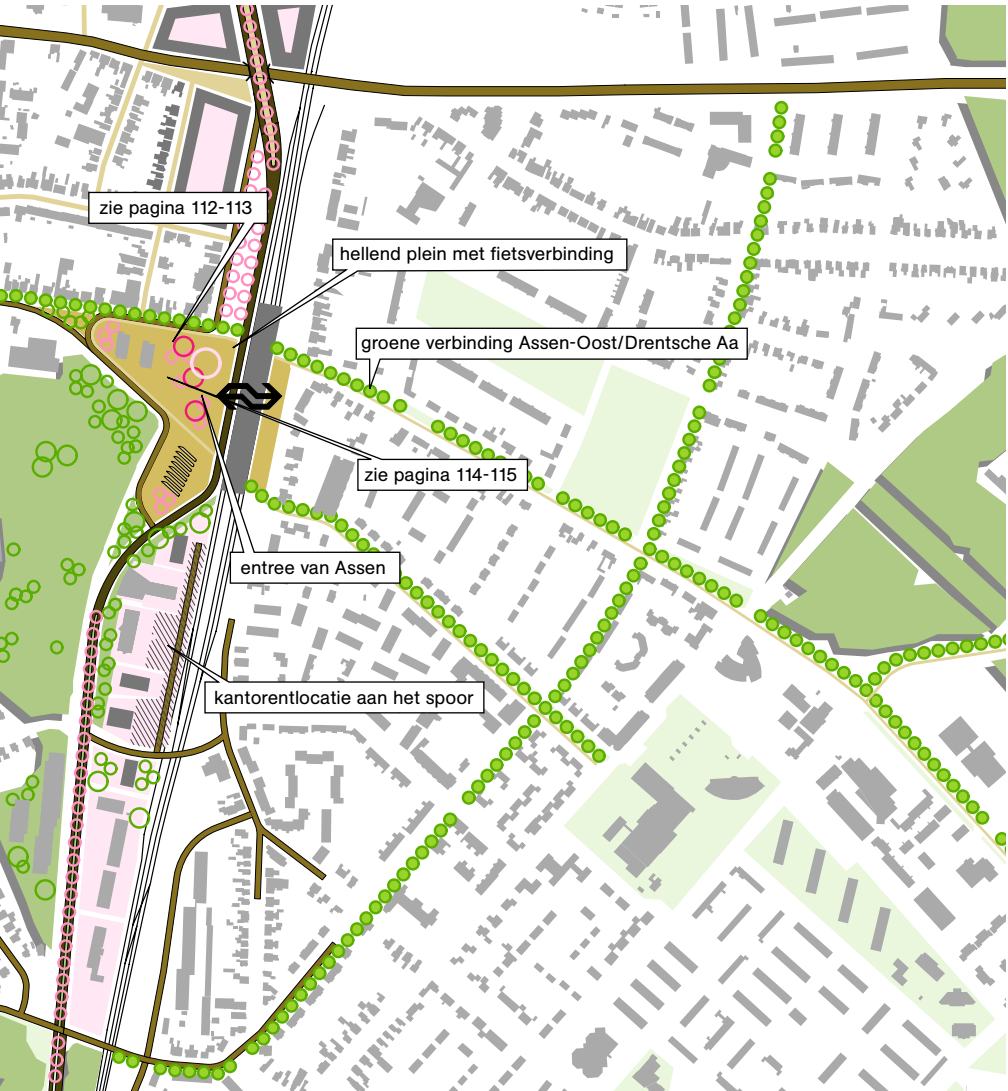
Aan de oostzijde krijgt het stationsplein een nieuw gezicht naar de woonwijk Vredeveld. Op het stationsplein begint de landschappelijke route richting de Drentsche Aa waardoor het natuurgebied een adres krijgt aan het belangrijkste infrastructurele knooppunt van de stad. Het station vormt als het ware het knooppunt tussen stad en landschap.

Het Stationsgebied omvat niet alleen het stationsplein, maar ook de smalle strook ten noorden en ten zuiden van het station. De ruimtes worden ingeklemd tussen de spoorlijn en de bestaande bebouwing aan de westkant van de Stadsboulevard. De ruimte ten noorden van het station is te smal voor verdere ontwikkeling van gebouwd programma. Wel biedt de strook ruimte aan parkeren voor zowel auto's als fietsers. De smalle ruimte aan de zuidzijde is in de bestaande situatie ingericht met kantoorgebouwen. Het bestaande programma wordt in de masterstudie zo ver mogelijk verdicht met hoogwaardige kantoorgebouwen die als losse objecten in de ruimte staan. Zij hebben zowel een gezicht naar het spoor als naar de Stadsboulevard.

Speerpunten binnen een duurzame en sociale gebiedsontwikkeling worden gevormd door:

- het herkenbaar maken van de duurzame FlorijnAs. Het programma en de te gebruiken materialen van de (infrastructurele) hoofdstructuur en het stationsgebied geven het gebied een duurzame uitstraling en gelden als toonbeeld van visie op duurzaamheid. Daarbij kan gedacht worden aan zonne-energie uit asfalt, duurzame wegen met dynamische verkeersmanagementsystemen, dimbare led-verlichting met sensortechnologie, bushaltes die energie opwekken met PV of miniturbines, fietsstallingen met grasdaken en opvallende oplaadpunten voor elektrisch vervoer. Een opvallend, energieopwekkend station kan daarbij niet ontbreken.
- het versterken van duurzame werkgelegenheid;
- de centrale ontmoetingsplek als visitekaartje van Assen;
- een hoge verblijfskwaliteit met duurzaam onderhouds- en beheerniveau;
- leefbaarheid, samenhang en veiligheid als primaire ontwerpisen;
- groen als drager herkenbaar binnen het stationsgebied.









'Zicht op het nieuwe station en de aansluiting op de Vredeveldseweg'





'Zicht op het nieuwe busstation'

Infra

Het Stationsgebied is een zeer belangrijk multimodaal knooppunt waar verschillende vervoersstromen bij elkaar komen en elkaar kruisen. Om een verkeersveilige en toekomstvaste situatie te creëren is er voor gekozen om ter plaatse van het stationsgebouw doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer volledig van elkaar te scheiden. Het doorgaand verkeer gaat langs het spoor en over het stationsgebouw heen. Het bestemmingsverkeer en de bussen worden door middel van een kruispunt aan de zuidzijde van het stationsplein van de doorgaande route afgetakt en gaan aan de westzijde om het stationsplein heen. Door het stationsplein autovrij te houden ontstaat een veilige situatie voor voetgangers en fietsers.

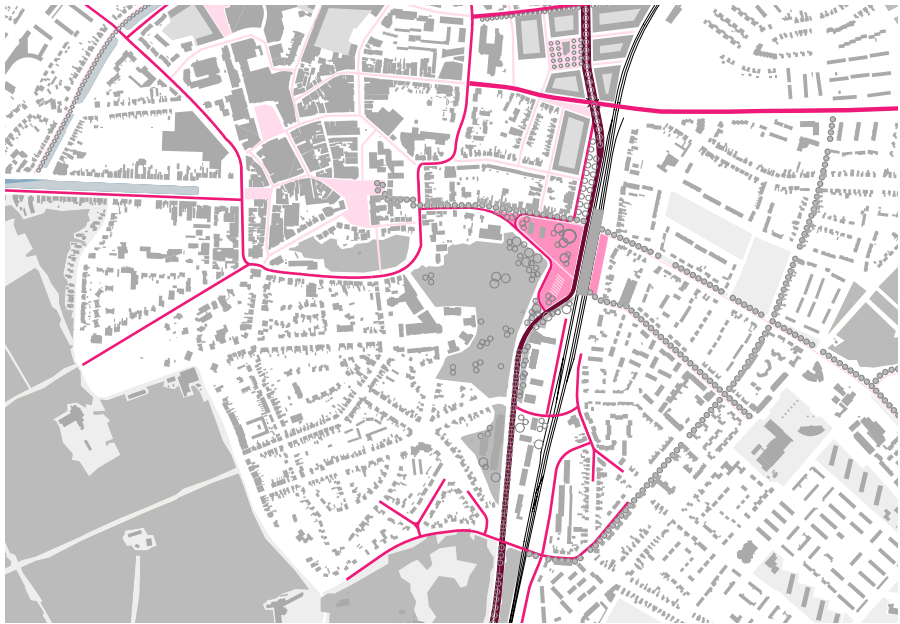
Aan weerszijden van het hellende plein wordt het fietsverkeer in oost/west richting gefaciliteerd. Door middel van het verdiepte plein ontstaat er een directe verbinding tussen het centrum en Assen Oost. Fietsers en wandelaars kunnen zo direct van de oostzijde van het station naar de centrumzijde lopen.

Langs de Stadsboulevard loopt aan de centrumzijde een vrijliggend fietspad in twee richtingen wat het fietsverkeer in de noord/zuid richting faciliteert. Deze hoofd fietsroute wordt niet gehinderd door het doorgaand verkeer op de Stadsboulevard en kan op elk desgewenst moment aantakken op de fietsstructuur aan de centrumzijde.

Het busstation is een multimodaal knooppunt en de bussen stoppen dicht bij het stationsgebouw. Het busstation ligt op een apart plein en is veilig te bereiken vanuit het centrum en vanaf de sporen. Zowel de bussen uit het zuiden als de bussen uit het noorden slaan op het kruispunt ten zuiden van het stationsplein af richting de Stationsstraat en bereiken vanaf daar het busstation. De Stationsstraat is een afslag van de Stadsboulevard en gericht op het autoverkeer vanuit het zuiden. Het is de toegang naar het centrum, de aansluiting op de zuidelijke parkeerring en faciliteert de Kiss and Ride van het trein- en busstation.

De kantoren aan de zuidzijde van het station worden ontsloten vanaf de Spoorstraat en het bestaande P&R. De rijbaan wordt op deze manier dubbel gebruikt wat het ruimtegebruik en de duurzaamheid van het gebied ten goede komt.

De nieuwe onderdoorgang bij het ziekenhuis maakt de gelijkvloerse spoorwegovergang van de Spoorstraat mogelijk overbodig. In een vervolgfase moet dit verder onderzocht worden.



Landschap

De fysieke nabijheid van het nationaal landschap de Drentsche Aa is een reden om deze grote kwaliteit een adres te geven aan de meest centrale plek van de stad; het stationsplein. Twee fietsroutes verbinden het centrum van Assen met Assen Oost waarbij een route over de Vredeveldseweg aantakt op de recreatieve routes van de Drentsche Aa. In het vervolg van de masterstudie dient deze groene route verder ontwikkeld en ontworpen te worden.

Aan de zuidkant van het stationsplein ligt het oude, particuliere Landgoed Overcingel. Rondom het statige woonhuis ligt een park van 5 hectare en een tuin. Deze groene kwaliteit wordt ingezet als één van de identiteitsdragers van het nieuwe stationsplein.





Busen stoppen aan de rand van het stationsplein wat zorgt voor een directe en veilige bereikbaarheid



Het plein als entree naar het centrum van de stad



Stationsplein Apeldoorn; het hellende plein zorgt voor een ontspannen overgang tussen 2 niveau's



Directe groene langzaamverkeer verbindingen door Assen-Oost naar het omliggende landschap

Programma en parkeren

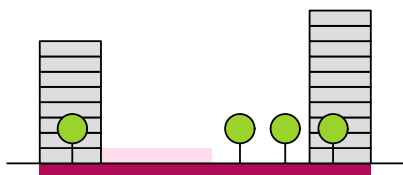
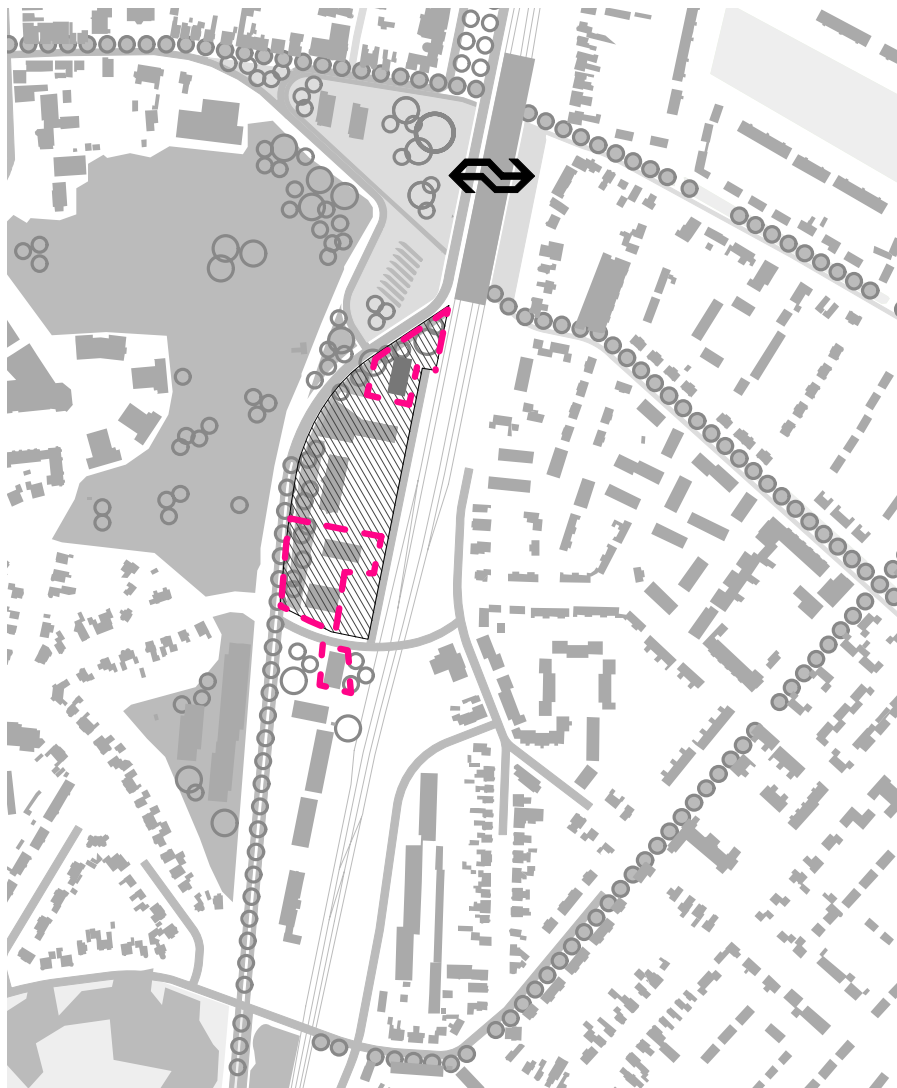
Het programma rond het station bestaat voornamelijk uit kantoren. Het Stationsgebied is een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor de kantoren vanwege de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en per auto. Door de verbeterde doorstroming van de Overcingellaan zal het vestigingsklimaat verder verbeterd worden.

Het bestaande P&R in het Stationsgebied blijft gehandhaafd. De functie ervan verandert wel. Door de rijbaan van het P&R niet alleen te gebruiken voor de parkeervakken maar ook voor de toegang van de kantoorgebouwen ontstaat er een dubbelgebruik van de ruimte en kan overbodig asfalt vermeden worden.

In het hele gebied is in de komende jaren niet veel ruimte voor ontwikkeling. Het chinees specialiteiten restaurant en het benzinestation kunnen plaats maken voor verdere ontwikkelingen. Ook aan de noordzijde van het gebied, ten zuiden van het station ontstaat een plot voor verdere ontwikkeling.

Een ontwikkeling zonder gebouwde parkeeroplossing is in het gebied niet haalbaar gebleken. Om een schatting te maken van het mogelijk nieuw te voegen programma wordt uitgegaan van een ondergrondse parkeergarage onder de gehele plot en een bovengrondse parkeerplaats van niet meer dan 1/3 deel van de totale plot. Op deze manier blijft er voldoende ruimte over voor een aangename inrichting van de openbare ruimte.

Dit betekent dat er in het Stationsgebied de mogelijkheid ontstaat om ongeveer 13.000-15.000 m² kantoren toe te voegen.

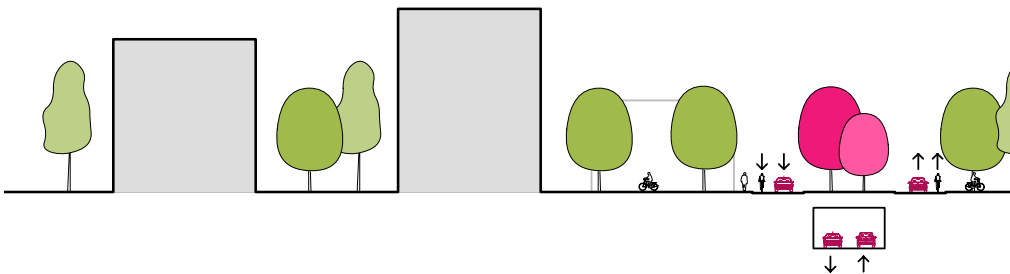


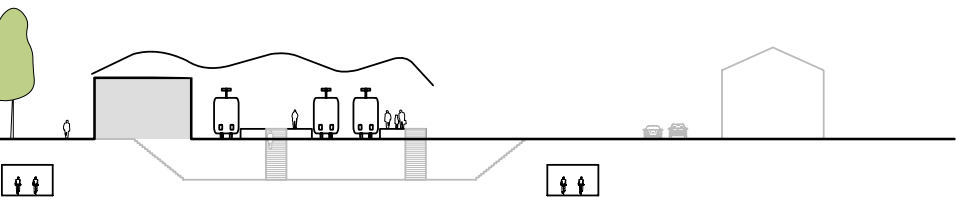
Principeddoorsnede parkeeroplossing

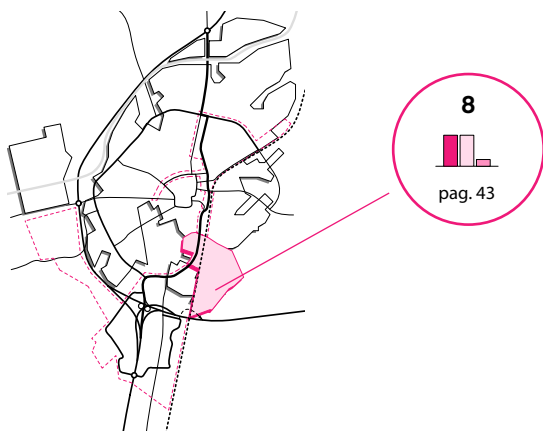
Stationsgebied (alternatief)

Het alternatieve model voor het Stationsgebied bestaat uit een korte tunnel voor het doorgaande autoverkeer. Het spoor blijft ongewijzigd en het bestemmingsverkeer gaat boven de tunnel voor het station langs. Het ondergronds brengen van het doorgaande verkeer brengt als voordeel met zich mee dat de oversteekbaarheid van de Overcingellaan ten opzichte van de huidige situatie verbetert.

In de masterstudie wordt veel belang gehecht aan de relatie tussen de binnenstad en de oostkant/Drentsche Aa van Assen. In het voorkeursmodel is dit bewerkstelligd door een hellend stationsplein met twee vloeiende fietsverbindingen van oost naar west onder het spoor door te creëren. In het tweede model is als gevolg van de tunnel voor het doorgaande autoverkeer een vloeiende oost/west verbinding lastig te creëren. Qua kosten ontlopen de twee modellen elkaar niet veel. Omdat het eerste model op de punten 'verbinding oost/west', 'bereikbaarheid van het station' en 'verblijfskwaliteit' veel beter scoort is het eerste model gekozen als voorkeursvariant.







Zorgcluster

Morfologie

Hoewel de functies op dit moment door de Overcingellaan en het spoor van elkaar worden gescheiden, bestaat er een functionele relatie tussen het Wilhelmina ziekenhuis, GGZ Drenthe en Diepstroeten. Dit Zorgcluster is gelegen in één van de meest groene omgevingen in de stad met aan de westkant het Asserbos en aan de oostkant het landschap Drentsche Aa. De campusachtige setting waarin het Wilhelmina ziekenhuis, GGZ en Diepstroeten zijn opgenomen vormt het verbindende element tussen deze twee landschappen. De gebouwen staan op open plekken in de parkachtige omgeving en staan los van de infrastructuur die het gebied ontsluit. Door een nieuwe directe aansluiting tussen de FlorijnAs en de ontsluitingsstructuur van GGZ en Diepstroeten wordt het functionele cluster ook een fysiek cluster. Dit cluster kan versterkt worden door het geplande zorgprogramma voor Assen Zuid in dit cluster te situeren. Het nieuwe programma kan op zijn beurt profiteren van de reeds aanwezige zorgstructuur. Hierbij valt ook te denken aan een primaire woonfunctie . Om dit extra zorgprogramma ook daadwerkelijk een plek te kunnen geven zal men binnen de bestaande campusstructuur op zoek moeten gaan naar locaties voor verdichting zonder daarbij de campusstructuur aan te tasten.

Speerpunten binnen een sociale en duurzame gebiedsontwikkeling:

- goede bereikbaarheid van zorgvoorzieningen;
- aanbod van zorg en dienstverlening toetsen op toekomstige vraag en op gave;
- landschappelijke inpassing (zie navolgend hoofdstuk) met gebruikmaking van de natuurlijke structuren en typologieën en zo weinig mogelijk aantasting van de ondergrond.





groene campusstructuur

beeklopen Drentsche Aa





'Stadsboulevard als parklane in het Zorgcluster'

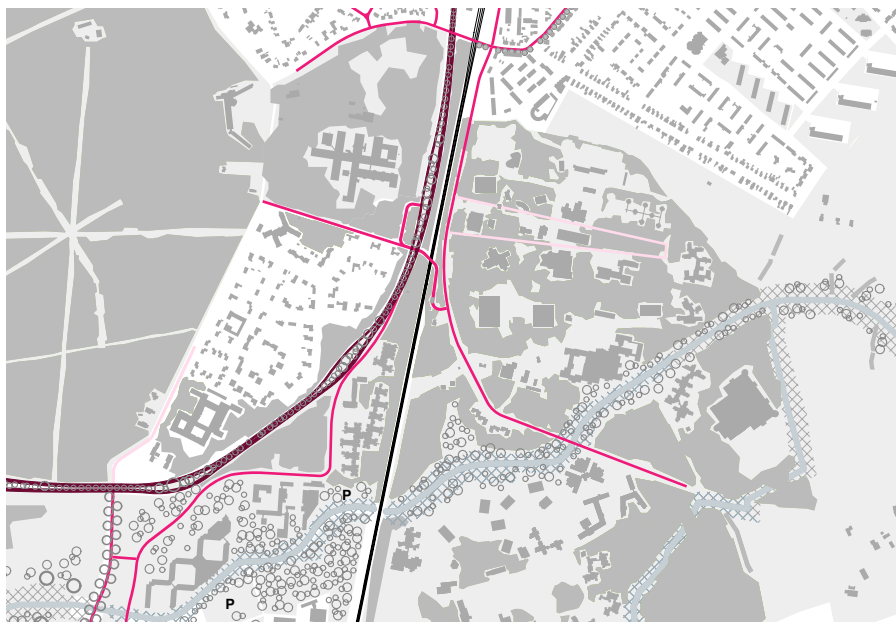
Infra

De Stadsboulevard meandert in dit deel van de stad als een parklane door het bomenrijke landschap. De verschillende rijbanen (2x2 in beide richtingen) worden van elkaar losgetrokken en komen daar waar nodig weer bij elkaar. Hierdoor wordt de groene entree van Assen versterkt en krijgt het landschap de kans om in oost/west richting in stappen de hoge intensiteit infrastructuur lijnen te doorkruisen.

Aan de zuidkant van het ziekenhuis komt een afslag naar het ziekenhuis en (via een tunnel onder de Stadsboulevard en het spoor) de Burgemeester Bothenius Lohmanweg. Hierdoor krijgen de achterliggende gebieden, Diepstroeten en het terrein van GGZ Drenthe, een directe aansluiting op de Stadsboulevard.

De kantoren en bedrijven aan de Schepersmaat, zoals LNV en NAM worden niet direct ontsloten vanaf de Stadsboulevard. Het gebied krijgt één heldere toegangsweg vanaf Graswijk. Verkeer naar het noorden kan ten noorden van de NAM invoegen op de Stadsboulevard.

Ten zuiden van het Wilhelmina ziekenhuis splitst de centrale fietsroute zich in twee richtingen. Eén route gaat richting het Asserbos de andere gaat met het bestemmingsverkeer onder de Stadsboulevard door richting GGZ en Diepstroeten, maar ook richting Schepersmaat en Assen Zuid.



Groen

De campusachtige setting van het Zorgcluster strekt zich uit tot voorbij de NAM. Door de parklane-achtige opzet van de Stadsboulevard wordt de positie van het landschap ten opzichte van de infrastructuur versterkt en de barrièrewerking verminderd. Hierdoor worden het Asserbos en de Drentsche Aa ruimtelijke en visueel met elkaar verbonden. De campusstructuur wordt verbijzonderd door de beeklopen uit de Drentsche Aa. Door de beleefbaarheid van de beek te vergroten kan deze bijdragen aan het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

Bij eventuele verdichting van het gebied zal dit continue groene karakter uitgangspunt moeten zijn voor de ruimtelijke inpassing. Door bij elke nieuwe ontwikkeling de groene inpassing mee te ontwerpen kan de campusstructuur in de toekomst versterkt worden.





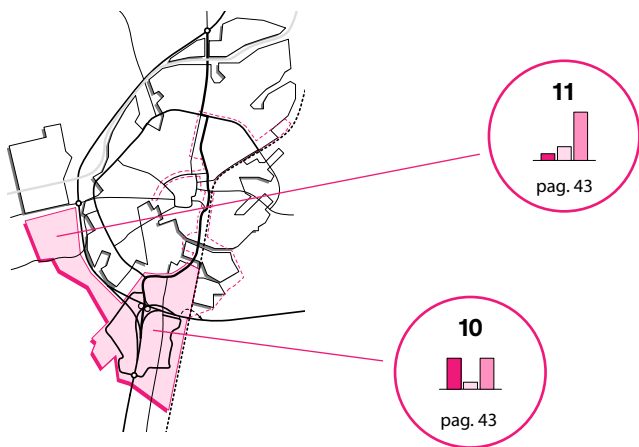
Zorgcluster met campusstructuur; gebouwen staan als objecten los in het landschap



De groene entree van Assen; een parklane die meandert door het bomenrijke landschap



Het continue groene karakter van de campusstructuur is het uitgangspunt van nieuwe inpassingen in het Zorgcluster

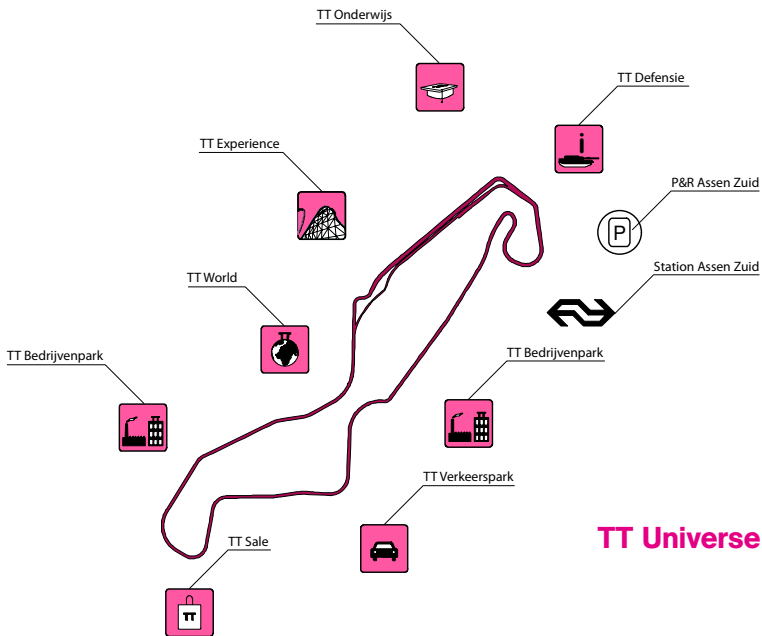


Assen Zuid

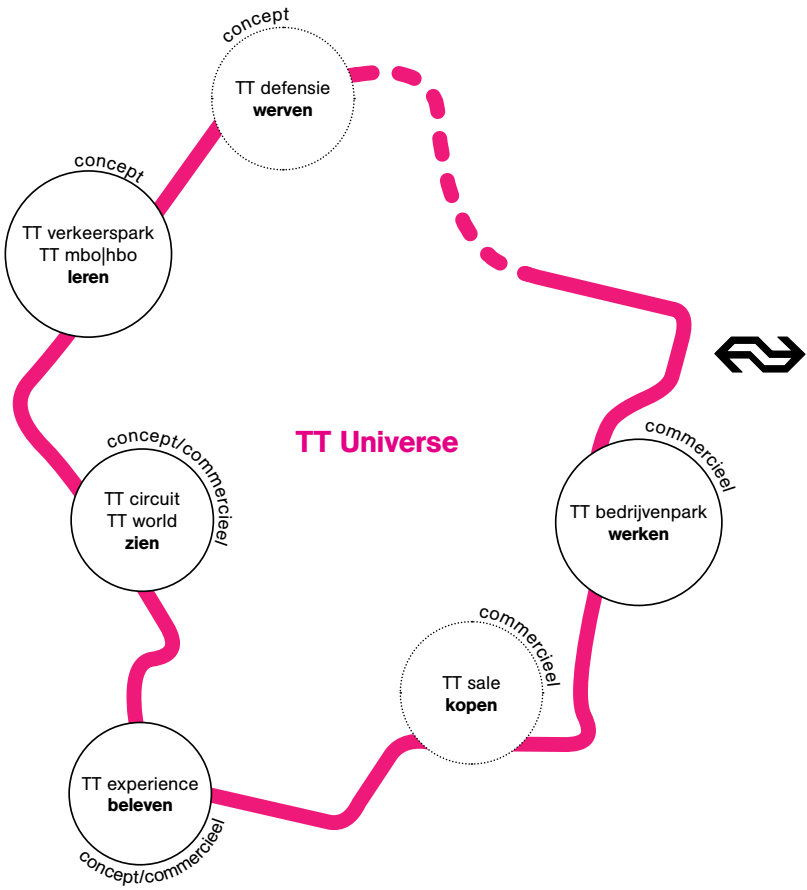
In Assen Zuid is naast het reeds aanwezige programma (TT-circuit, het Verkeerspark en het oefenterrein van defensie) een bedrijventerrein en een Toeristisch Recreatieve Zone gepland. Vanuit de visie van de multifunctionele landschappen is gekeken hoe Assen Zuid zich regionaal kan onderscheiden als vestigingsklimaat voor ondernemers en bedrijven.

In het voorjaar van 2009 is een modellenstudie voor de Toeristisch Recreatieve Zone (TRZ) in Assen Zuid gemaakt. Hieruit kwam naar voren dat vooral het model met locatiespecifiek programma goed scoort. Dit locatiespecifieke model biedt echter niet alleen uitkomst voor de TRZ. Het beeldkenmerk van de TT kan voor de hele ontwikkeling van Assen Zuid van waarde zijn (TRZ, TT-world, TT circuit, TT Defensie en TT bedrijventerrein). Het beeldkenmerk van TT is zo krachtig dat het kan worden ingezet om de omliggende programmapunten betekenis te geven op een bovenlokaal of zelfs bovenregionaal niveau. De Baggelhuizerplas heeft in Assen Zuid zijn eigen kwaliteit van water en natuur en biedt goede mogelijkheden voor sport en recreatie. De Baggelhuizerplas vormt zodoende de rustige groene zone van Assen Zuid.

Om het beeldkenmerk van TT Universe daadwerkelijk vorm te geven is het noodzakelijk een synergie tussen de verschillende programmapunten te bewerkstelligen. Een bundeling van TT gerelateerde recreatie en bedrijvigheid is uniek in Nederland. Daarmee kan Assen Zuid een bovenregionale bekendheid en aantrekkingskracht verwerven om zo haar eigen betekenis te versterken. In eerste instantie is de ontwerpogave van Assen Zuid of TT Universe dan ook niet zozeer een ruimtelijke, maar vooral een inhoudelijke (programmatische) opgave. Deze inhoudelijke opgave is het vertrekpunt voor de verdere uitwerking van alle ontwikkelingen in Assen Zuid.



Het beeldkenmerk van TT Universe wordt kracht bijgezet door een eenduidige en herkenbare ontsluitingsring die de verschillende op- en afritten van de A28, N33 en station Assen Zuid (station TT) aandoet en alle verschillende onderdelen van TT universeel met elkaar verbindt. Deze ontsluitingsring vormt een extra loop van het TT-circuit zoals dat gebeurt in Spa-Francorchamps of op de Nurburgring. Door eens per jaar een race op deze ring te organiseren wordt de directe verbinding met de TT versterkt omdat elke ondernemer bij wijze van spreken een skybox aan het circuit bezit en zich zo voor een groot publiek kan profileren.



De specifieke kwaliteit van Assen Zuid als TT Universe past goed in de reeks van specifieke multifunctionele landschappen die Assen rijk is. Waar wonen werken en recreatie in bijvoorbeeld het Havenkwartier vooral stedelijk en in hoge dichtheid plaatsvindt is TT Universe vooral extensief, ruim en groen.

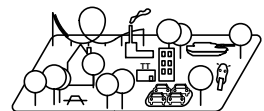
De strategie voor Assen Zuid neemt de landschappelijke kwaliteit en de ruime opzet van het gebied als uitgangspunt. Vanuit de bestaande landschappelijke kwaliteit en het extensieve gebruik is een ontwikkelingsstrategie opgezet. Deze gaat uit van de vorming van kleinschalige en compacte clusters van werken, recreëren en wonen die zich in het landschap positioneren. De clusters worden ontsloten vanaf de nieuwe TT ring. De strategie gaat niet uit van een omvorming van het bestaande landschap naar een functioneel landschap, maar neemt de bestaande kwaliteit expliciet als uitgangspunt.

Belangrijk in deze strategie is het proces van het groeimodel en het uiteindelijke eindbeeld. Elk afzonderlijk moment in het proces zou het eindbeeld kunnen zijn.

Hierbij is het van belang een intelligente bouwsteen te ontwerpen. Deze bouwsteen bestaat uit een cluster van bedrijven, woningen en/of recreatie die op het gebied van programma, grootte en duurzaamheid verwantschap vertonen of complementair aan elkaar zijn. De landschappelijke inpassing komt tot stand door gebruik te maken van de kwaliteiten van het aanwezige landschap. Hiervoor zijn drie scenario's ontwikkeld: het veld, de beekdalen en het lint waarin de bouwsteen 1 tot 100 maal herhaald kan worden, zonder de desbetreffende landschappelijke kwaliteit te verliezen.

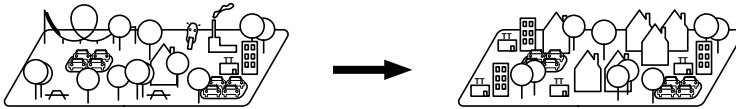
Naast de landschappelijke inpassing en de bedrijfseconomische voordelen biedt deze bouwsteen vele mogelijkheden zoals clustering van voorzieningen, dubbel ruimtegebruik, uitwisseling van energie etc. Binnen de organisatie van een cluster zal met betrekking tot de duurzaamheidsaspecten steeds naar een optimum gezocht moeten worden.

Het grootste voordeel met betrekking tot duurzaamheid zit echter niet binnen de grenzen van het cluster, maar in de flexibiliteit van de ruimtelijke opzet van heel Assen Zuid. Door de kleine korrel van het ontwikkelcluster en de constante landschappelijke



Synergie tussen de verschillende programma onderdelen in een cluster

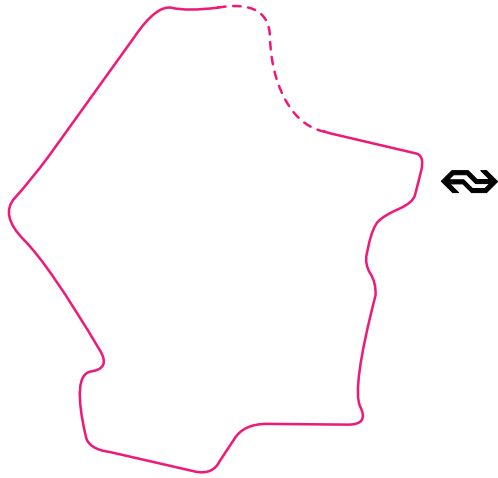
kwaliteit is transformatie van een individueel cluster relatief eenvoudig. Hierdoor kan er snel geanticipeerd worden op een veranderende vraag vanuit de markt of zelfs een functieverandering van een ontwikkelingscluster in de toekomst.



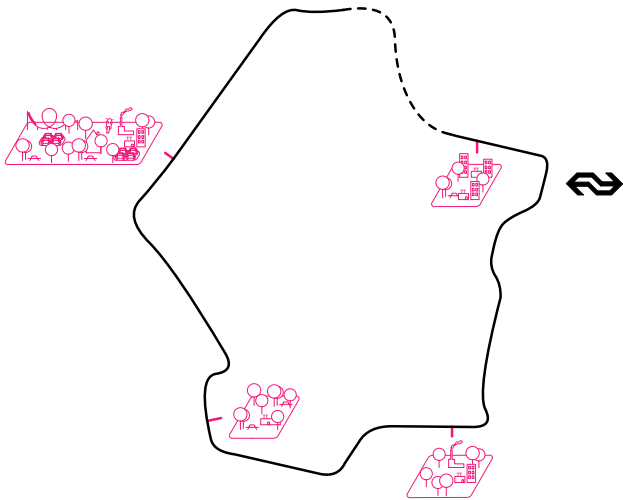
Transformatie van een individueel ontwikkelingscluster door de tijd heen

Speerpunten binnen een duurzame en sociale gebiedsontwikkeling worden gevormd door:

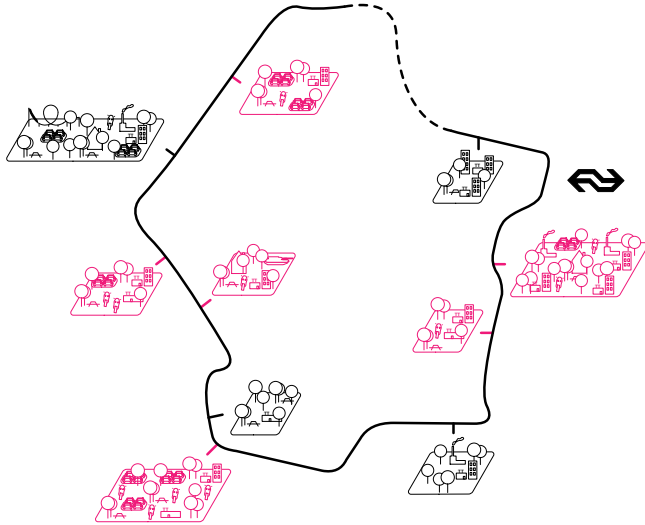
- duurzaamheid verbinden aan het (beeld)merk TT;
- landschappelijke inpassing (zie navolgend hoofdstuk) met gebruikmaking van de natuurlijke structuren en typologieën en zo weinig mogelijk aantasting van de ondergrond;
- Assen-Zuid als energieleverend werklandschap door (grootschalige) duurzame energieopwekking;
- bij de plaatsing van bedrijven actief sturen op het vormen van clusters die qua energievraag en –behoefte matchen;
- actief parkmanagement voor een efficiënter gebruik van energie en materialen;
- station Assen-Zuid: met een transferium en carpoolplaats speelt een rol in de modal shift van Assen. Compacte bouw rondom het station met meervoudig ruimtegebruik. Met een goed (led)verlichtingsplan: een veilige op- en overstapplaats.
- variatie in werkgelegenheid (voor alle niveaus);
- goede en (sociale)veilige bereikbaarheid voor langzaam verkeer;
- aandacht voor bereikbaarheid in relatie tot de ontsluiting van het gebied richting Assen-Oost.



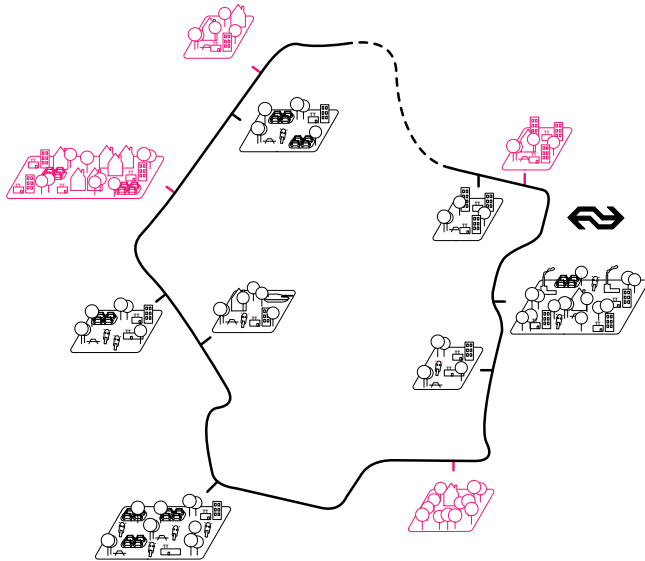
De TT-ring is de infrastructurele drager van Assen Zuid



Individuele clusters ontwikkelen zich aan de TT-ring



Uitbreiding van een aantal clusters binnen de constante landschappelijke kwaliteit



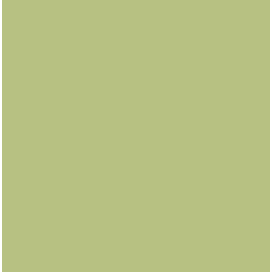
Uitbreiding en transformatie van individuele ontwikkelingsclusters door de tijd heen

Landschappelijke inpassing

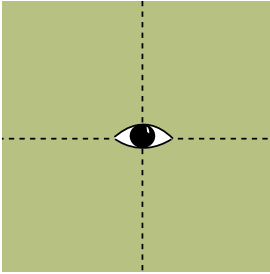
- 1a. 'De velden' laten zich lezen als grote open ruimtes, met lage gras- en heidevegetaties.
- 1b. Deze landschapstypologie kenmerkt zich vooral door vergezichten, openheid, transparantie en zichtlijnen.
- 1c. Nieuwe volumes liggen als autonome elementen op het landschap of integreren en worden daardoor onderdeel van het landschap. Grote landschappelijke tussenruimtes bewaren het transparante gevoel.
- 2a. 'Het beekdal' is een natte glooiende zone, lager gelegen en aflopend naar de beek. Het ruimtelijk beeld wordt sterk bepaald door de houtwallen die haaks op de waterloop staan en de ruimte opdelen.
- 2b. De houtwallen zorgen voor diverse kleine compartimenten, aan elkaar geschakeld door de beek. De besloten landschapskamers die hierdoor ontstaan zorgen voor het kenmerkende kleinschalige karakter.
- 2c. Nieuwe volumes zijn compact en worden geplaatst binnen het houtwallen frame waardoor de landschapskamers worden benadrukt. Deze kamers bepalen de middelgrote korrel van de ontwikkelingen. Functies met een intensief en compact ruimtegebruik kunnen hier ontwikkeld worden.
- 3a. Het cultuurhistorische lint Graswijk loopt in lineaire beweging door het gebied. Kenmerkend zijn de verschillende functies die zich omsloten aan dit lint vasthechten.
- 3b. Kenmerkend voor dit lint is de afwisseling tussen de besloten zones met bebouwing langs het lint en de vrije delen waar de openheid juist vergezichten mogelijk maakt. Daarnaast hebben alle functies hun oriëntering naar het lint.
- 3c. Nieuwe functies worden als ensembles gekoppeld. Op die manier worden nieuwe ontwikkelingen geconcentreerd, en wordt het onderscheid tussen de open- en gesloten beleving van het lint versterkt. De nieuwe ontwikkelingen voegen zich qua korrelgrootte in de schaal van de bestaande bebouwing. Kleinschalige gebundelde functies vormen een samengesteld geheel. De ensembles kennen allemaal een sterke oriëntatie naar het lint.



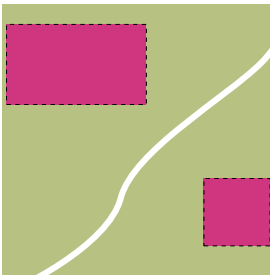
De Velden



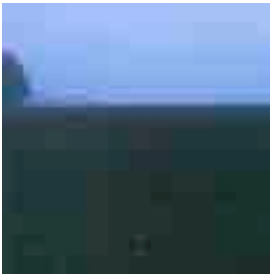
1a



1b



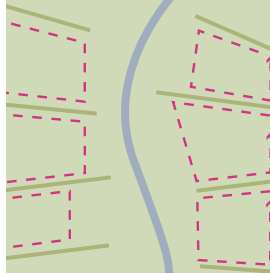
1c



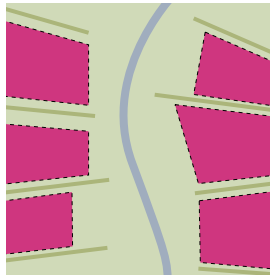
Het beekdalenlandschap



2a



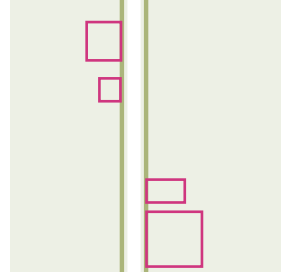
2b



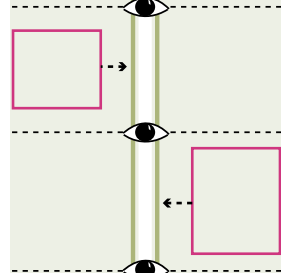
2c



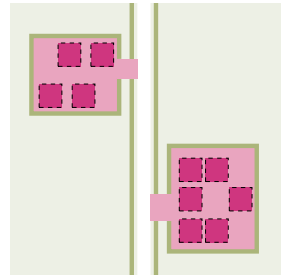
Cultuurhistorisch lint Graswijk



3a



3b



3c





Baggelhuizerplas

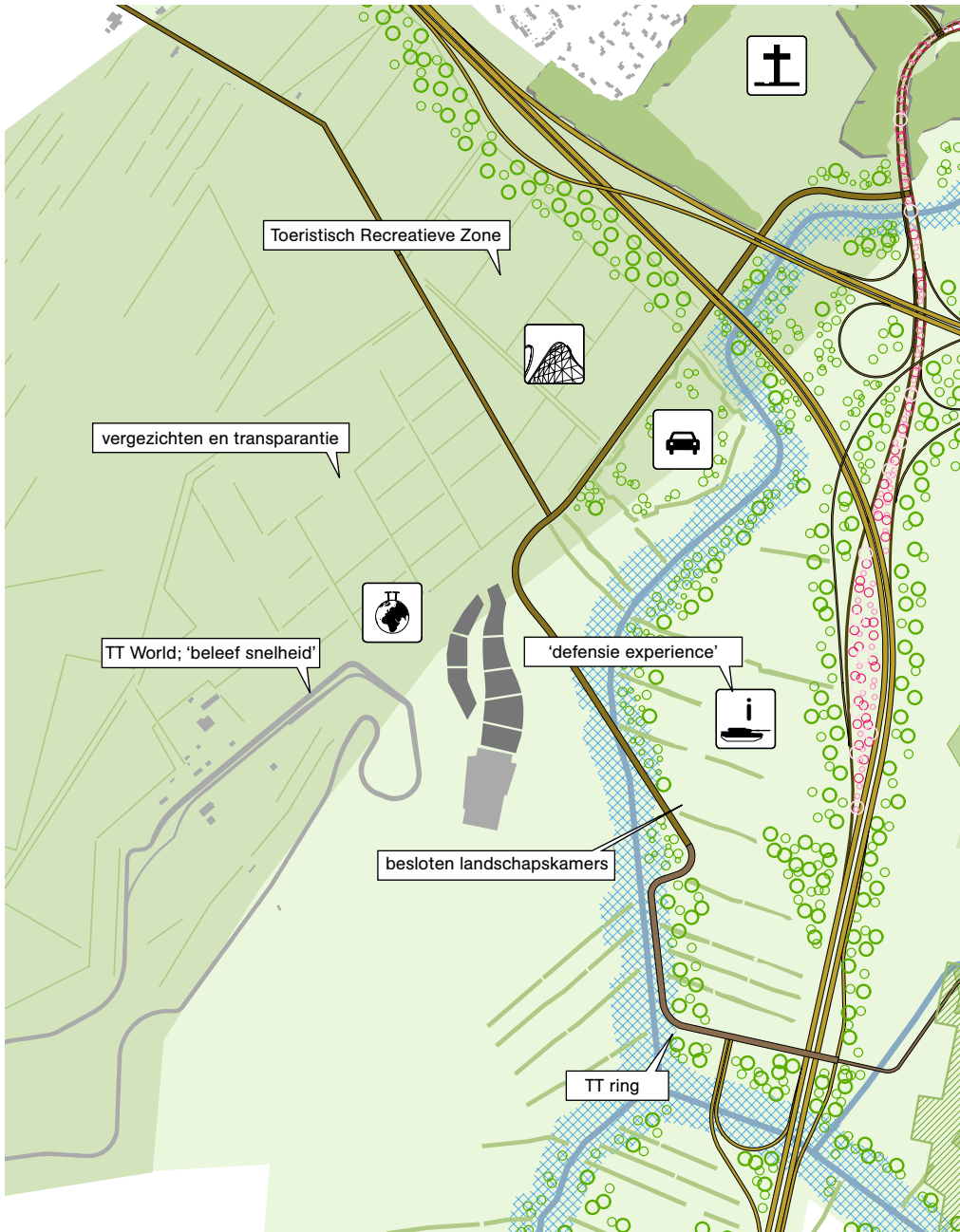
Zone voor sport en ontspanning

Toeristisch Recreatieve Zone

TT World; 'beleef snelheid'

TT ring





Toeristisch Recreatieve Zone

vergezichten en transparantie

TT World; 'beleef snelheid'

'defensie experience'

besloten landschapskamers

TT ring



station Assen-Zuid

ensembles met gebundelde functies

zie pagina 148-149

-  Cultuur historisch lint Graswijk
-  Beekdalenlandschap
-  De velden





'Race op TT-ring van Assen Zuid'



Groene kamers met nieuwe ontwikkelingen in het landschap.



TT ring met compacte clusters bedrijven



TT World; combinaties op het gebied motorsport, snelheid en recreatie in aanvulling op het TT circuit



Cultuur historisch lint Graswijk wordt opgenomen in de nieuwe landschappelijke structuur



Sport en ontspanning in de Toeristisch Recreatieve Zone



Motorsport als gemeenschappelijke identiteit

Financiëel

Investeringsraming Masterstudie

Op basis van de masterstudie is een investeringsraming opgesteld. In de investeringsraming zijn de investeringen ten aanzien van de bereikbaarheid van Assen opgenomen. Hierbij is gekeken naar de investeringen die ook zijn opgenomen in het Rijksconvenant inzake de RSP gelden. Gebiedsontwikkelingen als bijvoorbeeld het Havenkwartier zijn hier buiten beschouwing gelaten.

Voor de voorkeursvariant van de masterstudie, met een oost-west verbinding voor langzaam verkeer bij station centrum, is een investeringsbedrag van € 233 miljoen prijspeil 2009 inclusief BTW benodigd. Bij het opstellen van de investeringsraming van de verschillende onderdelen zijn de infrastructurele aanpassingen die onderdeel uitmaken van de Masterstudie verder uitgewerkt en zijn de kosten hiervan geraamd.

Voor de verschillende deelgebieden komt het neer op de volgende investeringsbedragen exclusief prijsstijgingen, inclusief BTW :

Assen zuid	€ 82 miljoen
Meerkosten fly over	€ 13 miljoen
Station Assen zuid inclusief hoofdontsluiting	€ 11 miljoen
Verbinding A28-NET station bedrijventerrein	€ 35 miljoen
Volledige Haarlemmermeer N33 - Station Assen zuid	€ 14 miljoen
Verdubbeling De Haar	€ 3 miljoen
Ontsluiting recreatiezone + doorkoppeling Balkenweg	€ 6 miljoen
Stationsomgeving inclusief aan en afvoer routes	€ 101 miljoen
Stationsgebied OV/fiets/auto inclusief nieuw station	€ 20 miljoen
Verdubbeling Noord Zuid As (incl. busbanen etc.)	€ 81 miljoen
2e fase Blauwe As	€ 50 miljoen
Verbinding Vaart- Havenkanaal incl. aanpassen zuidoever	€ 50 miljoen

Als gekeken wordt naar het detailniveau van de Masterstudie dient een bandbreedte te worden aangehouden waarbinnen zich de investeringsraming, op basis van de gehanteerde uitgangspunten, zich zal gaan bevinden. In onderstaande tabel zijn de bandbreedten weergegeven. Ook is er een vergelijk gemaakt met de eerder door de gemeente Assen ingediende aanvraag welke in het rijksconvenant is opgenomen. De investeringsraming is geïndexeerd naar 2009 conform de indexeringsmethodiek zoals deze is opgenomen in het convenant. Hieruit blijkt dat de huidige en destijds gemaakte investeringsraming nagenoeg niet van elkaar verschillen. Er dient echter wel rekening gehouden te worden dat door de planning in de tijd van de werkzaamheden de investeringskosten door kostenindexatie hoger zullen worden..

Bandbreedte bepaling	RSP aanvraag *	Masterstudie 2009
Investeringsraming	€ 232 miljoen	€ 233 miljoen
Bovenbandbreedte raming		€ 256 miljoen
Onderbandbreedte raming		€ 221 miljoen

* inclusief BTW geïndexeerd conform IBOI naar prijspeil 2009

In de investeringsraming zijn de volgende onderdelen opgenomen:

Verwervingskosten

De verwervingskosten omvatten de aankoop van gronden ten behoeve van de aan te leggen infrastructurele werken. Met name bij het stationsgebied en het Havenkwartier is dit aan de orde.

Infrastructurele werken

De infrastructurele werken zijn doorgerekend door Arcadis op basis van uitgangspunten welke door de gemeente Assen zijn opgesteld. Aanvulling hierop is de Fly over, op basis van de ons bekende gegevens bedragen de kosten hiervan € 13 miljoen inclusief BTW, daarnaast is de verdubbeling van De Haar, welke reeds is uitgevoerd, opgenomen. In de raming van de infrastructurele werken zijn kosten voor voorbereiding, toezicht en uitvoering opgenomen.

Vastgoedontwikkelingen

Hier is de aanleg van station Zuid en de nieuwbouw van station centrum opgenomen. Voor de aanleg van station centrum wordt uitgegaan van een oppervlakte gelijk aan het huidige bebouwde oppervlakte.

BTW

Over de uit te voeren werkzaamheden is BTW opgenomen.

Variante verkeersafwikkeling station.

Voor de ontwikkeling van de stationsomgeving zijn een tweetal varianten doorgerekend, de voorkeursvariant welke uitgaat van een verdiept voorplein en een goede verbinding naar Assen Oost voor langzaam verkeer is opgenomen in de investeringsraming. De variant hierop is de realisatie van een tunnel onder de Overcingellaan met daarboven een sobere afwerking. De investering voor deze variant past binnen de hierboven beschreven investeringsraming .

Voor een aantal onderdelen welke niet direct onder de RSP aanvraag vallen is eveneens een kostenraming gemaakt. Bij verdere uitwerking van de plannen zal onderzoek worden gedaan naar extra financieringsbronnen deze onderdelen van de Masterstudie wel uitgevoerd kunnen worden. Het betreft de volgende onderdelen:

Verbinding Diepstroeten:

Er is een verbinding opgenomen vanaf het WZA terrein in de richting van Diepstroeten. Deze is vormgegeven door middel van een ongelijkvloerse kruising van de Europaweg en het spoor. De investering hiervoor, die niet in het bovengenoemde kostenoverzicht is opgenomen, bedraagt € 11 miljoen inclusief BTW en verwervingskosten.

Aanpassing Oever kanaal Noordzijde:

De aanpassing van de oever van Het Kanaal noordzijde is eveneens doorgerekend. De investering om dit gebied aan te passen bedraagt 2,9 miljoen inclusief BTW.

Colofon

DeZwarteHond.

november 2009

Team:

Bas van Bolderen
John de Groot
Linda van Heugten
Jeroen de Willigen

in samenwerking met:



Team:

Frank Aikema
Gert Bagerman
Jolanda van den Berg
Jolanda Comino
Marco van Dalfsen
Henk Heijman
Wim Kamminga
Geert Prummel
Margriet Speulman
Margot Tijssen
Jan Mike Wester



Team:

Jermer Herder
Harry Kingma



Team:

Nicole van der Waart



**Postbus 25160
3001 HD Rotterdam
Aert van Nesstraat 45
3012 CA Rotterdam
T 010 240 90 30
F 010 240 90 25
info@dezwarethond.nl
www.dezwarethond.nl**

**Postbus 1102
9701 BC Groningen
Hoge der A 11
9712 AC Groningen
T 050 313 40 05
F 050 318 54 60
info@dezwarethond.nl
www.dezwarethond.nl**

© 2009 De Zwarte Hond bv