

Stedenbouwkundige Visie Oranjebuurt



Inhoud

0.1	Inleiding	3
1.0	Situering	4
2.0	Beleid	6
2.1	Projecten	10
3.0	Geschiedenis	12
4.0	Ruimtelijke opgave	14
5.0	Planprincipes	17
6.0	De Visie	22
7.0	Referentiebeelden	26



0.1 Inleiding

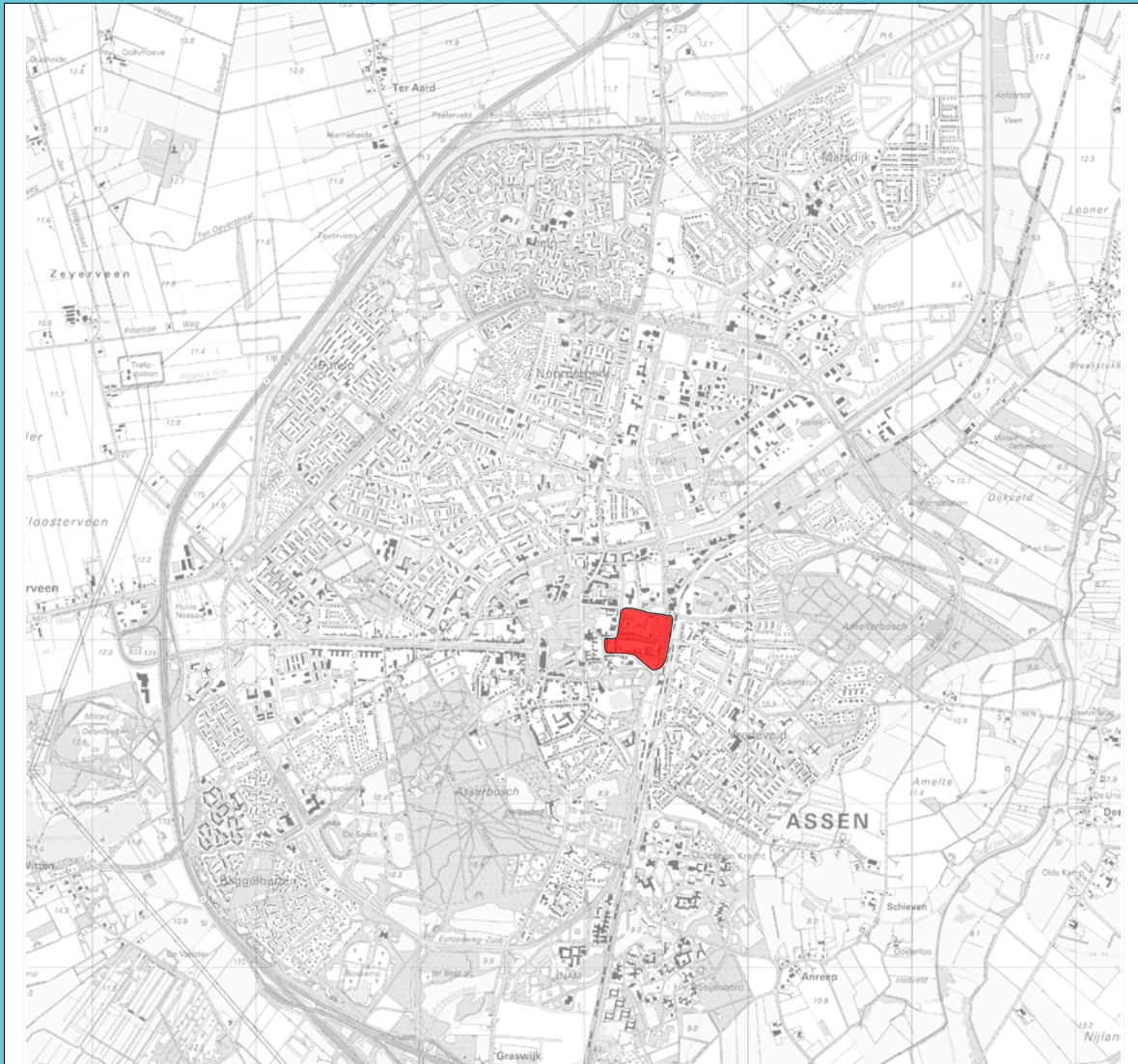
Tot 2005 was de vestiging van Frieslandfoods één van de laatste grootschalige industriële bedrijven in de binnenstad van Assen. Het terrein komt door de sluiting in aanmerking voor herontwikkeling.

Om tot een goede invulling te komen zijn de directe omgeving, de lopende projecten en visies geïnventariseerd. Deze vormen de basis voor de stedenbouwkundige en ruimtelijke invulling. Vanwege mogelijke meerdere ontwikkelingen in de Oranjebuurt, is het plangebied voor deze visie uitgebreid tot aan de Stationsstraat en de Javastraat.

Doel visie

Het doel van deze visie is een ruimtelijke en stedenbouwkundige invulling van de Oranjebuurt met aansluiting op de totale stedenbouwkundige visie van de stad Assen.

1.0 Situering



Situering plangebied in de stad

Situering plangebied

Het plangebied ligt in het centrum van de stad naast het kernwinkelgebied. Ten oosten van het gebied ligt de belangrijke noord-zuid verbinding van de stad: de Industrieweg/Overcingellaan. Parallel hieraan ligt de spoorlijn van Groningen naar Zwolle. Ten noorden van het gebied

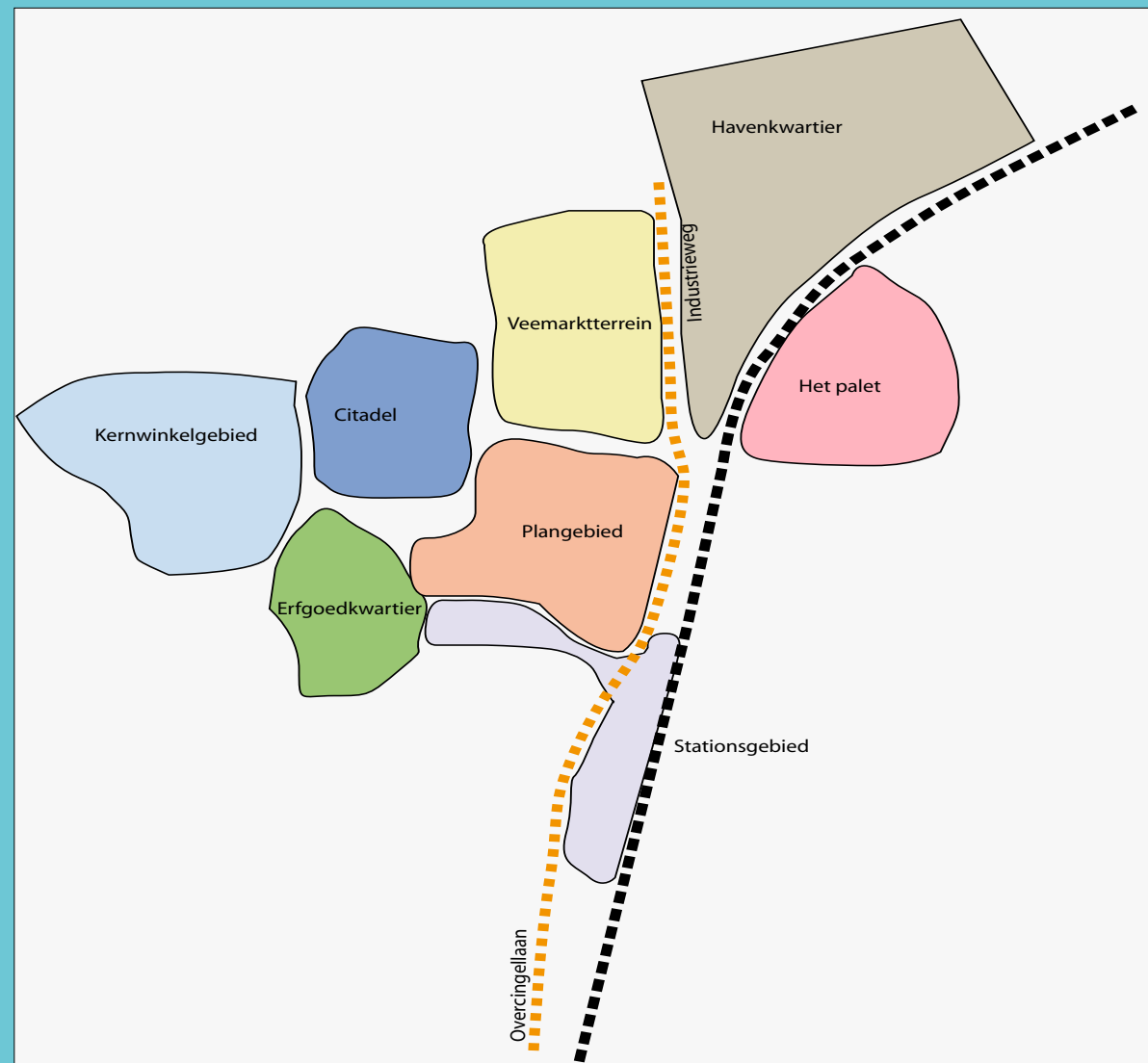


Straatnamen plangebied

ligt de belangrijke invalsweg vanuit het oosten, de Rolderstraat. Aan de zuidzijde ligt de Stationsstraat, de belangrijke verbinding tussen het station en het centrum. Westelijk wordt het gebied begrensd door de Javastraat en de Oostersingel.

Situering andere ontwikkelingen

In de directe nabijheid liggen het Veemarktterrein, het Havenkwartier, het Palet, het stationsgebied, het Erfgoedkwartier en de Citadel. Deze gebieden ondergaan nu of in de (nabije) toekomst ook een ontwikkeling. Deze visie houdt hier rekening mee en sluit hierop aan.



Situering andere ontwikkelingen

2.0 Beleid

De gemeente Assen heeft een duidelijk beleid voor verschillende gebieden in de omgeving. Om tot deze visie te komen, zijn alle beleidspunten bekeken en zo nodig meegenomen. Hieronder wordt een aantal van deze punten genoemd.

Visie Hogere Bouw

In de nota 'Op en top Assen' (2005) is een ruimtelijke analyse van de stad gemaakt met het doel in kaart te brengen waar hogere bouw mogelijk is. In de nota is een aantal dynamische zones onderkend die in structuur verbeterd zouden moeten worden. Het plangebied ligt

in een dynamische zone. In deze zones gaat het niet specifiek om het maken van expliciete herkenningpunten, maar om het realiseren van hogere dichtheden in de stad. Functiemenging wordt mogelijk en condities voor stedelijkheid worden er gecreëerd.

In de dynamische zones mag een hogere bouwhoogte gelden dan tot nu toe gebruikelijk was in Assen. Er wordt gewerkt met clusters van gebouwen met een hogere bouwhoogte dan in de omliggende gebieden. De overgang naar deze omgeving verdient bijzondere aan-



Dynamische zone Stationsgebied dacht. Binnen de dynamische zones kan op een aantal plekken bebouwingaccenten worden geplaatst (bij kruisingen en entrees). Nabij de

Roldertunnel is een hoger element mogelijk.

De omgeving rond het station verbindt de dynamische zone van het Havenkanaal met die van de zuidelijke invalsweg. Door de centrale ligging en goede bereikbaarheid is deze plek aantrekkelijk om te verdichten. Om dit te kunnen bereiken is het van belang dat de relatie met het centrum wordt verbeterd.

Strategienota verkeer en vervoer

Door de groei van Assen zal de mobiliteit in Assen ook fors toenemen. In stedelijke gebieden wordt de

infrastructuur gezien als drager van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Met alle ontwikkelingen staat Assen voor de opgave de stad goed bereikbaar te houden voor alle weggebruikers, zoals auto, fiets, openbaar vervoer en te voet.

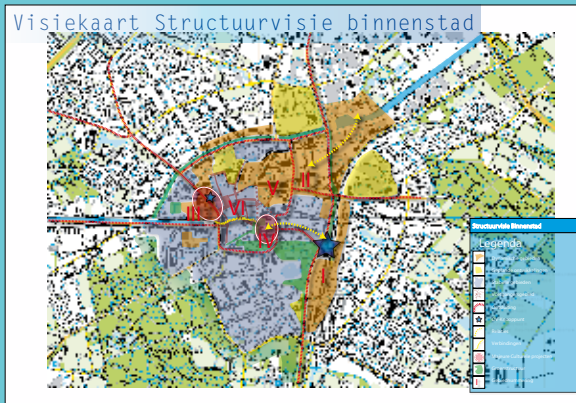
Noord-Zuidtraverse

De Noord-Zuidtraverse, bestaande uit de Industrieweg, Overcingellaan en Europaweg Zuid, zal volgens modelberekeningen sterk in intensiteit toenemen. Voor de directe omgeving van het station wordt, gezien de ruimtelijke beperkingen van de Overcingellaan, een nadere studie



Strategienota Verkeer en vervoer

verricht voor herinrichting, ter bevordering van de doorstroming van het openbaar vervoer. Op de gehele Noord-Zuidtraverse moet ook een veilige fietsroute worden gerealiseerd.



Plankaart Structuurvisie Binnenstad

Structuurvisie Binnenstad

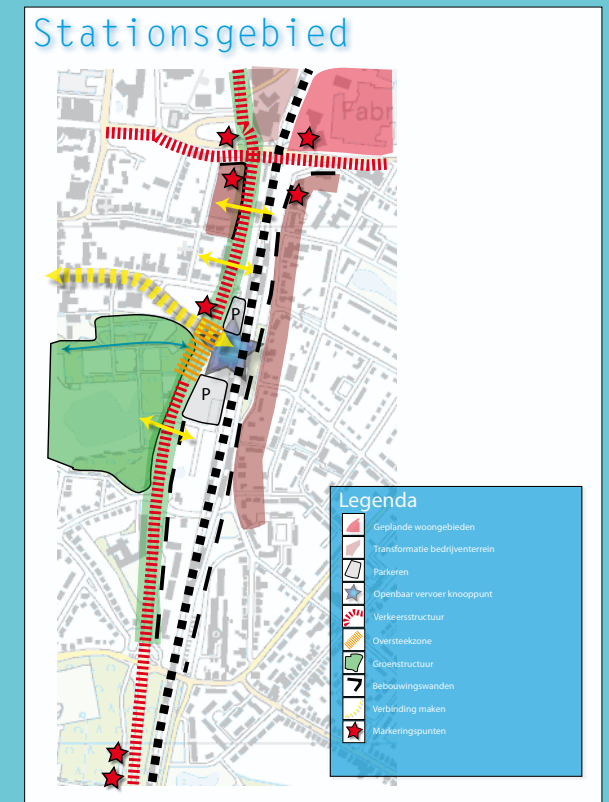
De Oranjebuurt is in de Structuurvisie Binnenstad (2006) opgenomen als een dynamisch gebied als onderdeel van het strategische gebied 'stationsgebied'.

Onder dynamisch gebied wordt verstaan: een gebied dat onderhevig is aan veranderingen en waarbij

de stedenbouwkundige structuur ingrijpende veranderingen kan ondergaan met het oog op kwaliteitsverbetering.

Voor een vijftal strategische gebieden is in de structuurvisie een uitwerking gemaakt, waaronder het stationsgebied. Deze uitwerking geeft een aantal randvoorwaarden mee voor het plangebied: de oversteekbaarheid van de Overcingellaan (bereikbaarheid station), een groene verbinding tussen het kanaal en het landgoed Overcingel, een bebouwingssaccent bij de Roldertunnel en het verbeteren van de verbinding

tussen de binnenstad en het station.



Strategisch gebied Stationsgebied

Novelle

De Novelle (uitwerking Asser School, 2005) omschrijft Assen als een groene, historische stad. De menselijke maat, baksteenarchitectuur, geleiding in de gevels, verticale lijnen en warme tinten zijn de kenmerken van de Asser School. Daarnaast passen vernieuwingen en hogere accenten ook binnen het gedachtegoed van de Novelle.

Groenstructuurvisie

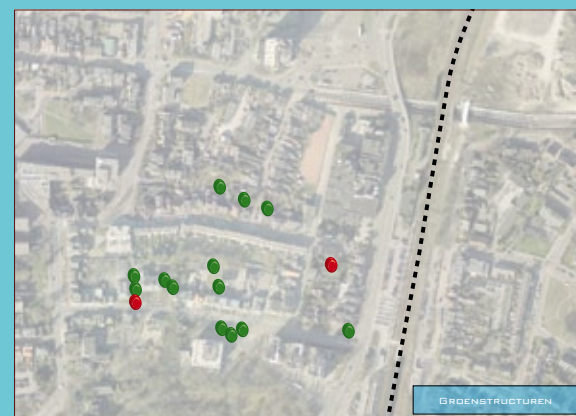
De Groenstructuurvisie (2006) beschrijft de stad Assen als een monumentale stad met monumentaal groen. In de Groenstructuurvisie



Groenstructuurvisie

staat de opdracht om bestaande groenstructuren te beschermen en waar mogelijk te versterken. Daarnaast pleit de visie voor het afronden van onvolledige groenstructuren.

In de visie is de Overcingellaan beschreven als 'te ontwikkelen hoofdframe'. Dit betekent een invulling met een constante laanbeplanting.



Inventarisatie monumentale bomen

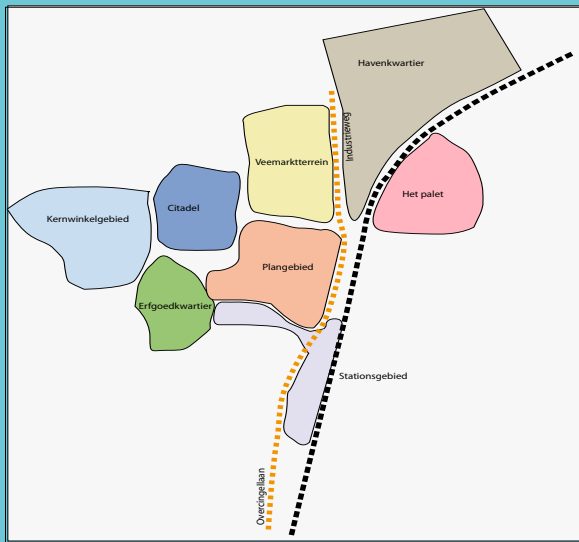
Monumentale bomenlijst

Er is een inventarisatie gemaakt van de belangrijke groenstructuren en bomen in het plangebied (2006).

Op bovenstaande kaart zijn de monumentale bomen in rood aangegeven, in groen de waardevolle bomen. De meeste aangegeven bomen staan in privétuinen, ze worden gespaard.

2.1 Projecten

In de directe nabijheid van de Oran-jebuurt liggen diverse projecten die nu of in de nabije toekomst ook een ontwikkeling zullen ondergaan. Hierna worden de projecten kort toegelicht.



Veemarktterrein

Het Veemarktterrein wordt heringericht. De bestaande functie als parkeer- en evenemententerrein blijft voorlopig gehandhaafd. Aan de noordzijde van het terrein worden functies toegevoegd in de vorm van een supermarkt, woningen, zorgvoorziening en kantoren.

De wegenstructuur rondom de Abel Tasmanflat wordt aangepast. Nieuwe bebouwing aan de zuidzijde van het Veemarktterrein is nog in de schetsfase. Hier kunnen woningen en kantoren komen met een hoogte van maximaal 25 meter.

Havenkwartier

Er is een onderzoek gedaan naar mogelijke ontwikkelingen in het Havenkwartier. Het resultaat hiervan is een verleiding om het stadsbedrijventerrein te transformeren naar andere functies gecombineerd met wonen. Er is een project gestart om verschillende modellen verder te onderzoeken en uit te werken.

Citadel

Voor het gebied dat wordt begrensd door Groningerstraat, Rolderstraat, Fabriciusstraat en Kloekhorststraat is een herstructureringsplan opgesteld dat een kwaliteitsimpuls geeft

aan dit deel van de binnenstad. Het plan bestaat uit de bouw van een winkelcomplex met woningen. De bestaande parkeergarage aan de Poststraat wordt gesloopt en onder het woon-/winkelcomplex (o.a. Mediamarkt) wordt een nieuwe parkeervoorziening gebouwd. De overige woningbouw vindt plaats in de vorm van appartementen waarvoor in het complex een hoogteaccent



De Citadel

van circa 40 meter is opgenomen. Voor dit gebied is een apart bestemmingsplan opgesteld en vastgesteld.

Het Palet

Op dit voormalige bedrijventerrein worden ongeveer 300 woningen gebouwd waarvan 10% in de huursector.

Er komt een grote diversiteit aan woningtypen: appartementen, rijenbouw, twee-onder-een-kapwoningen, starterswoningen en vrijstaande woningen.

In april 2005 is een start gemaakt met seniorenwoningen. Aan de zuid-oostzijde van de locatie is bij de Rolder-

tunnel de bouw van een kantoor tot maximaal 30 meter mogelijk.



Het Palet

3.0 Geschiedenis



Oranjebuurt in 1920

In 1870 is samen met de bouw van het station in Assen de Stationsstraat en de Javastraat aangelegd. De Stationsstraat is een verbreding van het eeuwenoude Vredeveldsepad. Na de totstandkoming van het station kwamen de ontwikkelingen tussen het centrum en het station op gang. Aan het eind van de 19e eeuw was de Stationsstraat aan de noordzijde uitgegroeid tot een straat



Stationsstraat

met veel voornamelijk herenhuizen in een groene omgeving. De kavels aan de Stationsstraat worden gekenmerkt door een grote kaveldiepte.

Eind 19e eeuw verrezen overal in Drenthe door handkracht aangedreven melkfabriekjes. Zo werd in 1901 de Coöperatieve Centrale Knederij en Exportvereniging Drente opgericht. In 1908 werd deze knederij



Tuin Villa Ebbenerve

geliquideerd, waarna het gebouw werd betrokken door de Asser Coöperatieve Melkinrichting - de latere Acmesa.

De infrastructuur is in verband met de bereikbaarheid van de fabriek in de loop van de tijd hierop aangepast.

Aan de Oranjestraat zijn in 1921 voor de woningstichting Arbeid Adelt on-



Stationsstraat

derofficierswoningen gebouwd. De 16 beneden- en 25 bovenwoningen staan in een lange aaneengesloten rij en bepalen sterk de beleving van de Oranjestraat. Voor de ontsluiting van het achtererf zijn twee onderdoorgangen gemaakt. Achter de woningen bevinden zich gemeenschappelijke tuinen en bergingen. In de jaren 70 zijn de woningen ge-



Bebouwing Oranjestraat

renoveerd, tijdens deze renovatie is veel van de oorspronkelijke uitstraling verloren gegaan.

Ondergrondse infrastructuur heeft de functie van de verdwenen historische watergang naar het landgoed Overcingel overgenomen. De Overcingellaan was tot aan de Rolderstraat verbonden met de zone voor



Marechaussee kazerne H. de Ruitersstraat

het stationsgebouw. De H. de Ruitersstraat had een mooie zichtlijn op de inmiddels afgebrande marechaussee kazerne.

4.0 Ruimtelijke opgave



Overcingellaan

Op het Acmesaterrein staan de gebouwen leeg en zijn gedeeltelijk al ontmanteld. Deze locatie biedt de mogelijkheid om de structuur van de stad te versterken door stevige bebouwing te situeren aan de Overcingellaan en de Rolderstraat. De toegangswegen van de stad kunnen zo benadrukt worden.



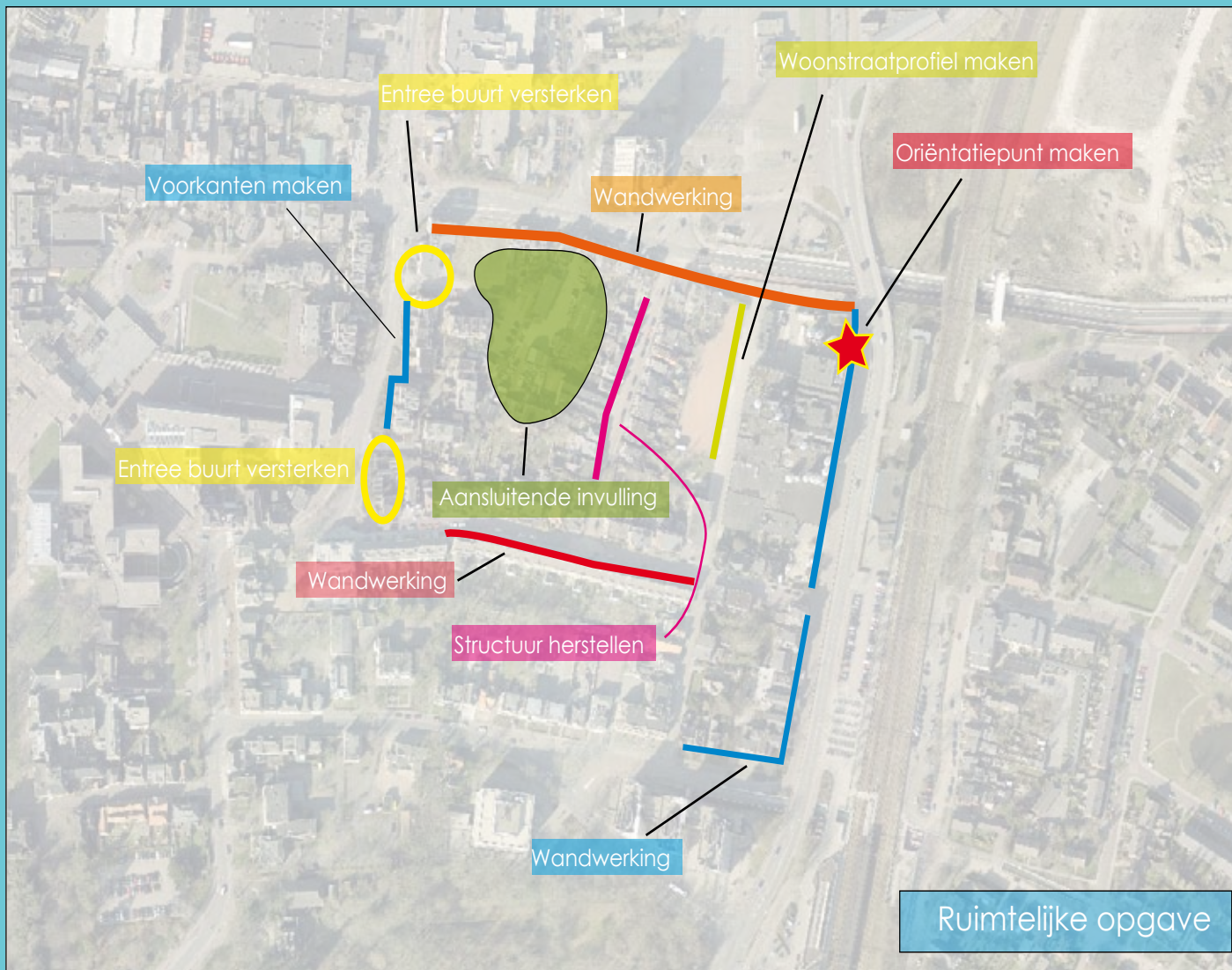
Rolderstraat

Gelijk aan de ontwikkelingen van de Citadel worden hier gesloten bouwblokken gemaakt. Aan de Rolderstraat is nog oude bedrijfsbebouwing aanwezig. Wanneer de bedrijfsbebouwing uit het gebied verdwijnt, wordt voor een nieuwe invulling aansluiting gezocht bij de omgeving.



Javastraat

De woongebouwen aan de Javastraat zijn met de achtertuinen naar de straat gericht. Dit is bepalend voor de beleving van de woonomgeving en de uitstraling van de straat. Aan de Javastraat liggen twee belangrijke entrees van de buurt. Versterking hiervan verhoogd de aantrekkelijkheid van het gebied.





Julianastraat

Aan de Julianastraat staat een rij mooie historische woningen, met aan de overzijde een aantal panden die minder goed passen in de situatie en/of in slechte staat zijn. Hier zal het straatbeeld weer hersteld worden.



Prins Hendrikstraat

De parkeerplaats aan de Prins Hendrikstraat veroorzaakt een groot gat in het straatprofiel. Het aanbrengen van een zogenaamd normaal woonstraatprofiel geeft een rustig straatbeeld.



Oranjestraat

De Oranjestraat kent een grote diversiteit aan bebouwing. De onderofficiërswoningen bepalen sterk de stedenbouwkundige structuur van de straat, echter ze zijn in slechte staat. Een heroriëntatie van de woningen zal uitwijzen of deze woningen gehandhaafd kunnen worden.

5.0 Planprincipes



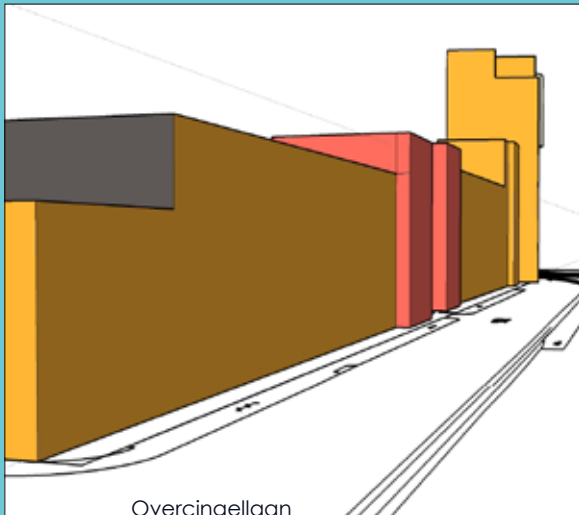
Gesloten bouwblokken

Aan de Overcingellaan worden zogenaamde 'gesloten' bouwblokken gemaakt waarbinnen een beschermd gebied ontstaat. Zicht vanuit de gebouwen op de openbare ruimte is belangrijk voor bijvoorbeeld de veiligheid(sbeleving). De speeltuin voor de kinderen wordt hier gerealiseerd.

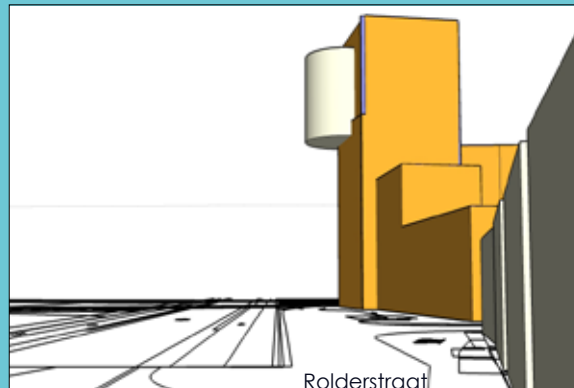


Gesloten bebouingswanden

De bebouingswanden aan de Rolderstraat en de Overcingellaan worden zo veel mogelijk aaneengesloten bebouwd.

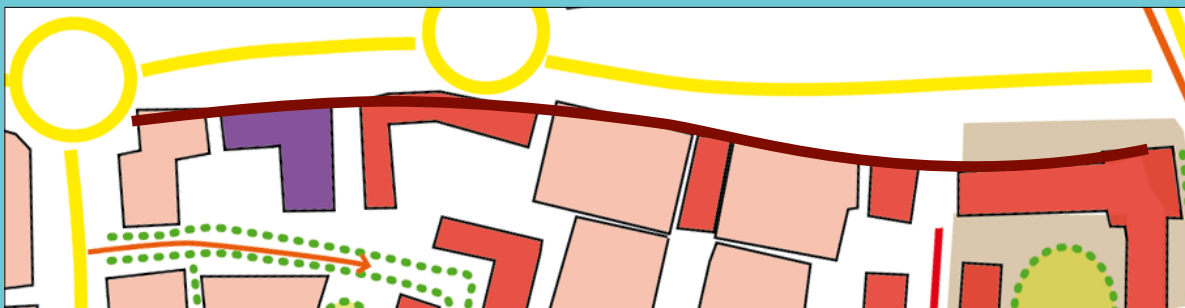


Overcingellaan



Rolderstraat

Het hoogste punt hiervan ligt bij de Roldertunnel. De uitstraling van de wand moet geleed zijn en de menselijke maat weergeven.





Interne verkeersstructuur

Het verkeer gaat in de toekomst als volgt door de wijk: binnenrijden via de Stationsstraat en Oranjestraat, uitrijden via de Stationsstraat en Juliastraat. In rood zijn de één-richting-wegen aangegeven, donkerblauw is twee-richting.

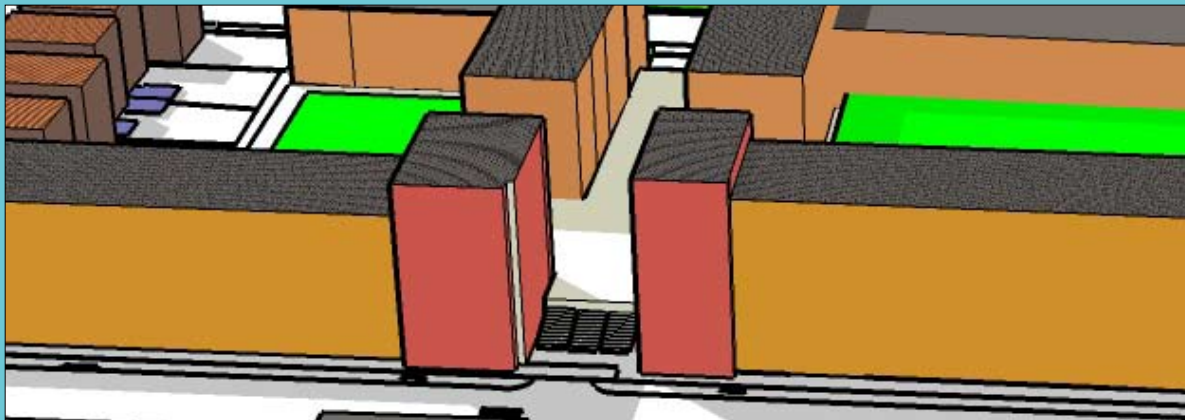
Parkeren

Bij de herontwikkeling van het Acme-saterrein wordt parkeergelegenheid op eigen terrein gerealiseerd. De entree van deze parkeervoorziening (P zie figuur blz. 19) wordt bij de Prins Hendrikstraat gesitueerd. Hierdoor is een snelle doorstroom gewaarborgd. Als er in de toekomst een aansluiting gemaakt kan worden op de Overcingellaan, blijft de ingang

van de parkeergarage goed bereikbaar.

Nieuwe ontwikkelingen in het plangebied mogen niet negatief van invloed zijn op de parkeerdruk in het gebied. Bij alle ontwikkelingen in het gebied wordt het parkeren op het eigen terrein opgelost.

De wegen worden ingericht als woonstraten. Er wordt aan één zijde geparkeerd. De auto moet te gast zijn in het gebied.



Oriëntatie op de straat

In de Oranjebuurt komt een duidelijke scheiding tussen openbaar en privé terrein. Voorkanten worden op de straat georiënteerd en achterkanten naar elkaar of naar een beschermd gebied.

Vervanging bedrijfsbebouwing

Wanneer de bedrijfsbebouwing uit het gebied verdwijnt, wordt voor de nieuwe invulling aansluiting gezocht op de omgeving. Het wordt ingericht in stijl met de omliggende bebouwing maar dan in een moderne setting. De openbare ruimte wordt ingericht met bomen, zitgelegenheid

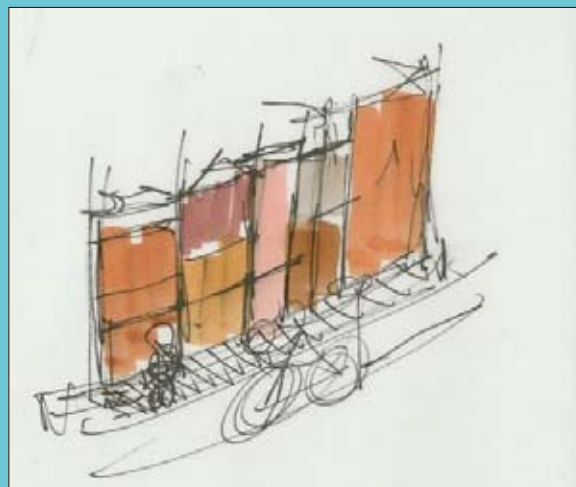
en speelmogelijkheden voor kinderen.

Architectuur/kleuren

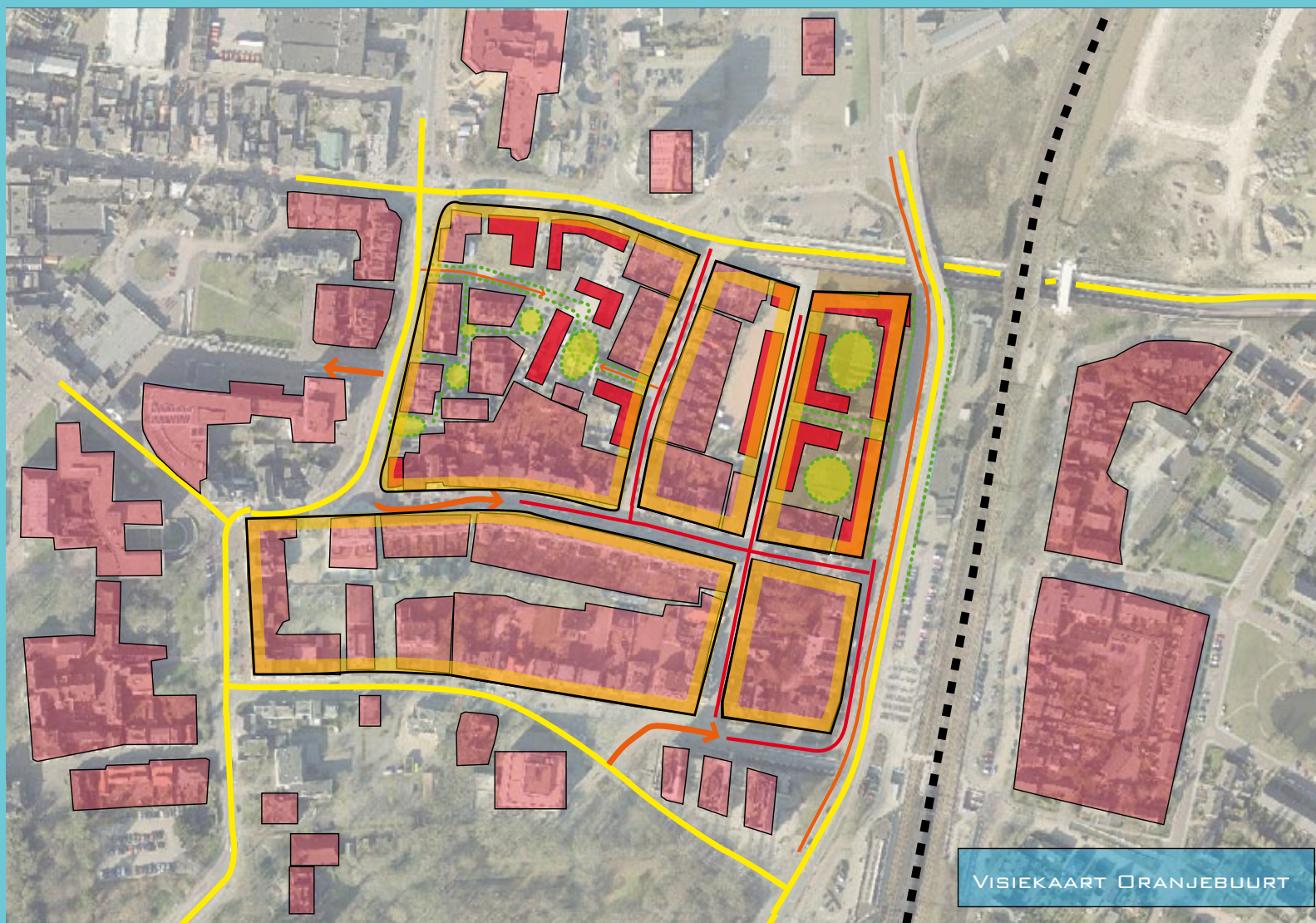
In overeenstemming met de Asser school/Novelle worden warme, aardse kleuren toegepast. Er is ruimte voor bijzondere architectuur en afwijkende materiaalkeuze om het gebied te versterken of beter pas-

send te maken in de omgeving.

Conform de visie Hogere bouw, moet de plint van de gebouwen (de begane grondlaag) zorgvuldig ontworpen worden.



6.0 De Visie



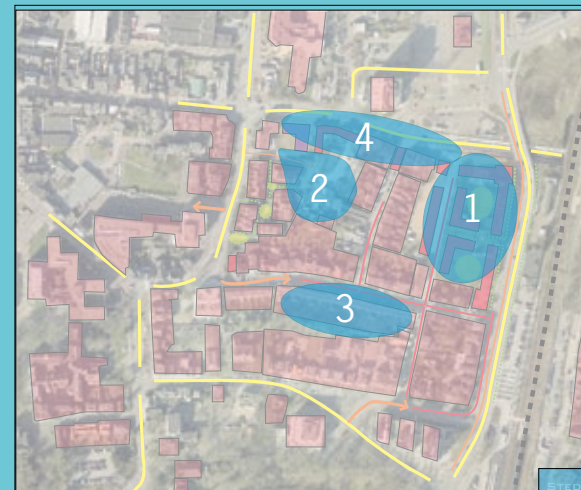
Algemeen

De Overcingellaan wordt als één van de hoofdwegen van de stad ingericht met laanbeplanting. Hiermee wordt de groenstructuur van een belangrijk element in de hoofdwegenstructuur hersteld.

Vanwege de directe ligging van de buurt aan het centrum en de intensivering van de ruimte is gekozen om geen oppervlaktewater in het gebied te brengen. De buurt krijgt een stenig karakter met een stedelijke groene invulling.

Omdat het wegprofiel in de buurt smal is, wordt er aan één zijde geparkeerd. Om het karakter van het woongedeelte te versterken wordt een open bestrating van gebakken klinkers toegepast.

Om een duidelijke scheiding tussen openbaar en privé terrein aan te brengen, zouden de woongebouwen aan de Javastraat die nu met de achtertuinen naar de straat gericht zijn, als het ware omgedraaid moeten worden: van achterkanten voorkanten maken. Dit kan eventueel door herontwikkeling van het complex.



Het plangebied is op te delen in vier belangrijke ontwikkelingsgebieden. Hierna worden de vier gebieden/ontwikkelingen beschreven. De visiekaart geeft niet de definitieve inrichting weer, maar weerspiegelt de denkrichting.

Gebied 1

De bebouwing aan de Overcingellaan is gesloten met een bebouwingsaccent bij de Roldertunnel. De hoogte van de bebouwing loopt af richting de bestaande bebouwing aan de Overcingellaan en Julianastraat om een goede aansluiting te creëren.

Nieuwbouw aan de Prins Hendrikstraat wordt uitgevoerd als stevige grondgebonden stadswoningen met een ondiepe voortuin (versterking stedelijke ruimte in de straat).

De auto is te gast en wordt op eigen terrein en/of onder de bebouwing

geparkeerd. Er komt een speelgelegenheid in het binnengebied. De ontworpen buitenruimte zal zo ontworpen worden dat kinderen op straat durven en kunnen spelen.

Het niveau van het maaiveld aan de Overcingellaan loopt op richting het viaduct over de Rolderhoofdweg. Om de beleving op de straat te vergroten, kan in de plint van het gebouw kleine bedrijvigheid zich vestigen (bijvoorbeeld bedrijf aan huis). De fietsverbinding langs de Overcingellaan wordt opgenomen in de openbare ruimte langs de plint van het gebouw.

Gebied 2

De bestaande stedenbouwkundige structuur vormt de aanleiding van de nieuwe ontwikkelingen in het gebied. De woonfunctie wordt hier weer terug gebracht. In de Julianastraat kan de gevelwand weer hersteld worden met mogelijk een ontsluiting van het binnengebied. Het binnengebied wordt ingericht met voorkanten naar de straat en achterkanten aansluitend op tuinen/ beschermd binnengebied. De openbare ruimte wordt ingericht om te verblijven; de auto is hierdoor minimaal in het zicht. Het parkeren vindt plaats op eigen terrein, eventueel

door concentratie van parkeerplaatsen.

Gebied 3

De bestaande sterke stedenbouwkundige structuur vormt de aanleiding voor een herontwikkeling op deze locatie. Het diepe perceel maakt het mogelijk binnen de stedenbouwkundige structuur verrassende invullingen te bedenken, waarbij recht wordt gedaan aan een goede inpassing in de omgeving, maar met een efficiënter grondgebruik van de locatie. Wellicht kan door een nieuwe ontwikkeling extra openbare ruimte toegevoegd worden aan de Oranjestraat. Het parkeren wordt opgelost op de eigen locatie.

Gebied 4

Net als aan de Overcingellaan wordt de bebouwingwand aan de Rolderstraat relatief gesloten. Het hoogste punt zal bij de Overcingellaan liggen. De gebouwen worden zo veel mogelijk aaneengesloten gebouwd. In de vormgeving en hoogte van de gebouwen wordt aansluiting gezocht bij de omgeving. De ligging aan de Rolderstraat, als invalsweg, biedt mogelijkheden voor een stedelijk profiel en afwijkende materialisering. De bouwhoogte zal hier maximaal circa 16 meter zijn.

7.0 Referentiebeelden



Gesloten bebouwing met hoogteaccent





Semi-openbare ruimte
Overdekt parkeren



Stadswoningen





Gebouwen rondom ontmoetingsplekken





Colofon

De stedenbouwkundige visie Oran-
jebuurt is een uitgave van de ge-
meente Assen.

Teksten, foto's en kaartmateriaal

Gemeente Assen, Dienst Stadsont-
wikkeling, Afdeling Ruimtelijke plan-
nen, de heer F.M. Aikema

Oplage:

50 stuks

augustus 2007