



op en top assen  
visie hogere bouw



# Inhoud

## 1. Inleiding

### DEEL 1: STRUCTUURKADER

## 2. Context

### 2.1 Rijks- provinciaal en regionaal beleid

### 2.2 Gemeentelijk beleid

## 3. Structuuranalyse

### 3.1 De evolutie van Assen

### 3.2 Assen anno 2004

### 3.3 Conclusie

## 4. Structuurkader

### 4.1 Het structuurkader

### DEEL 2: VISIE HOGERE BOUW

## 5. De meerwaarde van hoogbouw

## 6. Visie hogere bouw in Assen

### 6.1 huidige situatie hogere bouw

### 6.2 toekomstbeeld hogere bouw

### 6.3 vormen van hogere bouw

## 7. Toepassing in structuurdragers

### 7.1 Dynamische zones

### 7.2 Structurerende lijnen

### 7.3 Wijkcentra

## Conclusie






# Op en Top Assen

Visie hogere bouw in Assen

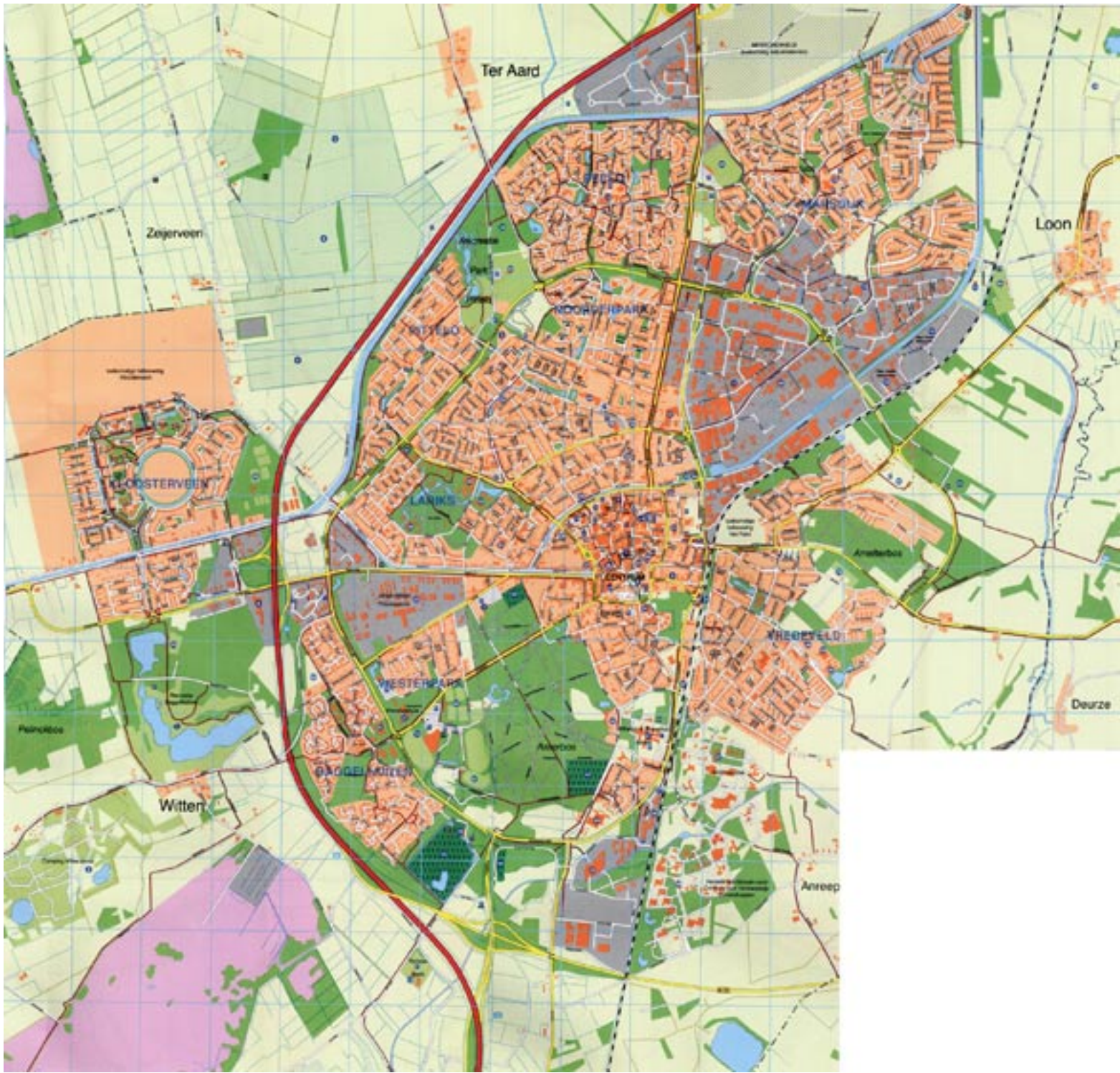
Maastricht, 30 mei 2005

Buro 5 Maastricht  
Postbus 959  
6200 AZ Maastricht  
tel. 043-3253223  
fax. 043-3255996  
e-mail [info@buro5.nl](mailto:info@buro5.nl)

Opdrachtgever  
Gemeente Assen







# 1. Inleiding

## Aanleiding

'Een sociaal betrokken, sfeervol en leefbaar dorp in het groen, met de economische en culturele levendigheid van een stad', dat is wat de gemeente Assen en haar inwoners voor ogen hebben bij hun stad. Assen is op dit moment een provinciehoofdstad met ruim 60.000 inwoners. Vanuit de structuurvisie 'Assen Koerst' worden nieuwe claims gelegd op de stad; Assen wil tot 2020 uitgroeien tot een stad van 80.000 inwoners en wil daarom extra woningen (400 hectare) en bedrijven (300 hectare) realiseren. Assen is op dit moment een stad in het groen. Groene wiggen reiken tot diep in de stad en dat willen bewoners in Assen ook graag zo houden, het is een kwaliteit van het wonen en werken in Assen.

## Doelstelling

Nieuwe ruimteclaims, waardering voor het groen en het aantoonbaar maken van de dynamiek van Assen stellen de behoefte aan het bouwen van hogere gebouwen aan de orde. Om goed voorbereid te zijn op toekomstige ontwikkelingen is het zinvol om tijdig na te denken over de manier waarop hogere bouw in Assen een plaats kan krijgen, passend bij de Asser situatie. De visie Op en Top Assen heeft als doelstelling plekken in Assen aan te geven waar verdicht kan worden en/of accenten in de stad nodig zijn. Deze plekken zijn indicatief: de precieze locatie en inpassing van hogere bouw zal per project nader bestudeerd moeten worden. Daarnaast wordt nagegaan hoe hogere bouw de identiteit van Assen als dynamische gemeente kan versterken. Hierbij staat de huidige ruimtelijke structuur en kwaliteit voorop.

De visie 'Op en Top Assen' is een structuurvisie voor de langere termijn, maar is opgezet vanuit de kennis van Assen van dit moment. Hogere bouw moet kunnen inspelen op ontwikkelingen in de Asser situatie en zal met enige regelmaat opnieuw moeten worden bestudeerd. Deze visie pretendeert dan ook geen vaste randvoorwaarden te geven, maar geeft een indicatie voor het toekomstige hoogbouwbeleid in Assen.

## Leeswijzer

Om inzicht te krijgen in de huidige structuur van Assen wordt in deel 1 een ruimtelijk- functioneel onderzoek gedaan en wordt een structuurkader opgesteld. In dit deel wordt allereerst onderzocht in welk beleidskader we ons begeven (hoofdstuk 2). Vervolgens wordt de huidige structuur van Assen in beeld gebracht (hoofdstuk 3). Vanuit een sterkte/ zwakte analyse wordt in hoofdstuk 4 een structuurkader opgesteld voor de toekomstige ruimtelijke en functionele ontwikkelingen in Assen.

In deel 2 wordt in de visie hogere bouw allereerst ingegaan op de algemene meerwaarde van hogere bebouwing (hoofdstuk 5). Vervolgens wordt in hoofdstuk 6 een toekomstbeeld gegeven voor de inpassing van hogere bebouwing in Assen. Hierbij is het structuurkader uit deel 1 de onderlegger geweest. Voor verschillende vormen van hogere bouw worden randvoorwaarden gegeven. Tenslotte wordt in hoofdstuk 7 aangegeven hoe hogere bouw toegepast kan worden langs de belangrijkste structuurdragers van Assen.





# DEEL 1: STRUCTUURKADER



## 2. Context

### 2.1 Rijks- provinciaal en regionaal beleid

#### Nota Ruimte

Assen is in het rijksbeleid samen met Groningen aangewezen als nationaal stedelijk netwerk naast vijf andere stedelijke conglomerationen.

#### Provinciaal Omgevingsplan

Het Provinciaal Omgevingsplan (POP 2) geeft voor de gehele provincie Drenthe richtlijnen voor de toekomst. Assen wordt hierin aangegeven als economisch kerngebied aan een te ontwikkelen noord-corridor. Net als Emmen, Hoogeveen en Meppel is Assen aangewezen als een streekcentrum dat de ruimtelijk-economische positie van Drenthe in de toekomst moet versterken. In deze streekcentra worden wonen en werken zo veel mogelijk geconcentreerd zodat daarbuiten het groene karakter van Drenthe behouden kan blijven.

Assen is het hart van het verzorgingsgebied Midden-Drenthe van 200.000 mensen. Het POP2 geeft nieuwe woningen een plaats aan de noord en westkant van de bestaande stad. Nieuwe bedrijventerreinen worden aan de noord- en zuidzijde van de stad geprojecteerd. Daarnaast wordt het beekdal aan de oostzijde van de stad gezien als waardevol landschap waarin plaats is voor recreatie. De infrastructuur in de stad moet worden verbeterd en er wordt een nieuw station aan de noord- en zuidzijde van Assen voorzien.

#### Regiovisie Assen-Groningen 2030

De regiovisie Assen-Groningen voorziet voor Assen een belangrijke opgave voor de ruimtelijke ontwikkeling van het nationaal stedelijk netwerk (bestaat uit 12 Groningse en Drentse gemeenten):

- Realiseren van 10.400 woningen tot 2020 (2000 door sloop bestaande panden).
- Ontwikkelen van 80.000 m2 kantoren in het stationsgebied tot 2020.
- Transformatie van suburbane ruimtelijke structuur tot een substedelijk milieu (intensiveren en verdichten).
- Ontwikkeling bestaande en nieuwe stations en aansluiten op openbaar vervoersnet.
- Vergroten capaciteit stedelijke hoofdinfrastructuur.
- Ontwikkelen van voorzieningen lokaal en regionaal niveau (HBO-onderwijs en culturele voorzieningen).
- Identiteit van Assen als groene stad versterken.

#### Conclusie rijks- provinciaal en regionaal beleid:

Assen is samen met Groningen op bovenstedelijk niveau benoemd tot een belangrijk nationaal stedelijk netwerk. Hierbij is de samenwerking met Groningen van belang. Vanuit deze positie worden er grote opgaven gesteld voor de stad in de vorm van woningbouw en bedrijvigheid. Om dit te realiseren moet Assen geïntensiveerd worden en worden nieuwe investeringen in de infrastructuur en het voorzieningenniveau gevraagd. In alle documenten wordt het groene karakter erkend als een waardevolle karakteristiek van de stad die versterkt dient te worden. De uitdaging voor Assen ligt in het verder verstedelijken van de stad zonder het groene karakter te verliezen.



## 2.2 Gemeentelijk beleid

### Assen Koerst

Assen Koerst geeft in grote lijnen het wensbeeld van Assen aan voor de komende 15 tot 20 jaar. Hierin staan de volgende doelstellingen voorop:

- Groeiende stad voor iedereen: Assen wil tot 2020 groeien tot een stad met 75.000- 80.000 inwoners.
- Een mooie stad met een eigen karakter: Assen wil dorp én stad zijn met een eigen ontwerpfilosofie voor de bebouwde en onbebouwde omgeving: 'de Asser School'.
- Bereikbare en vitale stad: Assen wil investeren in een goede toegankelijkheid voor auto, openbaar vervoer, fietser en wandelaar met het station als een knooppunt.
- Levendige stad: Assen wil haar centrum aantrekkelijker maken door het herstructureren van de binnenstad, meer evenementen en attracties zoals een nieuw theater.
- Wijken met alle voorzieningen: de wijken in Assen willen alle bevolkingsgroepen een prettig leefklimaat bieden met voldoende voorzieningen en ontmoetingsplekken.
- Dienstenstad in regionaal economisch netwerk: Assen wil zich vooral richten op de tertiaire en quartaire sector en de thema's leisure and arts centraal stellen.
- Stad in de regio: Assen wil samenwerken met de omliggende kernen en de stad Groningen.
- Stadsbestuur dat luistert en samenwerkt: Assen wil helder met haar bewoners communiceren en goed naar de mensen luisteren.

Assen Koerst is de basis voor een aantal uitwerkingsplannen. Hieronder volgen voor het thema hogere bouw de belangrijkste:

### Woonplan

De gemeente Assen wil in haar woonbeleid keuzemogelijkheden bieden voor verschillende doelgroepen. Hierbij richt de gemeente zich voornamelijk op segmenten die marktpartijen minder snel oppakken. Het gaat hierbij om starters, huishoudens met een laag inkomen, zorgvragers, ouderen en gezinnen met kinderen. Terwijl Assen de laatste 20 jaar met name is gegroeid door een toename van gezinnen met kinderen, zal de stad in de toekomst juist groeien met 55-plussers. Om de verwachte krimp van jonge gezinnen te beperken, wil de gemeente meer woningen aanbieden voor tweeverdieners en gezinnen. Daarnaast richt de gemeente zich ook op woningen voor ouderen en exclusieve woonvormen. Deze groepen kunnen ook een plek krijgen in appartementen in stedelijke gebieden.

Herstructureringslokaties die in het woonplan worden genoemd liggen nabij het centrum en in de wijken Noorderpark, Baggelhuizen en Pittelo. Woonservicezones zullen gerealiseerd worden in Peelo en Assen-Oost.

### Welstandsnota

De gemeente Assen ziet het als haar taak het belang van een aantrekkelijke bebouwde omgeving te behartigen. In de welstandsnota wordt uitgegaan van een gebiedsgerichte aanpak, waarin cultuurhistorische, stedenbouwkundige en architectonische waarden per gebied zijn onderzocht. Dit heeft geleid tot een aantal gebiedsgerichte welstandscriteria.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen historisch gegroeide bebouwde gebieden, planmatig ontworpen gebieden, bedrijventerreinen, groene gebieden en bijzondere bebouwingsthema's. Hierbinnen zijn de vaart, het historische centrum en het Asserbos beschermd stadsgezicht. Het waardevolle gebied binnenstad, Interbellum, historische lintbebouwing en de dorpskern van Loon hebben een bijzondere welstandambitie. De overige deelgebieden hebben een regulier welstandsbeleid.

### De Novelle/ Asser school

Assen is actief op zoek naar een ontwerpfilosofie voor bouw en inrichting, die typerend is voor de Asser situatie. Gebruikers van de stad hebben belangrijke plekken gefotografeerd. Hieruit kwam Assen vooral naar voren als groene, historische stad. De menselijke maat, baksteenarchitectuur, geleding, verticale lijnen en warme tinten zijn voorlopige kenmerken voor de Asser School. Dit neemt niet weg dat ook vernieuwingen en hogere accenten binnen het gedachtegoed van de Novelle passen.

### Structuurvisie Binnenstad: Het kloppend hart

Op dit moment werkt de gemeente Assen aan de structuurvisie voor de binnenstad. De structuurvisie voor de binnenstad ziet de kern van Assen als kloppend hart; een levendige kern die goed bereikbaar is, waar ruimtes en functies goed op elkaar zijn afgestemd en waarmee een grotere regio verzorgd kan worden.

Belangrijke aandachtspunten zijn het kwalitatief verbeteren van het winkelapparaat, culturele en openbare voorzieningen en kantoren en het verbeteren van de bereikbaarheid.

De binnenstad dient goed bereikbaar te zijn per auto, fiets en openbaar vervoer. Om de binnenstad tevens in te kunnen richten als aantrekkelijk verblijfsgebied voor de voetganger zal de binnenstad gedeeltelijk verder gevrijwaard worden van doorgaand autoverkeer. Ook de relatie tussen de binnenstad en het station verdient in dit aandacht. Door het verbeteren van de Stationsstraat en het toevoegen van functies rond het station kan het station onderdeel uit gaan maken van de binnenstad.

In de structuurvisie wordt naast deze beleidsdoelstellingen een aantal locaties in het stedelijk centrumgebied aangewezen die op korte termijn geherstructureerd kunnen worden. Voorbeelden zijn: het Kanaal, de Dichtershof, het station en het Palet. Deze locaties zijn hoofdzakelijk gereserveerd voor wonen. Voor voorzieningen is de realisatie van een sterk kernwinkelgebied, een Cultureel Kwartier, horeca, cultuur, onderwijs, een rechtbank en evenementen van belang.

Bovenstaande aandachtspunten, doelstellingen en ontwikkelingslocaties zijn nog in onderzoek en zijn nog niet vastgesteld.

### Structuurvisie stadsrandzone Assen

De structuurvisie voor de stadsrand in Assen is opgesteld omdat de stadsrand van Assen onder druk staat. De snelle economische ontwikkeling van Assen heeft er toe geleid dat de stadsrand zich meer en meer verstedelijkt en het typisch Drentse landschap wordt bedreigd. De groeiende vraag naar woningen, infrastructuur en bedrijven- en recreatiegebieden zal ook in de komende jaren gedeeltelijk een plaats moeten krijgen in het buitengebied.

In de visie is een groene mal ontwikkeld, die bestaat uit gebieden waar grootschalige gebouwde gebieden worden uitgesloten. Voor het overgebleven gebied zijn drie modellen opgezet (openbaar vervoersknopen, compacte stad, landelijk) voor verstedelijking. Dit heeft geleid tot een voorkeursmodel dat een combinatie is van openbaar vervoersknopen en de compacte stad.

Op de korte termijn zijn vanuit dit model een aantal locaties aangewezen die bebouwd kunnen worden: de rand van Kloosterveen (1000–2000 woningen), Messchenveld (1500-2500 woningen, 50 ha bedrijven) en Assen zuid (100 ha bedrijven). Daarnaast zijn er natuurontwikkelingslocaties, een parkway met hoogwaardige stedelijke knooppunten (afslagen), nieuwe stations (noord en zuid) en een hoogwaardige openbaar vervoersroute benoemd. In bestaand stedelijk gebied worden 500 extra woningen voorzien, voornamelijk rond de binnenstad.



## Opdracht

Assen wil een groeiende stad zijn voor iedereen. Behalve kaderstellende plannen (woonplan, Assen Koerst e.d.) maakt Assen concrete plannen voor de binnenstad en de stadsrandzone. Opvallend is dat het gebied daartussen, namelijk de huidige stad buiten het centrum, in ruimtelijk opzicht nauwelijks aan bod komt. Assen dreigt hierdoor voorbij te gaan aan de doelstelling om de stad te intensiveren en het groene karakter van het buitengebied te behouden of zelfs te versterken. In het bestaande stedelijk netwerk liggen kansen voor het realiseren van een deel van de woon- en werkbehoefte. Door binnen de huidige stadsgrenzen te intensiveren, wordt voorkomen dat de binnenstad nog decentraler komt te liggen en kan de structuur van Assen verhelderd worden.

Hogere bouw kan hierin een rol spelen. De opgave van deze visie hogere bouw is het aangeven van mogelijkheden voor hogere bouw, waarbij de huidige structuur van Assen het uitgangspunt is. In de hierna volgende analyse wordt de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van Assen onderzocht om daarna een structuurkader te kunnen opstellen dat de basis gaat vormen voor de inpassing van hogere bouw in Assen.



### 3. Structuuranalyse



#### 3.1 De evolutie van Assen

1850

Assen is omstreeks 1260 ontstaan door de bouw van een klooster, op de plek van het huidige Drents museum. Het klooster werd afgebakend door een singel die het terrein afscheidde van het omringende landschap. Rond 1600 werd deze ruimte gebruikt als vergaderruimte voor het provinciaal bestuur. De bestuurders kozen Assen echter niet allen als hun woonplaats waardoor de hoofdstad van Drenthe klein bleef. Hierin kwam vanaf 1780 verandering door de aanleg van het Asserbos (met de hoofdlaan) en de vaart. Deze lineaire structuren vormden een aanvulling op de singelstructuur. De vaart bood aantrekkelijke bouw mogelijkheden, waardoor er bouwlinten rond de stad ontstonden.

De kaart van 1850 toont een helder beeld van de ronde singelstructuur en de aanwezige lineaire structuren (radialen en de vaart). De belangrijkste historische linten waren de vaart, de Groningerstraat, de Molenstraat, de Witterstraat, de Beilerstraat, de Steendijk en de Hoofdlaan.



## 1900

In de negentiende eeuw is Assen hard gegroeid (van 150 naar 2300 woningen). De nieuwe woningen kwamen ten noorden van de binnenstad terecht: op particulier initiatief werden straten aangelegd buiten de singels. De uitbreiding vond voornamelijk plaats naar het noorden tussen de uitvalswegen naar Groningen en Ter Aard.

Omdat Assen nooit een vesting is geweest is de dichtheid van de binnenstad altijd vrij laag geweest en heeft de stad van oudsher een groen karakter. Door de komst van het spoor en nieuwe voorzieningen kreeg Assen in de negentiende eeuw wel stedelijke trekjes, zonder het groene karakter te verliezen. Behalve het spoor is het kanaal een nieuwe belangrijke lijn in de stad. Opvallend is dat hierlangs in tegenstelling tot de andere lijnen aanvankelijk niet werd gewoond. De komst van het spoor zorgde voor een nieuwe straat in de binnenstad: de stationsstraat.

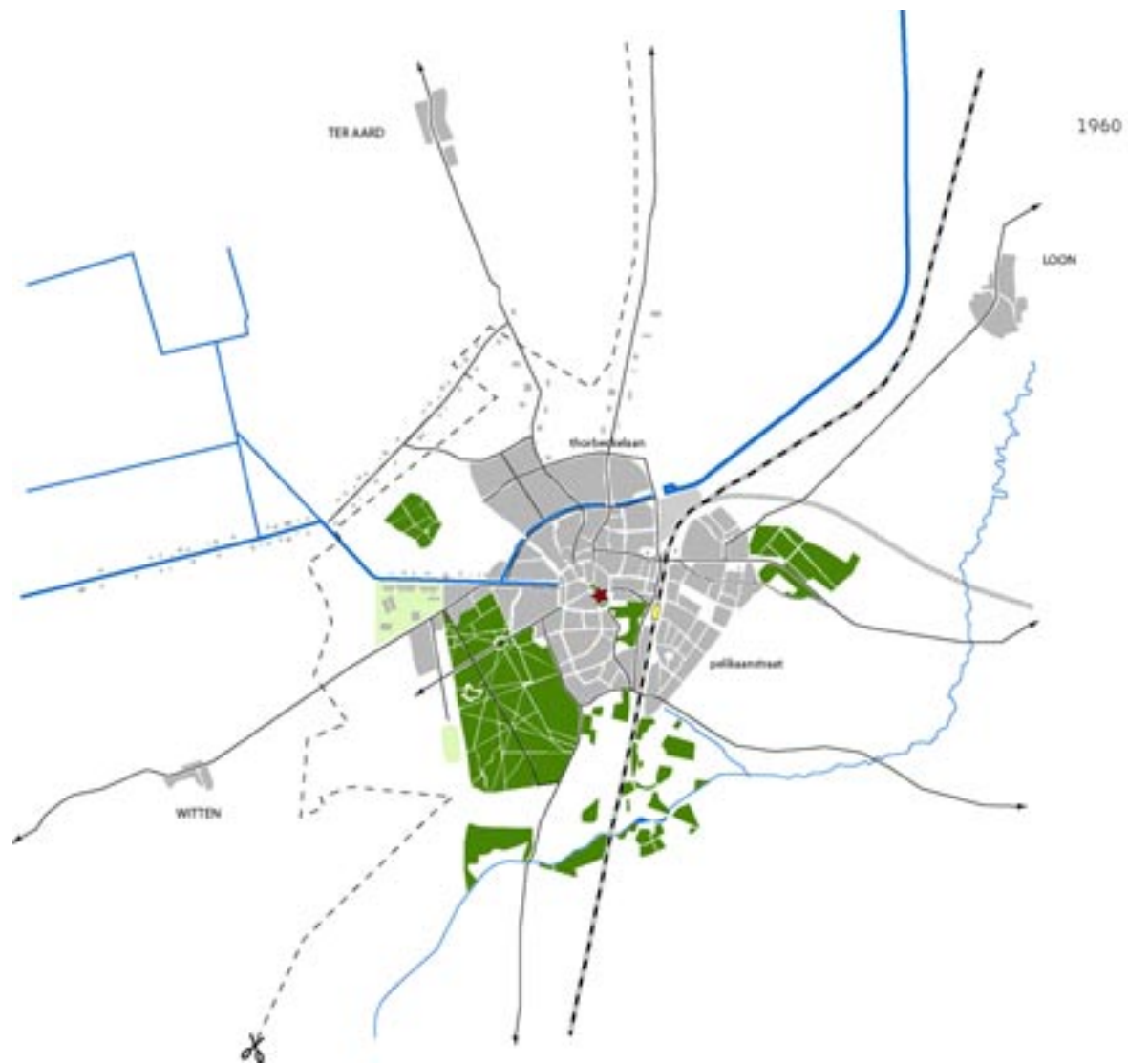


## 1940

Rond de eeuwwisseling werd een kazerne in Assen geplaatst, die wederom leidde tot groei van de stad. Deze groei vond plaats door een verdere verdichting van de bouwlinten en het stratennetwerk. Het radiale karakter van de stad werd daardoor versterkt. Daarnaast vond de eerste sociale woningbouwplaats naar het zuiden en het oosten. Deze uitbreidingen moesten een landelijk karakter hebben en werden ook wel 'dorpen genoemd'. Aan de noordzijde vormde het kanaal lange tijd de grens van de stad. Tussen de Vaart en de Zwartwatersweg ontstond dwars op de radiaalstructuur een nieuwe verbinding; de langedijk, die een kortsluiting vormde naar het ommeland. De Talmastraat en de Venestraat werden hierdoor belangrijker. Tenslotte werd de Anreperstraat een belangrijke lijn in de stad.

Door de komst van de kazernes werd het winkelbestand drastisch vernieuwd en uitgebreid. Daarnaast was de economie van de stad voornamelijk gericht op de dienstensector. Door het ontbreken van grootschalige industrie verliep de groei van de stad geleidelijk en kon Assen zich profileren als een prettige woonstad.





## 1960

Na de tweede wereldoorlog verplaatste de grens van de stad zich over het kanaal. Nieuwe uitbreidingen moesten een landelijk karakter met een stedelijke inslag krijgen; de eerste gestapelde bouw deed haar intrede in Assen. Deze uitbreidingen vonden voornamelijk plaats aan de noord- en oostzijde van de stad. Er werd aanvankelijk voortgeborduurd op de aantrekkelijkheid van Assen als woonplaats voor ambtenaren. In plaats van het kanaal en het spoor werden nieuwe straten de grens van de stad: de Thorbeckelaan in het noorden en de Pelikaanstraat in het oosten werden nieuwe tangentiële lijnen in de stad.

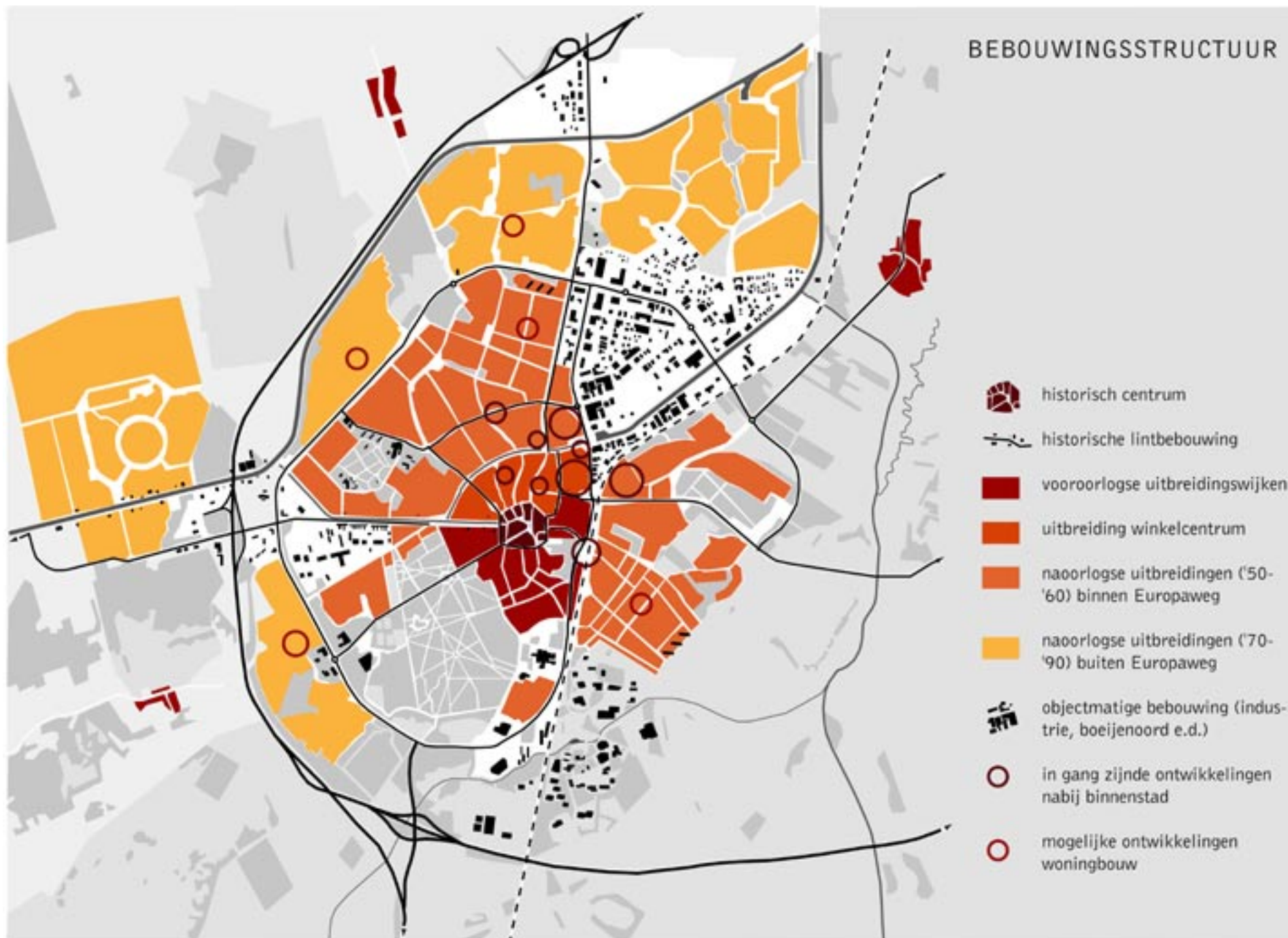


## Nu

Vanaf 1960 is Assen explosief gegroeid. In plaats van een rustige woonplaats voor voornamelijk ambtenaren werd Assen een middelgrote moderne stad met een regionale verzorgingsfunctie. Het structuurplan uit 1964 gaf een flinke schaalvergroting voor de stad aan. Hiermee was het afgelopen met de geleidelijke groei, die lange tijd typerend was voor de stad. Tot 2000 is de woningvoorraad gestegen van 7400 tot 25.000 woningen.

In deze periode wordt een nieuwe radiaal belangrijk: De Maria In Campislaan/ Nobellaan neemt de functie van de Zwartwatersweg en de Molenstraat over. Daarnaast doet de Europaweg zijn intrede als stedelijke ringontsluiting.







## 3.2 De huidige structuur van Assen

### Bebouwingsstructuur

Assen is sinds 1960 getransformeerd van radiale naar concentrische stad. De gebieden tussen de radialen werden bebouwd en er kwamen tangentele wegen tussen te liggen. Opvallend is dat de historische lintbebouwing langs de radiaalwegen veelal gespaard is gebleven en is ingepast in de nieuwbouw. De oude linten zijn nog herkenbaar. Een aantal radialen (zoals de Molenstraat, de Venestraat en de Anreperstraat) zijn opgenomen in de nieuwe woonwijken. Deze lintbebouwing temidden van uitbreidingswijken geeft de nieuwbouw een eigen identiteit en is uniek voor Assen. De lijnen zijn vaak niet meer structurerend op stedelijk niveau, omdat ze door de nieuwbouw onderbroken worden en vaak bij de Europaweg doodlopen. De stedelijk structurerende functie van deze oude radialen zijn vaak overgenomen door nieuwe radialen zoals de Maria In Campislaan en de Industrieweg. Tenslotte zijn er ook historische radialen die nog steeds structurerend zijn voor de stad: voorbeelden zijn de Groningerstraat, de Vaart en de Hoofdlaan.

Door de aanwezigheid van het Asserbos en het essenlandschap ten zuidoosten van de stad heeft Assen zich vooral naar het noorden en westen uitgebreid en is het centrum decentraal komen te liggen. Door deze verschuiving is het winkelcentrum naar de noordzijde uitgebreid en is deze zone in de jaren 60 geherstructureerd. Hier is veel historische bebouwing verdwenen en is een nieuwe grootschalige korrel voor de winkelpanden geïntroduceerd. De woninguitbreidingen buiten het winkelcentrum kunnen onderverdeeld worden in de uitbreidingen van de jaren 50 en 60 binnen de Europa-weg en de uitbreidingen uit de jaren 70 en 90 buiten de Europaweg. Hierbij liggen de na-oorlogse wijken aan de oostzijde geïsoleerd ten opzichte van de binnenstad door het spoor.

Behalve de decentrale vorm van Assen vallen een aantal grootschalige industriegebieden temidden van de stad op. Deze gebieden hebben vaak een verbrokkelde structuur van losse objecten. Met name het stadsbedrijvenpark aan de noordzijde vormt een barrière tussen de later gebouwde woonwijk Marsdijk en de binnenstad.







## Infrastructuur

### Autoverkeer

Assen is vanuit de regio bereikbaar via de A28 en de N33. De autosnelweg A28 heeft drie afslagen naar de stad, aan de noord-, west-, en zuidzijde. Opvallend is dat de stad zich nauwelijks presenteert naar de snelweg.

In de stad wordt veel verkeer afgewikkeld via de radialen die tot op heden structurerend zijn in de stad. Het gaat hierbij om de Groningerstraat/ Industrieweg, Maria In Campislaan/ Nobellaan, Vaart, Hoofdlaan, Overcingellaan en de Rolderhoofdweg. Naast deze radiale wegen is de Europaweg de belangrijkste stadsontsluiting van Assen. De Europaweg ontsluit de verschillende naoorlogse woonwijken en volgt gedeeltelijk het traject van de oude Langedijk. Omdat de woonwijken met hun achterkanten naar de Europaweg liggen, ligt deze min of meer autonoom in de stad. Hierdoor is het lastig je te oriënteren in de stad. Daarnaast is het opvallend dat de Europaweg niet continu is, maar langs het spoor afbuigt en via de Overcingellaan wordt kortgesloten via het station en de binnenstad. Hierdoor is het station van Assen overbelast met autoverkeer en ligt er een barrière tussen het station en de stad.

Behalve de Overcingellaan wordt de binnenstad ontsloten door de Weiersstraat, Collardslaan en de Zuidersingel, met haar parkeerroute. Omdat Assen zich voornamelijk heeft uitgebreid naar de noordzijde, is het verkeersnetwerk daar fijnmaziger dan in de rest van de stad. Terwijl in het zuiden en oosten de radialen de belangrijkste ontsluitingswegen zijn, spelen in het noorden en westen ook de tangentialen wegen als het Kanaal en de Torbeckelaan een belangrijke rol.

Verwacht wordt dat het autoverkeer de komende jaren met 10-30% zal stijgen. Om deze groei op te kunnen vangen moet het bestaande netwerk gehandhaafd en beter benut worden en zullen er op termijn uitbreidingen in de infrastructuur moeten plaatsvinden.

### Openbaar vervoer

Assen is bereikbaar per trein. Naast het hoofdstation zullen er in de toekomst in het noorden en zuiden twee nieuwe stations worden gebouwd. Daarnaast vindt er busvervoer plaats in Assen via het sternet. Dit net zal in de toekomst worden uitgebreid met het Q-linernetwerk dat regionaal zal functioneren. Deze route is vooralsnog gepland over de Europaweg. Openbaar vervoershaltes kunnen aanleiding zijn om hogere bebouwingsdichtheden te realiseren en omgekeerd.

### Fietsverkeer

De oude radialen die op stedelijk niveau niet meer structurerend zijn, zoals de Molenstraat en de Witterstraat zijn nu vaak prettige fietsroutes. Hiermee worden de woonwijken buiten de Europaweg verbonden met de binnenstad. De wijk Marsdijk mist een dergelijke historische verbinding. De fietsverbinding loopt hier door het stadsbedrijvenpark. Sociale veiligheid verdient extra aandacht bij de langzaam verkeersroutes.

### Water

De vaarten en kanalen van Assen zijn tot op de dag van vandaag in gebruik als waterverbinding. Hierbij is het Noord-Willemskanaal de doorgaande waterverbinding, de Vaart en het Kanaal gaan recreatief gebruikt worden (geen scheepvaart) en het Havenkanaal wordt nog beperkt gebruikt voor het vervoer van goederen over water.



GROEN EN WATER

- beekdal (kleinschalig, organisch)
- veenontginningen (grootschalig, geometrisch)
- heidevelden
- bos
- sportpark
- groene wig
- stedelijke verbinding
- groene verbinding
- beek
- vaarten en kanalen
- stedelijk groen en water

## Groenstructuur

### Groen

Assen is een stad in het groen, met groene wiggen die tot diep in de stad reiken. De wiggen leggen een ruimtelijke relatie tussen de stad en het landschap. Infrastructurele elementen zoals de A28, het spoor en de Europaweg vormen barrières en bedreigen deze relaties.

In het Zuiden reiken deze wiggen tot aan de binnenstad: groenelementen als het Asserbos, het Hendrik van Boeijenoord en het Ameltermbos zijn bijzondere groenelementen in de stad. Door middel van een aantal groene verbindingen door de woonwijken kunnen deze gebieden met elkaar verbonden worden en elkaar versterken.

In het noorden stoppen de wiggen vaak ter hoogte van de Europaweg en nemen de stedelijke radiale wegen en waterstructuren de verbindende functie over. De groenstructuren zoals het Lariksbos liggen hier midden in de woonwijken. In de binnenstad liggen tenslotte ook een aantal belangrijke groengebieden zoals de Brink en de Gouverneurstuin.

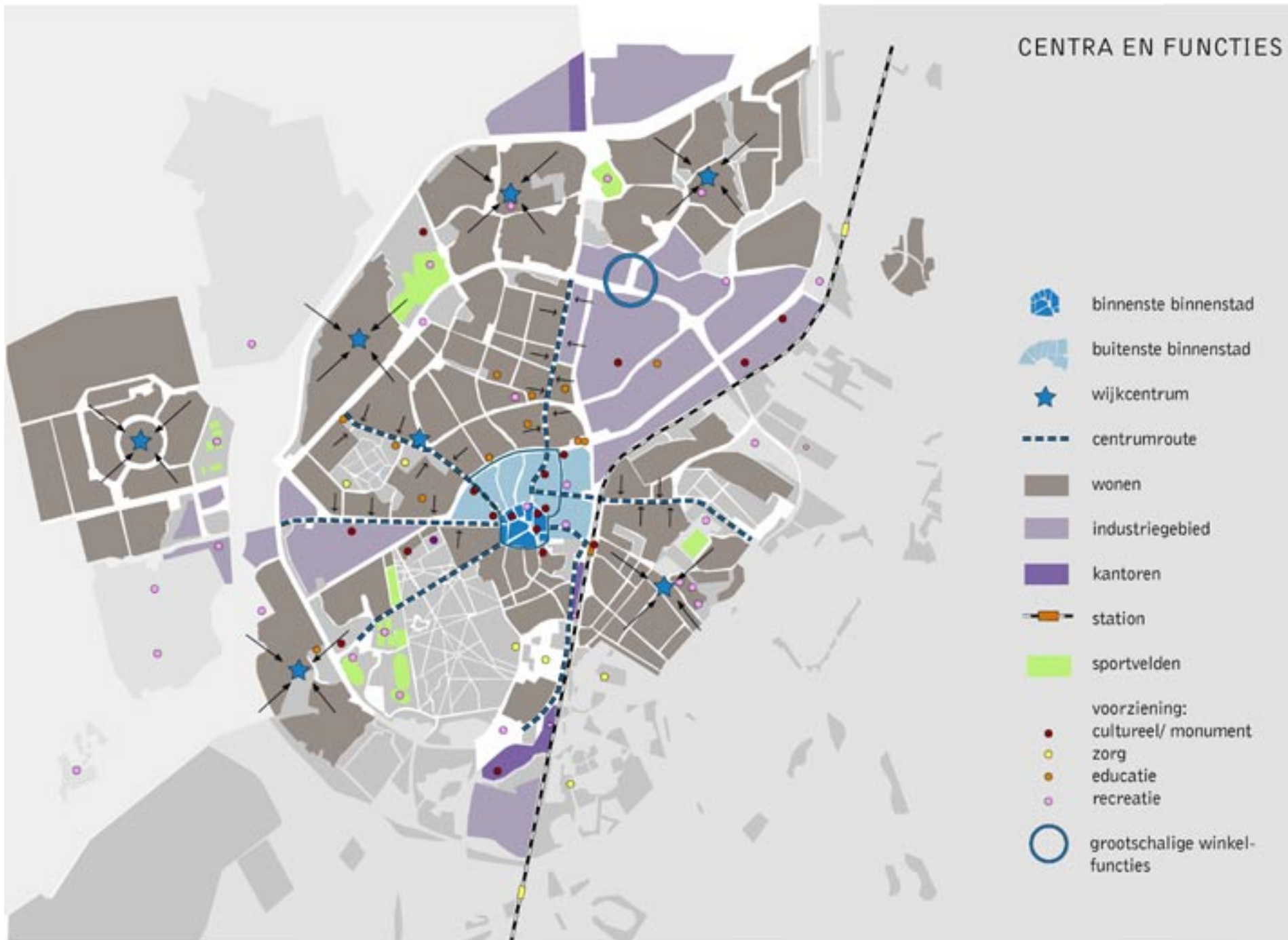
Door de aanwezigheid van het Asserbos en het beekdal van de Drentse AA, is Assen voornamelijk naar de noord-westzijde gegroeid en heeft Assen-zuid een lage dichtheid. Door de aanwezigheid van de spoorbarrière heeft Assen te weinig profijt van het oostelijk gelegen Ameltermbos en van het Hendrik van Boeijenoord.

### Water

Assen is rijk aan waterstructuren: Het Havenkanaal, Kanaal en de Vaart bepalen voor een belangrijk deel de identiteit van de stad. Het watersysteem van de kanalen is ter hoogte van het Havenkanaal verbonden met het Beekdal van de Drentse AA.

De Vaart en het Kanaal hebben door hun openbare oevers een prominente structurerende functie in de stad. De oevers van het Havenkanaal zijn in gebruik door de bedrijven die erlangs liggen. Deze oevers zijn niet openbaar, waardoor het Havenkanaal verborgen ligt in de stad. Alleen vanaf de Europaweg en bij de draaikolk (haven) is deze waterstructuur zichtbaar. Hierdoor is het Havenkanaal minder herkenbaar dan de Vaart en het Kanaal. Ook de relatie tussen de binnenstad en de haven is onduidelijk.









## Functionele structuur

Het winkelgebied werd vanaf de jaren zestig uitgebreid in noordelijke richting (Komplan Noord). Het winkelbestand kon hierbij uitgebreid worden met een aantal grootwinkelbedrijven. Om de komst van deze bedrijven mogelijk te maken is de noordelijke zone actief gesaneerd en is veel historische bebouwing verdwenen.

Door de groei naar het noorden en westen is de afstand tot de binnenstad voor een aantal wijken groot geworden. Er is een sterke tweedeling te zien in wijken met een eigen winkelcentrum buiten de Europaweg en wijken die gebruik maken van de binnenstad binnen de Europaweg. De wijken buiten de Europaweg hebben een introvert karakter en keren zich af van de omringende ontsluitingswegen. De wijken binnen de Europaweg richten zich wel op hun omgeving. De routes naar de binnenstad zijn hier dan ook gedifferentieerd en levendig.

### 3.3 Conclusie

Assen kan getypeerd worden als concentrische stad, waarin een aantal oude radialen nog goed herkenbaar zijn door de aanwezigheid van historische bebouwing. De redelijk compacte kern van voor de jaren zestig is inmiddels uitgegroeid tot regionaal verzorgingscentrum. Assen bestaat hiermee uit de volgende elementen:

- De historische kern met radialen
- De nieuwe structuren en radialen binnen de Europaweg
- De uitbreidingswijken buiten de Europaweg
- De snelweg met Kloosterveen als nieuwste uitbreiding

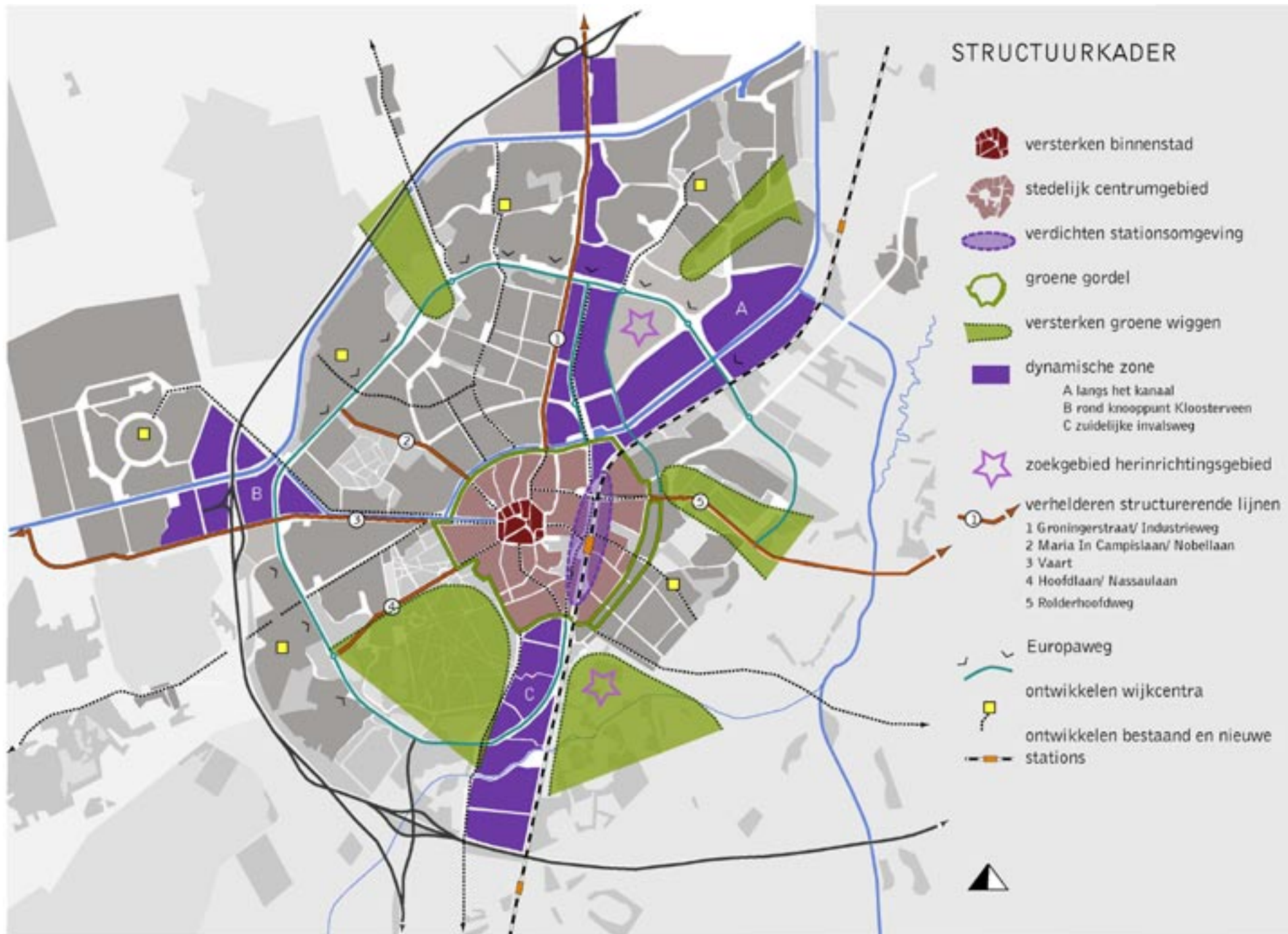
De structuur van Assen kent een aantal sterke en zwakke punten:

#### Sterke punten

- Aanwezigheid van historische bebouwing in de woonwijken, waarlangs prettige fietsverbindingen gelegen zijn.
- Herkenbaarheid van een radiale structuur doordat een aantal oude radialen tot op heden structurerend zijn (inclusief de historische bebouwing).
- Goede relatie woonwijken- binnenstad binnen Europaweg via genoemde radialen.
- Groene wigen (Amelterbos, Asserbos, Hendrik van Boeijenoord) versterken radiale structuur en reiken tot diep in de binnenstad.
- Aanwezigheid van veel groen en voorzieningen in de binnenstad.
- Aanwezigheid van waterstructuren vaart en kanaal

#### Zwakke punten

- Achterkanten naar Europaweg: onherkenbaarheid woonwijken buiten Europaweg
- Onderbrekingen in historische radiale lijnen in de woon- wijken, waardoor de oriëntatie richting woonwijken buiten de Europaweg slecht is.
- Vervaging identiteit oude radiaal Groningerstraat.
- Isolement Marsdijk door barrièrewerking industrie.
- Isolement Assen oost door barrièrewerking spoor.
- Overbelasting station door autoverkeer: barrière station - binnenstad.
- Scheefgroei van de stad naar het Noorden en Westen.
- Onherkenbaarheid Havenkanaal door private kades.



# 4. Structuurkader Assen

## 4.1 Het structuurkader

Het structuurkader voor Assen is er op gericht genoemde problemen in Assen op te lossen en een ruimtelijk kader voor hogere bouw in Assen te bieden. Hierbij is de huidige radiale structuur van Assen een belangrijk uitgangspunt.

Het structuurkader heeft tot doel de structuur van Assen te verhelderen en een aantal barrières in de stad op te heffen. Hiervoor worden verschillende ingrepen voorgesteld:

### **Het versterken van de binnenstad:**

De gemeente Assen is bezig met het opstellen van de structuurvisie binnenstad. Hierin wordt onderzocht in hoeverre het toevoegen van nieuwe stedelijke functies, het autoluwer maken van de winkelstraten en het toevoegen van woningen (boven winkels) het centrum aantrekkelijker en levendiger kunnen maken.

### **Verdichten en bebouwen lege plekken in het stedelijk centrumgebied:**

Door het stedelijk centrumgebied te verdichten en lege plekken te bebouwen met woningen kan het decentrale karakter van Assen gedeeltelijk worden opgeheven. De structuurvisie binnenstad doet hiervoor voorstellen.

### **Het realiseren van een groene gordel**

Door een aantal groene elementen met elkaar te verbinden kan er een groene gordel rond het stedelijk centrumgebied ontstaan. Het Kanaal kan via de haven verbonden worden met het Havenkanaal en Het Palet. Vervolgens kan het Amelterbos via de Pelikaanstraat/ Tuinstraat verbonden worden met het Asserbos, dat weer in verbinding staat met de Vaart en het Kanaal.

De groene gordel kan een aantal problemen in de stad oplossen. Allereerst kan een dergelijke structuur een duidelijke beëindiging van het centrum vormen, waardoor deze duidelijker herkenbaar wordt. In het structuurkader is de groene gordel over het spoor heen getrokken, waardoor Assen Oost de kans krijgt uit haar isolement te treden en aan te sluiten op de rest van Assen. Door de groene gordel in het oostelijk deel van de stad bovendien te combineren met infrastructuur kan er een nieuwe autoverbinding mogelijk gemaakt worden. Hierdoor wordt de Overcingel ontlast van verkeer en kan de relatie tussen het station en de binnenstad versterkt worden. In samenspel met de groene gordel kunnen de groene wiggen van het Asserbos, het Amelterbos en het Hendrik van Boeijenoord met elkaar verbonden worden en wordt de groenstructuur versterkt.

### **Het herstructureren van een aantal dynamische zones**

Om de radiale structuur van Assen te verhelderen en te versterken is een aantal zones aangewezen die ingrijpend aangepakt zouden moeten worden. Door het herinrichten van de zone langs het Havenkanaal kunnen de potenties die het kanaal biedt beter worden benut (BP Stadsbedrijvenpark). Deze lijn is op dit moment voor een groot deel ontoegankelijk door private oevers. Ontwikkeling van deze zone zal de relatie tussen Marsdijk en de binnenstad verbeteren en vormt een duidelijke stadsrand naar het beekdal van de Drentse AA vormen. Een andere zone die potenties biedt is de knoop langs de snelweg richting Kloosterveen. Door deze knoop te ontwikkelen kan de aanhechting van Kloosterveen aan de bestaande stad verbeterd worden (BP Tussengebied). Tenslotte is de zuidelijke invalsweg op dit moment onsamenvattend ingericht. Door het opnieuw inrichten van deze zones kan er een betere entree van de stad gemaakt worden met een aantal belangrijke functies, zoals het ziekenhuis. Bovendien kan het decentrale karakter van Assen gedeeltelijk opgeheven worden door deze zone te verdichten (BP Assen-Zuid).

#### **Het herstellen en versterken van de radialen tussen buitenwijken en binnenstad**

Op een lager schaalniveau zullen de belangrijkste structurerende lijnen van Assen verhelderd kunnen worden. Zoals eerder bleek dateren de radialen van Assen uit verschillende perioden. In samenspel met de groei van de stad worden radialen belangrijker of onduidelijker. In het structuurkader zijn de belangrijkste radialen aangegeven. Omdat deze radialen elk een ander karakter en problematiek hebben zullen ze elk in de uitwerking worden onderzocht en zal er worden aangegeven hoe accenten en oriëntatiepunten aan de lijnen kunnen worden toegevoegd. Dit hoeven niet per definitie hoge elementen te zijn, ook elementen die passen binnen de Asser School kunnen deze functie vervullen. De ingrepen zullen over het algemeen ter hoogte van de entrees van de stad hoger en dynamischer van uitstraling zijn dan richting de binnenstad.

#### **Het oriënteren van bebouwing naar de Europaweg**

De Europaweg vormt in Assen een geheel eigen systeem. De weg gaat weinig interactie aan met de stad, waardoor het lastig is je te oriënteren langs deze lijn. Door entrees te verduidelijken en bebouwing te oriënteren op de Europaweg kunnen de woonwijken zich presenteren naar de belangrijkste stadsontsluiting en wordt de stad beter leesbaar gemaakt.

#### **Plekken in de woonwijken**

Behalve een slechte herkenbaarheid van de woonwijken naar de Europaweg, hebben de nieuwe wijken ook intern een onduidelijke structuur. Om de oriëntatie in dit soort wijken te verbeteren worden er herkenningspunten in de wijken toegevoegd ter hoogte van de bestaande wijkcentra. Hierbij kan gedacht worden aan volumes met winkels in de plint en daarboven (senioren)appartementen als accent in de wijk. De plekken in de woonwijken worden door middel van fietsroutes (die vaak over oude lijnen lopen) verbonden met de binnenstad.

## **4.2 De componenten van het structuurkader**

Voorlopig worden drie structuren aangewezen voor het toevoegen van hoogbouw in de stad:

- de dynamische zones: De dynamische zones kunnen plaats bieden aan een hogere bouwhoogte die tot nu toe gebruikelijk is voor Assen. Het gaat hierbij niet om het maken van expliciete herkenningspunten, maar om het creëren van hogere dichtheden in de stad, waardoor functiemenging mogelijk wordt. Er wordt gewerkt met clusters van gebouwen en differentiatie in woonmilieus.
- de structurerende lijnen: De belangrijkste structurerende lijnen worden beëindigd ter hoogte van de voorgestelde groene gordel. Hiermee markeren ze de entree van de binnenstad. Aan de groene structuur kunnen goed markante landmarks worden toegevoegd die zich duidelijk onderscheiden door hoogte en vorm van hun omgeving. De hogere elementen hebben hier een compositorische functie en kunnen (met name in de zuidflank) voor verdichting zorgen die Assen compacter en centraler maakt. Aan de zijde van de snelweg kunnen eveneens landmarks worden geplaatst die de entrees van de stad markeren en Assen presenteren als dynamische gemeente. Door het plaatsen van hogere bouw aan zowel de centrum als snelwegzijde worden de lijnen opgespannen tussen twee landmarks en zijn zo ruimtelijk bepaald in de stad.
- Plekken in de woonwijken: Op een lager schaalniveau kunnen de centra van de woonwijken buiten de Europaweg gemarkeerd worden. Deze woonwijken liggen te ver van de binnenstad af en hebben daarom een eigen centrum dat herkenbaar moet zijn in de buurt. Op deze plekken wordt naar een combinatie van voorzieningen en (ouderen)huisvesting gezocht.



# Conclusie deel 1/ Handleiding deel 2

## Conclusie deel 1

In het eerste deel van het rapport is op basis van een studie naar de beleidscontext, de historie en de huidige ruimtelijk- functionele structuur een sterkte- zwakte analyse voor Assen gemaakt. Het structuurkader in hoofdstuk 4 is er op gericht genoemde problemen op te lossen en stelt ruimtelijke verbeterpunten aan de orde. Het is zinvol om naar aanleiding van het structuurkader een brede en diepgaande discussie over de ruimtelijk- functionele structuur van Assen te voeren. Omdat deze discussie verder zou moeten voeren dan de discussie over hogere bouw, stellen wij voor deel 1 van deze nota niet als beleidsnota vast te stellen, maar een aparte structuurvisie op te stellen. Het vaststellen van de nota "Op en Top Assen" betreft daarom alleen deel 2.

## Handleiding deel 2

Omdat het structuurkader de basis vormt voor de inpassing van hogere elementen is deze wel opgenomen in deze nota. Hogere elementen dienen te passen binnen de structuur van Assen. In deel 2 wordt de visie hogere bouw beschreven op basis van het structuurkader. De visie hogere bouw heeft tot doel beleid te formuleren over en randvoorwaarden te stellen aan de toepassing van de hogere bebouwing. Deze visie is geen keurslijf, maar geeft randvoorwaarden voor hoogbouwprojecten en contouren voor projecten aan. De aangewezen locaties zijn indicatief: de precieze locatie en randvoorwaarden voor hogere bouw moeten per project afzonderlijk bekeken worden. Bovendien is er nog uitbreiding van de locaties mogelijk. Deze visie geeft de meest bijzondere en geschikte locaties aan voor dit moment. Met de evolutie van de stad kunnen hier in de toekomst nieuwe locaties aan worden toegevoegd.

## Leeswijzer deel 2

Allereerst wordt in hoofdstuk 5 de algemene meerwaarde van hogere bouw beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 6 de huidige hogere bouw in Assen geïnventariseerd. Op basis daarvan wordt een toekomstbeeld voor hogere bouw in Assen geschetst aan de hand van algemene uitgangspunten en uitgangspunten per structuurdrager. Ook wordt in dit hoofdstuk randvoorwaarden voor verschillende vormen van hoogbouw beschreven. Tenslotte wordt in hoofdstuk 7 dieper ingegaan op g van hogere bouw in de structuurdragers.



# DEEL 2: VISIE HOGERE BOUW



Hoogbouw als compositie middel: 1 aandachtstrekker



Hoogbouw als strategie voor stedelijkheid: clusters van gebouwen



# 5. De betekenis van hoogbouw

## Hoogbouw in Nederland: een cultuur van incidenten

Het ontbreekt Nederland aan een echte hoogbouwcultuur. Torens staan vaak niet op de meest stedelijke plaatsen in de stad, maar op de 'second best' locaties, zoals kleinere winkelcentra, kruisingen van doorgaande wegen of secundaire treinstations. Terwijl buitenlandse steden, zoals Londen, Parijs, Kopenhagen en Brussel in de negentiende eeuw een schaa sprong maakten, bleven de Nederlandse steden achter in de stedelijke maatvoering door slechte economische omstandigheden, het inzakken van het kolonialisme en de Franse overheersing.

Ook het ontbreken van een cultuur van helden- of eigenverering maakt dat het lijkt alsof we geen echte toplocaties durven te maken en hoogbouw vaak slecht is ingepast. Goede hoogbouw vereist visie, moed en uithoudingsvermogen, zowel van publieke als private partijen. Mooie stedelijke dichtheden maken is lastig omdat de grond op toplocaties vaak schaars is en de context complex. Een sterke visie waarin duidelijke keuzes worden gemaakt is daarin cruciaal.

## De meerwaarde van hoogbouw: compositie en verdichting

Ondanks genoemde problemen is hoogbouw de moeite van het realiseren waard. Al in de jaren 60 gaf Kevin Lynch aan dat hogere gebouwen in de stad de stadsplattegrond kan structureren en verhelderen. Hierbij worden hogere gebouwen als compositiemiddel/ landmark ingezet. Door zijn hoogte worden bepaalde plekken, zoals entrees of zichtlijnen in de stad geaccentueerd, waardoor de herkenbaarheid en oriëntatie in de stad verbeterd worden. Bij de inzet van hoogbouw als compositiemiddel worden eisen gesteld aan de slankheid, transparantie en vormgeving van het bouwvolume.

Behalve compositiemiddel kan hoogbouw ook gebruikt worden om bepaalde gebieden te verdichten. Door op bepaalde plekken de dichtheid te verhogen, kunnen elders gebieden hun groene karakter behouden. Door het realiseren van hogere dichtheden wordt functiemenging in de stad gestimuleerd en wordt levendigheid gecreëerd. Gebieden in de stad kunnen een stedelijke impuls krijgen.



Hoogbouw als compositie ( Sichtung hoogbouw )



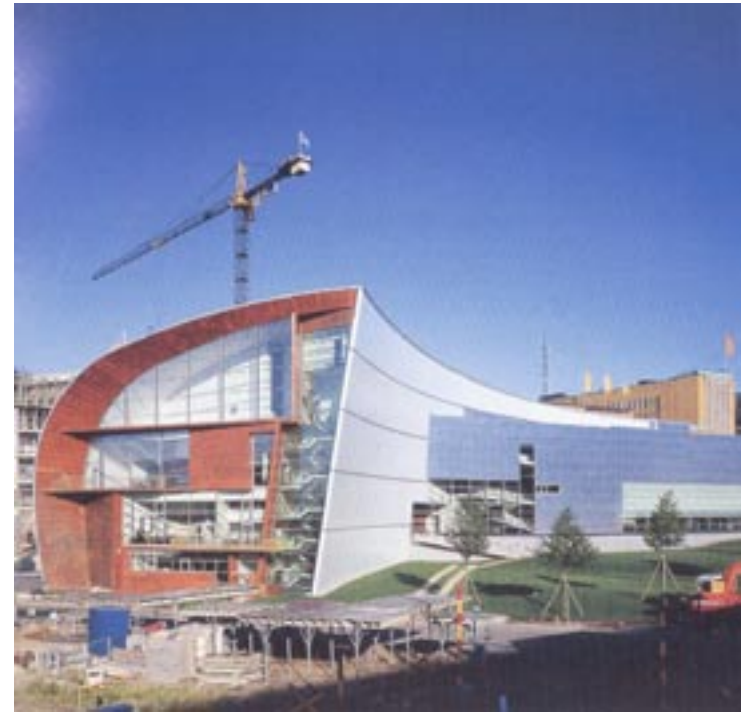
Hoogbouw als strategie voor stedelijkheid ( Sichtung hoogbouw )



slankheid en transparantie (Utrecht)



invulling plint (Paleiskwartier Den Bosch)



bijzondere vorm



differentiatie in bouwhoogten (Landtong, Rotterdam)



combinatie oud en nieuw (Amsterdam)



bijzondere gevel (KPN Rotterdam)

Of andersom; bepaalde bestaande plekken, zoals winkelcentra of een openbaar vervoersknoop zijn aantrekkelijke plekken om meer woningen of kantoren te realiseren. Dit kan in de vorm van hoogbouw, waarbij het niet meer gaat om een enkel hoog gebouw, maar om clusters van gebouwen. Voor een dergelijk hoogbouwmilieu worden eisen gesteld aan de invulling van de plint (bijvoorbeeld met commerciële ruimtes of een royale entree), het parkeren, differentiatie en de inpassing in de context.

### Vormen van hoogbouw

In deze visie willen we hoogbouw breder opvatten en een onderscheid maken tussen hoogbouw en hoger bouwen. Hoger bouwen is het bouwen in een hogere gemiddelde bouwhoogte dan in de omgeving. Hoogbouw gaat over de echte uitschieters, maar is ook hier een relatief begrip. Er is geen eenduidige definitie van hoogbouw: in Nederlandse steden varieert de minimale hoogte van 5 lagen tot 70 meter. Hogere bouw kan alleen of in clusters worden toegepast. Onderwerpen die extra aandacht verdienen bij hoogbouw zijn de slankheid, transparantie, plint, differentiatie, buitenruimte, parkeren en inpassing in de context en de vormgeving.

Hoogbouw kan in verschillende vormen voorkomen: Als solitaire toren, schijven, volumes op een plint, industriële landmarks, bebouwingsaccenten (bijzondere hoek, overstekken), architectonische accenten e.d.

### Voorbeelden van hoogbouwvisies

In verschillende steden zijn al hoogbouwvisies opgesteld:

Arnhem:	nieuwe hoogbouw komt bij de Rijnbruggen, Centraal Station en knooppunten van Openbaar Vervoer en hoofdwegen.
Breda:	nieuwe hoogbouw komt in de binnenstad langs de binnenring en langs de stadsrand ter hoogte van hoofdinfrastructuur
Den Haag:	er wordt een onderscheid gemaakt tussen Ontspannen Den Haag (woongebieden en stadsranden) en Dynamisch Den Haag (Centraal Station, Binckhorst, Scheveningen Bad). In Ontspannen Den Haag geldt de regel: geen hoogbouw, tenzij. In dynamisch Den Haag geldt een maximale hoogte aan de rand van het centrum van 70 meter en een hoogte van 100-140 meter bij het station en de entrees.
Groningen:	nieuwe hoogbouw komt bij het hoofdstation en enkele dynamische gebieden, zoals het Europapark (o.v. halte) en een aantal drukke routes. Er komt geen hoogbouw in de binnenstad en het buitengebied.
Leeuwarden:	In Leeuwarden is een centrale hoge toren geplaatst.
Meppel:	Er worden 3 lagen onderscheiden: Laag Meppel (laagbouw), het dak van Meppel (het bomendak) en Hoog Meppel (hogere elementen die boven het dak uitsteken). De hogere elementen moeten minimaal 30 meter hoog worden en worden geplaatst rond het station en Vledder. In de binnenstad wordt hoogbouw geweerd.
Rotterdam:	Er komen twee hoogbouwconcentraties: rondom het centraal station en in de Bocht van Zuid. Daarnaast kan hoogbouw voorkomen langs de Blaak. De rivieroeveren moeten worden ontzien.

Over het algemeen zijn de genoemde steden groter dan Assen en de voorbeelden stedelijker. Om te komen tot een visie die aansluit op de Asser situatie is de term 'Op en Top Assen' geïntroduceerd. Hierin wordt hoogbouw breder opgevat en spelen ook architectonische bebouwingsaccenten, die lager kunnen zijn een rol. Uitgangspunt van de inpassing is de huidige ruimtelijke structuur van Assen; daarom vormt het structuurkader de basis voor het inpassen van hogere bouw in Assen.







# 6 Hogere bouw in Assen

## 6.1 Huidige situatie hogere bouw

Op dit moment komt hoogbouw slechts sporadisch voor in Assen. Laagbouw domineert en de maximale bouwhoogte in woonwijken is 11 bouwlagen. Opvallend is het ontbreken van een hoge kerktoren in de binnenstad, zoals in veel Nederlandse steden gebruikelijk is. Enerzijds is het hierdoor lastig om je te oriënteren in de stad, anderzijds geeft het Assen de vrijheid om te zoeken naar nieuwe hoogbouwprincipes die typerend zijn voor de Asser situatie.

Boven de dominerende laagbouw zijn een aantal uitschieters in Assen aanwezig. Gebouwen als het Abel Tasmangebouw, de woonschijven langs de Europaweg noord en aan de stadsrand in Vredeveld en de toren aan de Maria In Campislaan zijn minstens 30 meter hoog en vormen landmarks in de stad. Ook langs het Kanaal komen een aantal industriële elementen voor die opvallen door hun hoogte. Behalve echte uitschieters kent Assen ook een aantal gebouwen die iets hoger zijn dan de gemiddelde hoogte in de omgeving. Deze bebouwingsaccenten komen zowel op de hoek van een gebouw als solitair voor. Bebouwingsaccenten zijn hoofdzakelijk aanwezig langs de Maria in Campislaan, het Havenkanaal, het station, de noordafslag van de A28 en de Industrieweg.

Op een lager schaalniveau valt op dat Assen een aantal goede voorbeelden heeft van accenten die niet door hun hoogte, maar door hun bijzondere verschijningsvorm plekken markeren. Goede voorbeelden zijn de Jozefkerk aan het eind van de Hoofdlaan en het Drents museum aan de Brink.

De verschillende verschijningsvormen van hogere bouw in Assen zorgen voor een gevarieerd stadssilhouet met accenten die op verschillende niveau's betekenis hebben. Deze gelaagdheid is typisch voor de Asser situatie en is een belangrijk uitgangspunt voor het opstellen van het toekomstbeeld hogere bouw.

Opvallend is dat de bestaande hoogbouw gelijkmatig en min of meer willekeurig in Assen is toegepast. Er is in Assen geen sprake van hoogbouwconcentraties. Door hogere bouw meer te clusteren worden mogelijkheden voor verdichting, functiemenging en verlevendiging verbeterd. Door hogere bouw bovendien te koppelen aan belangrijke structuren in de stad, kan hogere bouw een meerwaarde krijgen in het verhelderen en leesbaar maken van de stadsplattegrond.



landmark Europaweg



bebouwingsaccent Weiersstraat



architectonisch accent Hoofdlaan

# Bestaande hogere bebouwing in Assen



industrieel landmark havenkanaal



watertoren aan de Vaart



schijf Vredeveldseweg



schijf aan de rand van Assen Oost



hogere elementen bij het station



landmark Maria in Campislaan



adventkerk Lindelaan



torentje aan de rand van Marsdijk



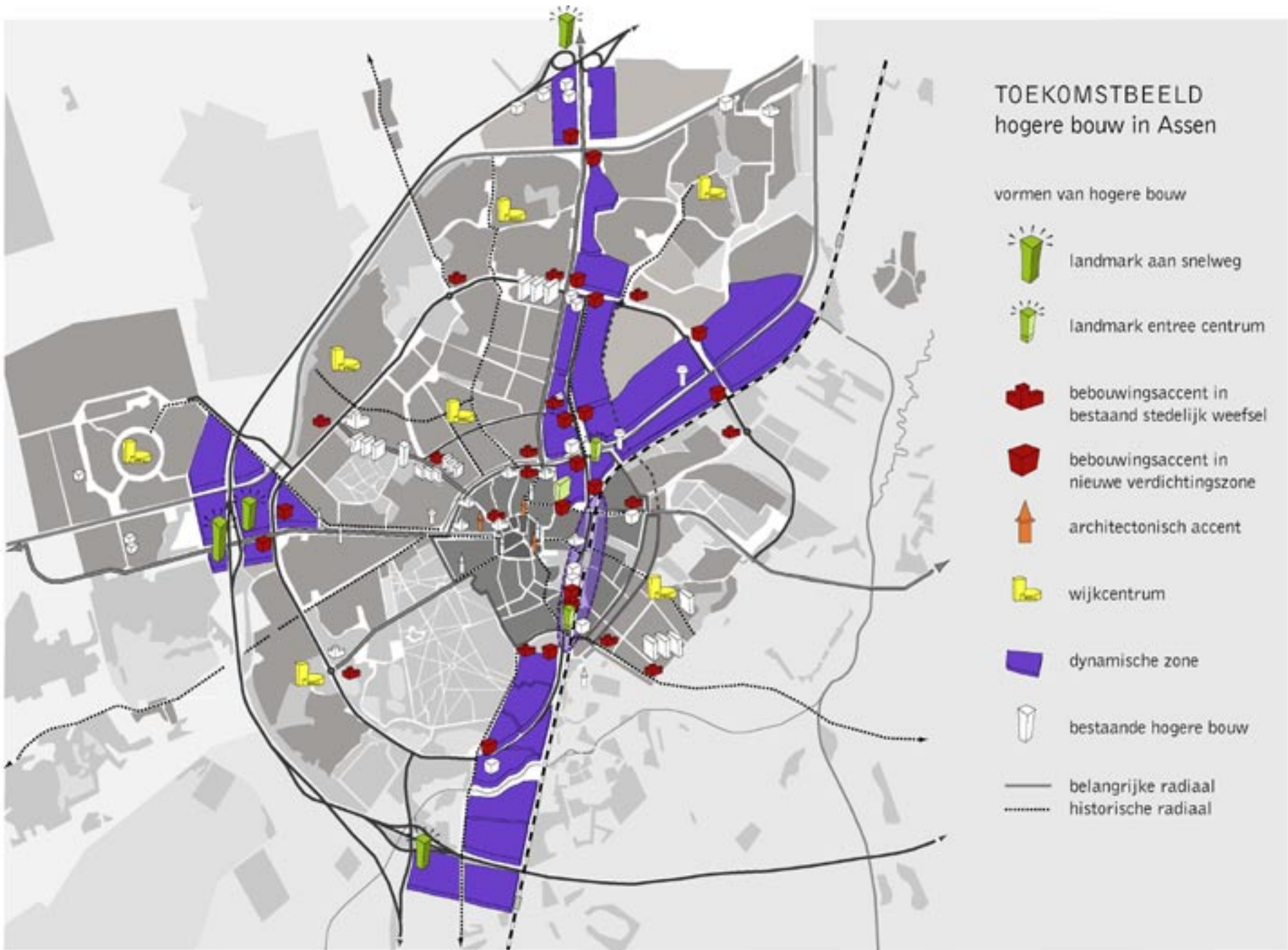
bebouwingsaccent Steendijk



bebouwingsaccent Maria in Campislaan

# Open Top Assen







## 6.2 Toekomstbeeld hogere bouw

### 6.2.1 Algemene uitgangspunten

#### Gelaagdheid

Assen heeft geen traditioneel stadssilhouet met één centraal hoog element. In plaats daarvan kenmerkt het stadssilhouet zich door een gelaagdheid van verschillende vormen van hogere bouw die op verschillende schaalniveau's in de stad accenten geven. Deze gelaagdheid vormt samen met de huidige ruimtelijke structuur van Assen de basis voor het toekomstbeeld hogere bouw.

#### Radiale structuur

Zoals in het structuurkader is beschreven kenmerkt de ruimtelijke structuur van Assen zich door radialen die van het buitengebied tot in de binnenstad doorlopen. Nieuwe hoge elementen dienen binnen deze structuur te passen en zijn toegestaan als ze worden gekoppeld aan de genoemde structuurdragers: de dynamische zones, de structurerende lijnen en de plekken in de woonwijken. Door de vorm van hogere bouw aan te passen aan de context waarin deze wordt geplaatst, krijgt hogere bouw steeds een eigen betekenis in de stad en wordt het gevarieerde stadssilhouet van Assen versterkt.

#### In verhouding met omgeving: de harmonieregel

Voor de inpassing van hogere bouw in de structuurdragers van Assen wordt de harmonieregel geïntroduceerd. Deze regel houdt in dat nieuwe hoogbouwprojecten gerelateerd moeten zijn aan de maat en schaal van de naaste omgeving. Door de hoogte van nieuwe bebouwing aan te passen aan de omgevingshoogte, vindt er een gelijkmatige en evenwichtige groei van de stad(sdelen) plaats, in plaats van een schoksgewijze. Bij het toepassen van hogere bouw moet gestreefd worden naar een geïntegreerde stedelijke omgeving. Dat wil zeggen dat er bij zo'n project sprake moet zijn van een levendige plint, een hoogwaardige openbare ruimte en een geïntegreerde parkeeroplossing.

### 6.2.2 Uitgangspunten per structuurdrager

Zoals vermeld wordt hogere bouw in Assen in verschillende vormen aan de belangrijkste structuurdragers uit het structuurkader toegepast. Hieronder wordt kort beschreven wat de belangrijkste kenmerken moeten zijn van hogere bouw in de structuurdragers.

#### Dynamische zones

In de dynamische zones gaat het niet om het maken van expliciete herkenningspunten, maar om het realiseren van hogere dichtheden in de stad, waardoor functiemenging mogelijk wordt en condities voor stedelijkheid worden gecreëerd. In deze zones kan een hogere bouwhoogte gelden dan tot nu toe gebruikelijk is in Assen. Er wordt gewerkt met clusters van gebouwen met een hogere bouwhoogte dan in de omliggende gebieden, maar de overgang naar deze omgeving verdient bijzondere aandacht. Binnen de dynamische zones kunnen op een aantal plekken bebouwingsaccenten worden geplaatst (bij kruisingen en entrees).

vorm	hoogte	verhoudingen	plint	materialen	dakvorm	referentiebeelden
 <p>dynamische zone (incl. binnenstad)</p>	max. circa 25 meter	-	stedelijke functies, voorzieningen of royale entree	baksteen in combinatie met nieuwe mat.	hoed geïntegreerd in architectuur	
 <p>landmark snelweg</p>	circa 60-80 meter	hoogte = min. 2x breedte	stedelijke functies of royale entree (aanbeveling: 1,5 - 2 lagen hoog)	baksteen in combinatie met bijzondere vormen en materialen ten einde slankheid te bevorderen	hoed geïntegreerd in architectuur	
 <p>landmark centrum</p>	circa 40-50 meter	hoogte = min. 2 x breedte				
 <p>bebouwingsaccent bestrand stedelijk weefsel</p>	max. circa 25 meter met minimaal verschil van ca. 2 lagen t.o.v. omgeving	hoogte = 0,75 - 1,5 x breedte	onderdeel van gebouw, voorzieningen, royale entree of groene voet	traditionele en robuuste materialen (baksteen, rode en aardetinten)	hoed geïntegreerd in architectuur	
 <p>bebouwingsaccent in dyn. zone en binnenstad</p>	circa 30-40 meter in verdichtingszones					
 <p>architectonisch gebouw of object</p>	min. circa 10 - max. circa 15 meter	-	stedelijke functies	-	hoed geïntegreerd in architectuur	
 <p>wijkcentrum</p>	min. circa 20 - max. circa 40 meter	opbouw: hoogte = min. 1,5 x breedte	buurtvoorzieningen	traditionele materialen passend bij woningen	hoed geïntegreerd in architectuur	

N.B.: maten en randvoorwaarden zijn indicatief



## Structureerende lijnen

De radiale lijnen zijn van oudsher de belangrijkste structureerende elementen in Assen. Op dit moment zijn veel radiale lijnen in Assen verknipt, waardoor de stad moeilijk leesbaar is geworden. Hogere bouw wordt langs deze lijnen als compositiemiddel toegevoegd om de structuur van Assen te verhelderen. In bijgaande figuur wordt een principe-oplossing voorgesteld.

De radiale lijnen die in verbinding staan met de snelweg worden 'opgespannen' tussen twee hoge elementen: landmarks. Hiermee is de positie van deze lijnen in de stad bepaald. Bij de snelweg worden hoge elementen neergezet die het dynamische karakter van Assen representeren en de entrees naar de stad verduidelijken. Een tweede landmark wordt geplaatst ter hoogte van de groene gordel als entree naar de stedelijke centrumzone. Om een herkenbaar stadssilhouet te creëren is er een duidelijk hoogteverschil tussen de landmarks aangebracht: het landmark aan de snelweg moet altijd een paar lagen hoger zijn dan die bij de entree naar de binnenstad.

Behalve de snelweg en de groene gordel kruisen de radialen dikwijls ook de Europaweg, het Noord-Willemskanaal en de Thorbeckelaan. Deze kruisingen worden gemarkeerd door bebouwingsaccenten. Deze accenten zijn beduidend hoger dan de bestaande bebouwing, maar lager dan de landmarks. Tenslotte is de singel de laatste tangentiale lijn die gepasseerd wordt: de entree van de binnenstad wordt ter hoogte van de singel gemarkeerd door een architectonisch gebouw of object.

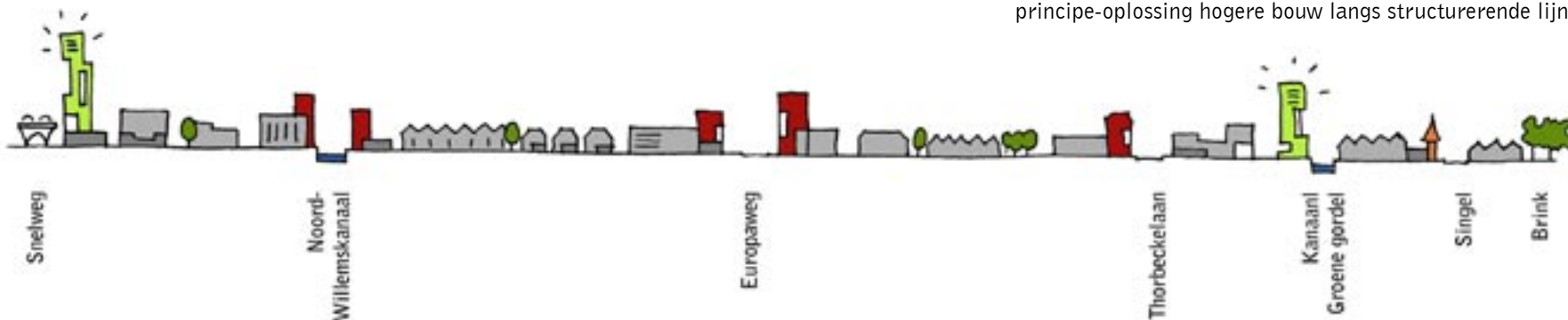
## Plekken in de woonwijken

Op een lager schaalniveau kunnen de centra van de woonwijken gemarkeerd worden. Deze woonwijken liggen dikwijls ver van de binnenstad af en hebben daarom een eigen centrum dat herkenbaar moet zijn in de buurt. Op deze plekken wordt naar een combinatie van wijkvoorzieningen en (senioren)appartementen gezocht. Behalve de centra kunnen ook de entrees van de wijken geaccentueerd worden. Dit kan zowel door hogere bouw als door verbijzonderingen.

De accenten in de woonwijken moeten passen binnen de maat en schaal van de wijk. Omdat er voornamelijk gewoond wordt in deze accenten mogen deze niet te hoog zijn, waardoor contact met het groen en de wijk mogelijk blijft.

Ook in dit geval wordt hogere bouw voornamelijk ingezet als compositorisch element. Om te zorgen voor een geïntegreerde stedelijke omgeving zijn de invulling van de plint en de inrichting van de openbare ruimte essentieel. De wijkvoorzieningen kunnen een plaats krijgen in de plint, waarbovenop een slank volume met appartementen zorgt voor de herkenbaarheid in de wijk. Deze opbouw moet smaller zijn dan de plint om een duidelijk slank accent te vormen in de wijk.

principe-oplossing hogere bouw langs structureerende lijnen





visie hogere bouw



Verhogen bouwhoogte naar max. 8 lagen



Functiemenging op de voorgrond (Kop van Zuid R'dam)



Dynamiek (Kantoren snelweg Schiphol)



levendige plint (Marikenstraat Nijmegen)



landmarks aan de snelweg  
(kantoor snelweg Utrecht)



(kantoor snelweg Utrecht)



(gepland project de Piramides Amsterdam)



(project onbekend Berlijn)



landmarks entree centrumzone  
(Het Bakken Deventer)



## 6.3 Vormen van hogere bouw

In bovenstaande toelichtingen zijn al een aantal vormen van hogere bouw aan de orde gekomen. In deze visie worden de volgende vormen van hogere bouw onderscheiden:

### Verdichtingszone

In tegenstelling tot de overige vormen van hogere bouw heeft de hogere bouw in verdichtingszones geen compositorische functie. Deze gebieden hebben in eerste instantie tot doel de dichtheid te verhogen, waardoor stedelijke transformatieprocessen op gang worden gebracht en functiemenging mogelijk wordt. De algemene maximale bouwhoogte in deze gebieden wordt dan ook verhoogd van 6 tot 8 lagen, met een maximum van circa 25 meter, maar bijzondere aandacht verdient de overgang van de hogere dynamische zones naar de lagere omliggende woonwijken.

Aan de verdichtingszones kunnen bebouwingsaccenten en architectonische accenten worden toegevoegd, die dan hoger mogen zijn dan in de rest van Assen (30-40 meter).

### Landmark

Een landmark is een accent in de stad dat zich onderscheidt door zijn hoogte. In de visie komen twee verschillende typen landmarks voor: de landmarks aan de snelweg representeren het dynamische karakter van Assen en zijn daardoor het hoogst (ongeveer 60 tot 80 meter). Aan dit soort hoge gebouwen is in Assen waarschijnlijk maar een beperkte behoefte. Het hoogste landmark is gesitueerd bij de afslag naar Kloosterveen. De situering van de landmarks vraagt bijzondere aandacht. Om een goede herkenbaarheid vanaf de snelweg te garanderen moeten de landmarks in de zichtas van de automobilist geplaatst worden. Hierdoor ligt het landmark vaak aan de buitenzijde van de snelweg. Alleen bij Kloosterveen is er ruimte voor een tweede landmark aan de binnenzijde van de weg om de sprong van woonwijk naar de stad zichtbaar te maken.

De landmarks aan de groene gordel bevinden zich in stedelijk weefsel en zijn lager: circa 40 tot 50 meter. Om het onderscheid tussen beide landmarks duidelijk te maken en een duidelijk stadssilhouet na te streven, is er een duidelijk hoogteverschil tussen beide typen aangebracht.

Een landmark kan een solitair gebouw zijn of op een bebouwings-plint worden geplaatst. In beide gevallen is de inpassing in de context van belang. De plint kan ingevuld worden met stedelijke voorzieningen of een royale en duidelijke entree van het gebouw. Aanbevolen wordt de plint minimaal 1,5-2 bouwlagen hoog te maken. Ook de inrichting van de openbare ruimte en een geïntegreerde parkeeroplossing is onderdeel van deze hoogbouwvorm.

Omdat een landmark zich architectonisch mag onderscheiden zijn bijzondere vormen en moderne materialen toegestaan.

Tenslotte is de slankheid van een landmark van belang: de hoogte moet minimaal 2 keer zo groot zijn als de breedte.

# visie hogere bouw



architectonische objecten  
Brink Almelo, mast Zuid-Laren



bestaande accenten in de binnenstad



architectonische expressie  
(De Harmonie Leeuwarden,  
inbreiding Amsterdam)



hoekaccenten



clusters van solitaire bebouwing (Deventer Hanzestad)



## Bebouwingsaccent

Een bebouwingsaccent is een accent dat enkele lagen hoger is dan de hoogte van de aangrenzende bebouwing: het verschil moet minimaal twee lagen zijn. Een bebouwingsaccent is minder prominent in de stad aanwezig dan een landmark en is daarom lager. De maximale bouwhoogte bedraagt ongeveer 25 meter. In de verdichtingszones wordt een uitzondering op deze regel gemaakt: omdat de gemiddelde hoogte in deze zones hoger is dan in de rest van Assen kunnen de bebouwingsaccenten hier circa 30- 40 meter hoog worden.

Een bebouwingsaccent zal in bestaand stedelijk weefsel meestal op een hoek voorkomen. Aanbevolen wordt om het bebouwingsaccent onderdeel te laten uitmaken van een groter volume, waardoor het accent opgenomen wordt in een wand. Hierdoor wordt het accent automatisch opgenomen in een context. Met name in bestaand stedelijk weefsel ligt dit voor de hand.

Indien het bebouwingsaccent als solitair gebouw wordt toegepast, verdient de invulling van de plint extra aandacht. Te denken valt aan het maken van stedelijke voorzieningen, een royale entree of het toepassen van een groene voet. Solitaire bebouwingsaccenten worden beschouwd als torentjes waarvan de hoogte minimaal 0,75 en maximaal 1,5 keer de breedte mag zijn. Het is ook mogelijk om bijvoorbeeld bij het station of in de verdichtingszones clusters van solitaire bebouwingsaccenten toe te passen.

Een bebouwingsaccent legt in vergelijking met een landmark op een subtiele manier accenten in de stad. Daarom worden traditionele materialen uit Assen zoals baksteen in aardetinten aanbevolen.

## Architectonische gebouwen en objecten

Architectonische gebouwen en objecten zijn exclusieve oriëntatiepunten, die zich onderscheiden door een bijzondere architectonische vormgeving. Ze geven een aantal plekken in Assen een bijzondere betekenis.

Er kan onderscheid worden gemaakt tussen architectonische gebouwen en objecten. De gebouwen kunnen zich onderscheiden door torentjes, overstekken of bijzondere gevels. Objecten kunnen kunstwerken, paviljoens of GSM-masten zijn. Om de exclusiviteit van deze accenten te waarborgen worden ze in een gering aantal toegepast. Bijzondere functies zoals een theater of horeca-gelegenheid zijn mogelijk in de architectonische gebouwen.

Bij architectonische accenten gaat het niet om het bereiken van een bepaalde hoogte, maar om de architectonische expressie van het gebouw of object. De bouwhoogte ligt tussen de circa 10 en 15 meter en de plint moet ingevuld worden met stedelijke functies. Verder worden er binnen dit kader geen regels opgesteld voor dit type bebouwing, zodat de architect veel vrijheid wordt geboden.

## Wijkcentra

De wijkcentra hebben tot doel de herkenbaarheid binnen de woonwijken in Assen te verbeteren. Hierbij is het van belang dat de accenten passen in de maat en schaal van de wijk, en dus niet te hoog en te breed zijn. De bouwhoogte ligt daarom tussen de 20 en circa 40 meter.

Het volume moet winkels of wijkvoorzieningen (zorgcentrum, gemeenschapshuis e.d.) in de plint hebben. Aanbevolen wordt deze plint minimaal 1,5 bouwlaag hoog te maken. Daarboven zorgt een opbouw in de vorm van een appartementencomplex voor de herkenbaarheid. De slankheid van deze opbouw is van belang: de hoogte moet minimaal 1,5 keer zo groot zijn als de breedte. Hierbij is de breedte van de opbouw maatgevend. De voorzieningenplint mag breder zijn. Omdat er in de opbouw vooral gewoond zal worden is contact met de wijk en het groen belangrijk. De materialisering moet aansluiten bij de rest van de woonwijk.



voorzieningen in de plint



accent in de wijk



(woonzorgcomplex in Eindhoven)



# 7 Toepassing

## hogere bouw per structuurdrager

In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de toepassing van hogere bouw in de structuurdragers: de dynamische zones, structurerende lijnen en centra in de woonwijken en de binnenstad.

### De Binnenstad

In principe is de maximale hoogte in de binnenstad 15 á 16 meter (begane grond functie b.v winkel en 4 lagen erboven). Waar de entrees van de binnenstad zijn, kunnen afwijkende hoogten voor woongebouwen gekozen worden tot circa 30 a 40 meter. In het bestemmingsplan Centrum-Noord is nabij de Rabobank eveneens een bebouwingsaccent gepland. In het bebouwingsplan van de Rolderstraat is eveneens een bebouwingsaccent in de plannen opgenomen.

Eerzijds kunnen door deze accenten de woningbouwaantallen in de binnenstad structureel worden verhoogd, anderzijds zijn deze accenten herkenningpunten langs de cityring en markeren stedenbouwkundig de entrees van de binnenstad.

### 7.1 De dynamische zones

De dynamische zones hebben het doel om barrières in de stad op te heffen en bepaalde gebieden een impuls te geven door deze te verdichten. Over het algemeen zullen de randvoorwaarden algemeen van aard zijn. In Assen zijn het havenkanaal (1), de aansluiting op Kloosterveen (2), de Zuidelijke invalsweg (3) en de stationsomgeving (4) aangewezen als dynamische zone. De zone tussen de Industrieweg en de Groningerstraat wordt behandeld bij de structurerende lijnen(7.2).

Hieronder wordt kort per zone aangegeven hoe hogere bouw in de zones een plaats kan krijgen.





losse objecten



differentiatie in functies



differentiatie in woningtypologie



gelede wand



transparantie naar het water



hogere elementen aan het water

## Het havenkanaal

Het Havenkanaal is op dit moment vrijwel onbereikbaar en vormt een barrière tussen Marsdijk en de binnenstad (met uitzondering van de draaikolk). Het is op de lange termijn minder wenselijk om dergelijke zware bedrijvigheid langs het havenkanaal in de stad te handhaven, waardoor herstructurering mogelijk is. Bij deze herstructurering verdienen openbare verbindingen langs het water de aandacht (BP stadsbedrijvenpark).

Gezien de maat en schaal van het Havenkanaal ligt het voor de hand om hier grotere en hogere volumes te plaatsen. Langs het Havenkanaal moet de wand gevarieerd en transparant zijn voor een optimaal contact met het water. Hierbij zal ook rekening gehouden moeten worden met de lage waterstand in het Havenkanaal van 3 meter beneden maaiveld. Langs het kanaal kan een fietsroute gerealiseerd worden. Naar de randen toe zijn lagere en kleinere volumes aannemelijk om een goede overgang naar de omgeving te garanderen.

Behalve het maken van openbare kades is de aansluiting van het havenkanaal op de binnenstad ter hoogte van de haven en het veemarktterrein een voorwaarde voor het ontwikkelen van dit gebied. Deze aansluiting is onderdeel van de groene gordel.

De maximale bouwhoogte van de dynamische zones is 8 bouwlagen (ca. 25 meter).

In nadere uitwerkingen zal de ruimtelijke structuur en programmatische invulling van het gebied nader uitgewerkt moeten worden. In deze visie zijn er al wel een aantal accenten binnen het gebied vastgelegd. Het gaat hierbij om bebouwingsaccenten bij het bestaande station, bij het veemarktterrein, ter hoogte van de groene gordel, op de kruising met de Europaweg en bij de entree van Marsdijk.





### Aansluiting Kloosterveen

Kloosterveen ligt op dit moment geïsoleerd ten opzichte van de binnenstad door de ligging buiten de A28. De nabijheid van de snelweg en de binnenstad geeft deze zone de potentie om ontwikkeld te worden en de stad te verbinden met Kloosterveen.

De zone wordt geflankeerd door de bestaande en nieuwe hoofdontsluiting naar Kloosterveen en de vaart en wordt doorsneden door de Drentsche Hoofdvaart, de snelweg en de Europaweg. Langs deze lijnen kan er op verschillende manieren omgegaan worden met bebouwing. Langs de bestaande hoofdontsluiting kunnen de losse, lage wanden langs de vaart doorgezet worden, langs het kanaal passen grotere en hogere elementen en langs de vaart en de tweede hoofdontsluiting wordt kleinschalige lintbebouwing geplaatst voor een zachte overgang naar het landschap. Deze lijnen zorgen voor de verbinding met de binnenstad en dienen nader uitgewerkt te worden.

De maximale bouwhoogte bedraagt voor de gehele zone 8 bouwlagen, waar op een aantal plekken vanaf geweken kan worden. Allereerst is er ter hoogte van de afslag ruimte voor een landmark, die de entree van de stad markeert. Aan de overzijde is een tweede landmark mogelijk die de sprong tussen de stad en Kloosterveen maakt. Deze gebouwen mogen max. 80 meter hoog worden. Daarnaast zijn er accenten mogelijk ter hoogte van de afslag naar de Europaweg. Op de punt van de vaart staat al een markant monument (architectonisch accent).



moderne materialen



dynamiek aan de snelweg





## Zuidelijke invalsweg

De zuidelijke invalsweg heeft op dit moment een open en groen karakter, waar stedelijke functies los in liggen. De Europaweg en de bebouwing hebben nauwelijks interactie met elkaar waardoor het soms lastig is de weg naar deze voorzieningen te vinden. Door het toevoegen van hogere elementen die gekoppeld zijn aan de infrastructuur, kan deze zone verhelderd worden. Bovendien wordt Assen zuid hierdoor verdicht, waardoor Assen weer meer in evenwicht komt.

De belangrijkste structurerende weg in het gebied is de Europaweg zuid. Aan de kant van het Ziekenhuis heeft deze weg een waardevol groen karakter. Door hier aansluitingen te maken met de infrastructuur, die begeleid worden door bebouwingsaccenten kan de relatie tussen deze zone en de weg verbeterd worden. Aan de zijde van het spoor is de Europaweg opener. Aan deze zijde kan verstedelijking plaatsvinden door aansluiting op bestaande infrastructuur en verdichting. Het bepalen van de ruimtelijke structuur en het programma van deze zone is een aparte opgave.

Op diverse punten worden accenten toegevoegd: bij de afslag komt een landmark en bij het nieuwe station een bebouwingsaccent in de dynamische zone. Bebouwingsaccenten kunnen een plek krijgen op de kruising van de Europaweg en de Beilerstraat (waar je de dynamische zone binnengaat), ter hoogte van het ziekenhuis en bij entrees naar de wijken. Tenslotte wordt deze lijn beëindigd bij het station, waar ook verdichting mogelijk is door middel van een landmark en een cluster bebouwingsaccenten.



hogere elementen in het groen



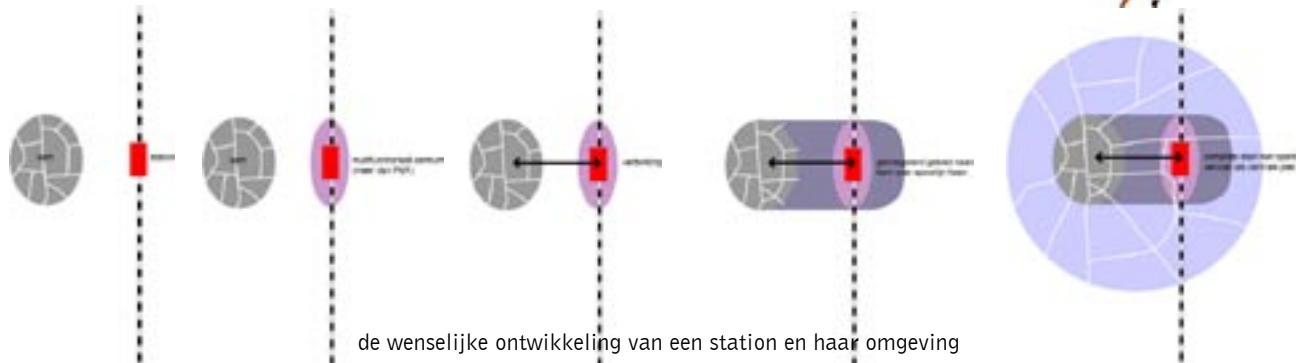
Stationsomgeving

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.

De Overcingellaan is op dit moment een drukke autoverbinding die de relatie tussen het station en de binnenstad heeft verslechterd. Door het doorgaande verkeer om te leiden via de groene gordel, wordt de Overcingellaan ontlast van autoverkeer. Hierdoor kan de relatie met de binnenstad verbeterd worden en kan het gebied rond het station worden verdicht.

Hogere elementen in de strook tussen het spoor en de Overcingellaan zijn goed denkbaar. De entrees van het stationsgebied worden gemarkeerd door twee landmarks, die de beëindiging vormen van het Havenkanaal en de Zuidelijke invalsweg. Daartussen worden bebouwingsaccenten geplaatst. Deze reeks van gebouwen markeren ook vanuit de trein de entree van de stad.

De kruising met de Stationsstraat is al gemarkeerd met een hoekaccent. Het einde van de Stationsstraat verdient nog aandacht; een architectonisch accent (bijvoorbeeld een uitbreiding van het Drents Archief) kan deze lijn beëindigen en de entree naar de binnenstad markeren.



de wenselijke ontwikkeling van een station en haar omgeving



stedelijke accenten bij station landmark als entree

## 7.2 Structurerende lijnen

Voor de structurerende lijnen in de stad is een principemodel (zie pagina 39) opgesteld met landmarks ter hoogte van de afslagen en de groene singel (als entrees naar de stad en de binnenstad), bebouwingsaccenten ter hoogte van de Europaweg, het Noord Willemskanaal en de Thorbeckelaan en architectonische accenten ter hoogte van de singel als entree naar de historische binnenstad. Omdat elke lijn in Assen een eigen karakter en problematiek kent, wordt per lijn aangegeven op welke plekken accenten mogelijk zijn.

In deze visie worden alleen hogere elementen toegevoegd aan radialen die op dit moment structurerend zijn in de stad. Oude lijnen die in woonwijken zijn opgenomen zijn niet meegenomen, omdat deze kleinschaliger van aard zijn. De structurerende radialen zijn:

1. De Groningerstraat/ wegvak Peelo/ Industrieweg
2. De Maria In Campislaan/ Nobellaan
3. De Vaart
4. De Hoofdlaan/ Nassaulaan
5. De Rolderhoofdweg





## Groningerstraat/ Wegvak Peelo/ Industrierweg

De Groningerstraat en de industrierweg houden het midden tussen een structurerende lijn en een dynamische zone. Wegvak Peelo vormt een belangrijke entree naar de stad en tussen de beide lijnen is een zone ontstaan met veel potenties waarbinnen een aantal lokaties die nog ontwikkeld kunnen worden. Het gaat hierbij om de lokaties Messchenveld, de sportterreinen bij Marsdijk en delen van het bedrijventerrein bij Marsdijk.

De Groningerstraat is een van de oudste uitvalswegen van Assen en heeft van oudsher een groen karakter met lintbebouwing die naar het centrum toe steeds dichter wordt. Op dit moment is de Groningerstraat nog steeds herkenbaar als belangrijke lijn, maar is door de komst van de nieuwe infrastructuur en woonwijken verknipt in delen. Met name de afslag vanaf de Europaweg naar de industrierweg is een breukpunt in de lijn. Hier zou door het toevoegen van een extra verbinding tussen de Groningerstraat en de Industrierweg een schakel kunnen worden gevormd.

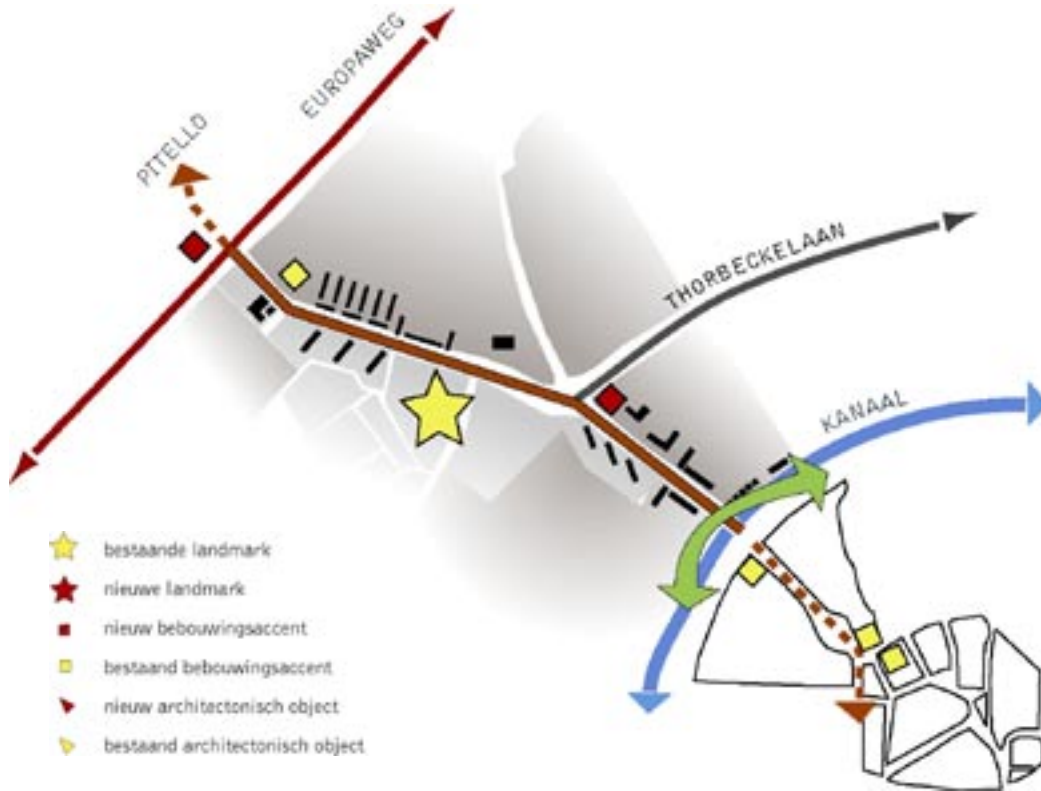
Om zowel de Groningerstraat als de Industrierweg als continue lijnen in de stad herkenbaar te houden is een duidelijk herkenbaar eigen profiel van de beide lijnen noodzakelijk. Door een landmark te plaatsen aan de snelwegafslag en ter hoogte van het kanaal wordt de zone Groningerstraat/industrierweg opgespannen tussen twee punten en is de positie van deze lijn in de stad nog eens extra benadrukt. Daartussen kunnen bebouwingsaccenten op de kruisingen naar de Europaweg en de Thorbeckelaan afslagen verduidelijken. Tenslotte kan er een nieuw architectonisch accent ter hoogte van het Kanaal worden geplaatst om de entree naar de binnenstad te markeren.



accenten in een stedelijke setting







## Maria in Campislaan/ Nobellaan

De Maria in Campis-/ Nobellaan is een nieuwe radiaal in Assen die de functie van de Molenstraat en de Venestraat heeft overgenomen. Aan deze lijn zijn al verschillende hogere elementen aanwezig. Ook liggen er al veel wijkfuncties aan, zoals een kerk, school en winkelcentrum aan de lijn.

De entree van de Maria in Capislaan wordt gemarkeerd door de Europaflat van 7 lagen hoog, vervolgens liggen er langs de lijn hogere elementen in de Lariks van 4 tot 10 lagen hoog.

Ter hoogte van de Thorbeckelaan is een nieuw bebouwingsaccent gepland die de kruising van beide lijnen markeert, waarna de hoek van het kanaal gemarkeerd wordt door een bestaand bebouwingsaccent. Tenslotte wordt de entree naar de binnenstad gemarkeerd door een bebouwingsaccent op winkelcentrum de Weierspoort.

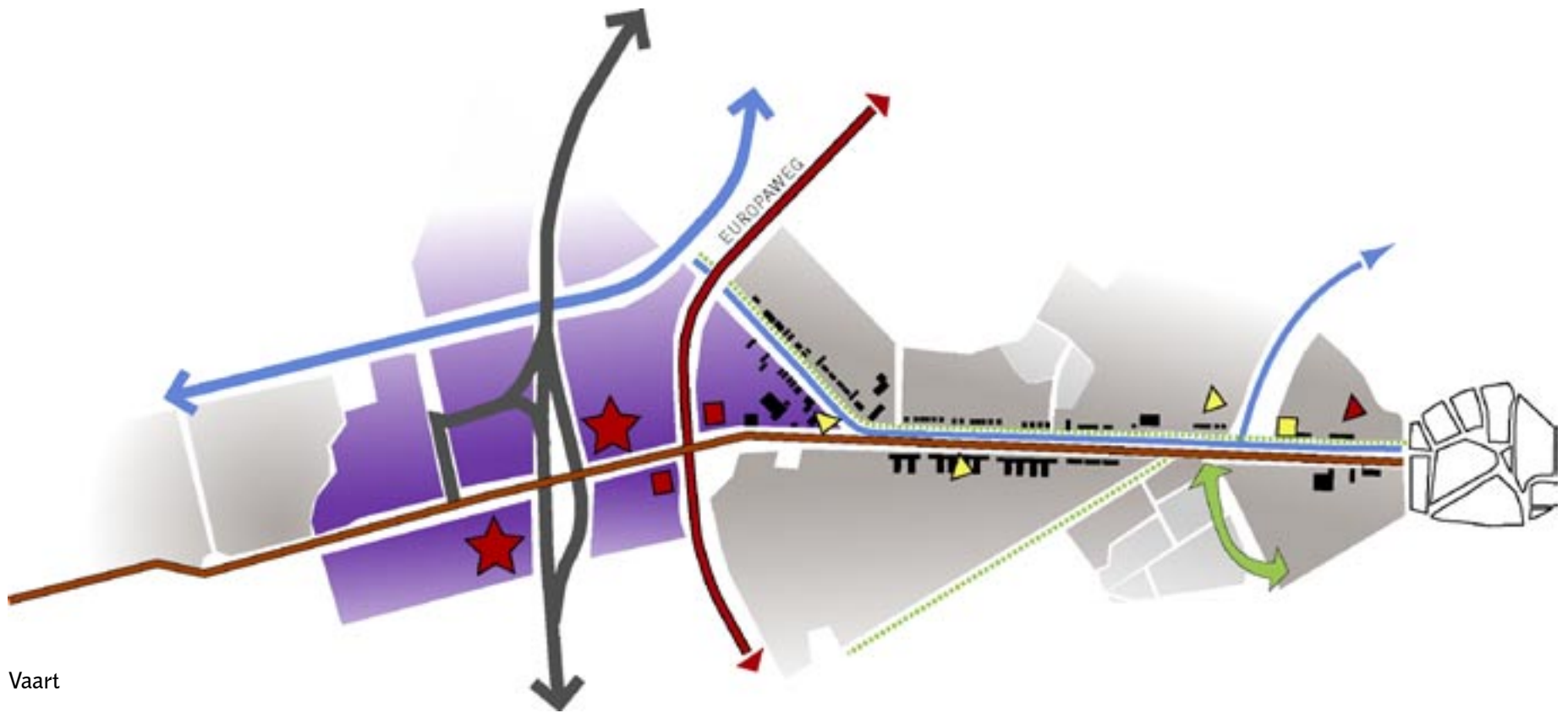
Hoewel de bovenstaande reeks accenten niet helemaal overeenkomt met de principe-oplossing voor de structurerende lijnen, functioneert deze lijn goed en hoeven er niet veel nieuwe accenten te worden toegevoegd. Alleen ter hoogte van de entree naar de wijk Pittello en ter hoogte van de Thorbeckelaan kunnen nieuwe bebouwingsaccenten de structuur van Assen verhelderen.



hoekaccent in een wijk



solitair bebouwingsaccent



Vaart

De vaart is een van de oudste en mooiste lijnen in Assen. De lijn wordt gekenmerkt door de kaarsrechte waterlijn met daarlangs riante lintbebouwing. Deze lintbebouwing is redelijk dicht. De vaart is op dit moment nog steeds een belangrijke invalsweg in Assen, maar rijdend langs de weg is het onduidelijk dat je het centrum nadert. Om dit op te lossen kan een accent geplaatst worden ter hoogte van de groene gordel. Vanwege de historische bebouwing langs deze lijn moet dit nieuwe accent zorgvuldig ingepast worden. Daarnaast kan een architectonisch accent de entree naar de binnenstad markeren.

Een ander probleem langs de vaart is de verbinding naar Kloosterveen. Zoals al aangegeven bij de dynamische zone Kloosterveen kan een landmark langs de snelweg (die de lijn samen met het nieuwe landmark een positie geeft in de stad) en bebouwingsaccenten ter hoogte van de Europaweg en de entrees naar Kloosterveen hier uitkomst bieden.



architectonisch accent



verspringingen in de rooilijn



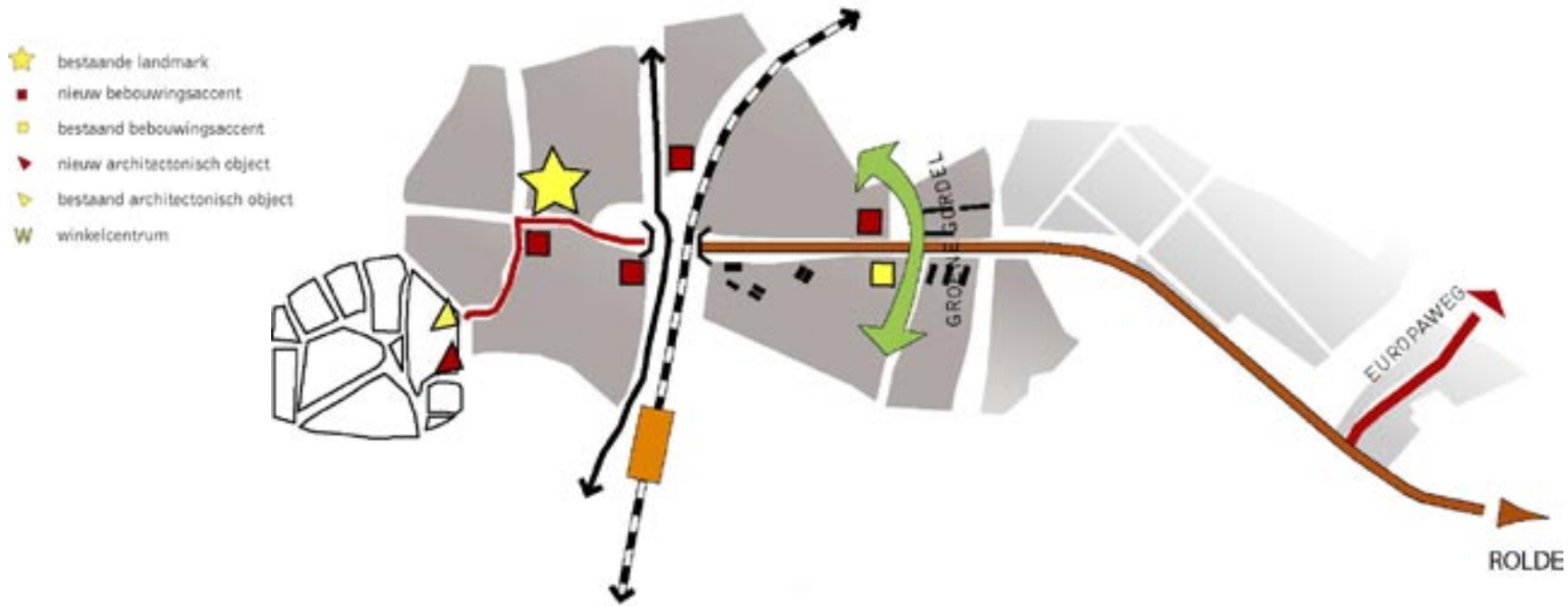
## Hoofdlaan/ Nassaulaan

De Hoofdlaan/ Nassaulaan is een oude lijn door het Asserbos richting het zuiden. Aanvankelijk werd de ontsluiting vanuit het zuiden voornamelijk door de Witterstraat en de Beilerstraat opgevangen, maar door de komst van de Europaweg en de nieuwe woonwijken zijn deze lijnen minder belangrijk geworden en heeft de Hoofdlaan/ Nassaulaan hun functie overgenomen.

De Hoofdlaan/ Nassaulaan is door zijn laanbeplanting een mooie continue lijn in de stad. Ter hoogte van de binnenstad staat een van de mooiste architectonische accenten. Langs deze lijn kunnen ter hoogte van de afslag naar de Europaweg bebouwingsaccenten geplaatst worden om richtingsveranderingen langs de lijn te markeren.



paviljoenbebouwing in het groen



## Rolderhoofdweg

De Rolderhoofdweg liep aanvankelijk voor een deel over de Steendijk, maar is later rechtgetrokken met een onderdoorgang onder het spoor door. Het Abel Tasmangebouw (van 11 lagen hoog) op het veemarktterrein vormt een mooie beëindiging van deze lijn. Andere bebouwingsaccenten zijn denkbaar ter hoogte van de kruisingen met de groene gordel (Pelikaan- en de Tuinstraat) en aan de Overcingellaan.



bebouwingsaccent





## 7.3 Plekken in woonwijken

De woonwijken buiten de Europaweg liggen vaak ver van het centrum af en hebben daarom een eigen centrum. Het eenmalig toevoegen van een hoger element in deze wijken kan de herkenbaarheid vergroten en een ontmoetingsplek vormen in de buurten. Omdat wonen in deze hogere accenten domineert verdient de inpassing in de context extra aandacht.

### Marsdijk

Het winkelcentrum van Marsdijk ligt centraal in de wijk, aan de Jan Palachweg. Het centrum ligt op het kruispunt van de verschillende wijkontsluitingswegen, in een groene setting. Aan het winkelcentrum kan een accent worden toegevoegd. Dit kan zowel aan als op het winkelcentrum. Het oriëntatiepunt moet vanuit alle wijkontsluitingen zichtbaar zijn.

### Peelo

Het centrum van Peelo ligt eveneens centraal in de wijk, maar is minder goed herkenbaar vanuit de auto. Het centrum ligt op het kruispunt van twee fietsroutes, maar de wijkontsluiting loopt eromheen en maakt met inprikkers contact met het winkelcentrum. Een nieuw bebouwingsaccent bij het winkelcentrum zal al bij de entrees van de wijk (Esakkerweg en Veenwalweg) goed zichtbaar moeten zijn om de oriëntatie naar het centrum toe te verbeteren.

### Pittelo

Het winkelcentrum van Pittelo ligt aan een centrale groene as, aan de Amstelstraat. Het winkelcentrum is vanaf de entrees van de wijk aan de Europaweg via de centraal gelegen Maasstraat goed bereikbaar. Het nieuwe bebouwingsaccent dient zich duidelijk te presenteren naar deze Maasstraat.



voorzieningen in de plint



accent in de wijk

### Baggelhuizen

Het wijkcentrum van Baggelhuizen ligt in een groen centraal park, in het verlengde van de Hoofdlaan. Deze structurerende lijn vormt de belangrijkste entree van de wijk. Door een oriëntatiepunt aan het einde van deze lijn te plaatsen wordt zowel de entree van de wijk als het wijkcentrum gemarkeerd. Bovendien wordt de Hoofdlaan als centrale as door het Asserbos op deze manier mooi beëindigd.

### Vredeveld

Het winkelcentrum van Vredeveld ligt op de hoek van de Vredeveldseweg en de Brunelstraat, twee belangrijke doorgaande wijkontsluitingswegen. Met het realiseren van de groene gordel komt dit winkelcentrum ook aan een belangrijke stedelijke groenstructuur te liggen. Een nieuw accent zal op het kruispunt van deze belangrijke structuren het hart van de wijk kunnen markeren.

### Noorderpark

Noorderpark is de enige wijk die binnen de Europaweg en het spoor ligt en heeft goede verbindingen naar de binnenstad. Noorderpark heeft een duidelijkere structuur dan bovenstaande woonwijken, waarbinnen op meerdere plekken bebouwingsaccenten (w.o. de Nobellaan) voor kunnen komen.

## Conclusie

In dit document is vanuit een ruimtelijk kader met globale uitgangspunten voor de structuur van de stad (deel 1) gewerkt naar een visie hogere bouw (deel 2). Voor deze aanpak is gekozen vanuit de overtuiging dat hogere elementen moeten passen binnen de ruimtelijke structuur van een stad en de stadsplattegrond in de derde dimensie zouden moeten verhelfen. Daarnaast is hogere bouw ingezet als verdichtingsmiddel in zones die een stedelijke impuls nodig hebben of op plekken waar verdichting vanuit de huidige potenties wenselijk is.

Het in deel 1 uitgewerkte structuurkader dient als onderlegger voor de inpassing van hogere bouw en stelt structurele problemen in Assen aan de orde. Voor veel onderdelen in dit structuurkader is de discussie nog niet afgerond en moeten beslissingen nog genomen worden. Het structuurkader kan als input dienen voor een bredere discussie over de structuur van Assen op een hoger schaalniveau.

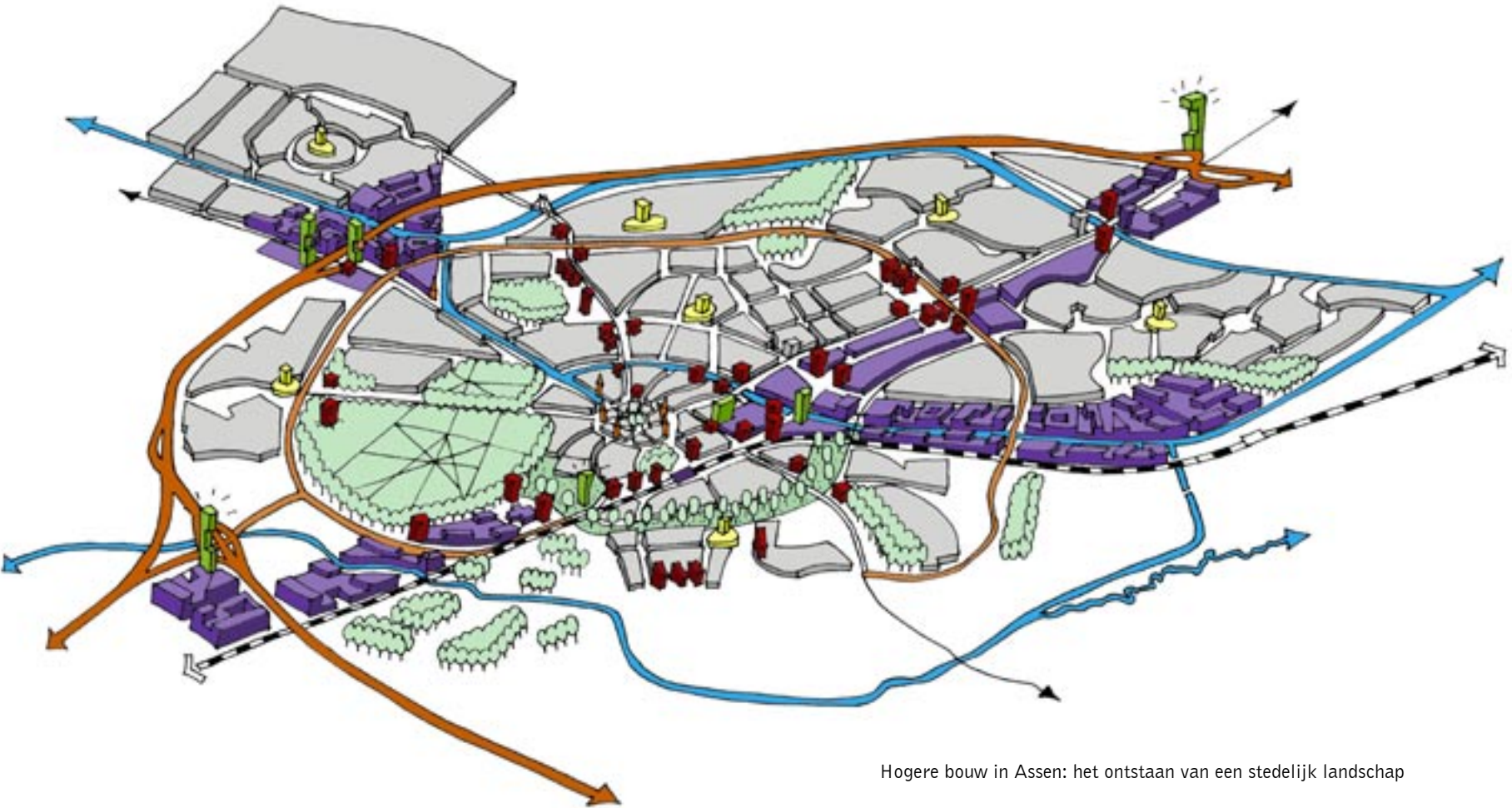
In de visie hogere bouw in deel 2 worden concrete locaties en randvoorwaarden voor hogere bouw benoemd. Dit tweede document geeft richting aan de manier waarop hogere bouw in Assen een plaats kan krijgen en dient als toetsingskader voor nieuwe bouwplannen in de stad. Om goed voorbereid te zijn op toekomstige ontwikkelingen is een dergelijk document onontbeerlijk.

De aangewezen locaties voor hogere elementen zijn gekoppeld aan structurerende elementen in Assen. Deze elementen zijn de dynamische zones, structurerende lijnen en plekken in woonwijken. In deze visie zijn de belangrijkste plekken op dit moment aangegeven. Bij het realiseren van een hogere bouwproject dienen de precieze locatie en randvoorwaarden nader bestudeerd te worden. Hogere bouw moet altijd passen in haar context. Met het evolueren van de stad kunnen er bovendien nieuwe locaties aan deze visie worden toegevoegd.

Voor diverse locaties in Assen worden verschillende vormen van hogere bouw onderscheiden, met elk eigen randvoorwaarden en spelregels: het landmark, bebouwingsaccent, architectonisch accent, verdichtingzone en wijkcentrum. Hierdoor worden hogere elementen goed ingebed in de stad en ontstaat een aantrekkelijk stedelijk landschap met een gevarieerd stadssilhouet.

# Open Top Assen

Hogere bouw in Assen: het ontstaan van een stedelijk landschap



## Verklarende woordenlijst

*structuurkader:*

een ruimtelijk kader die de belangrijkste ruimtelijke en functionele ingrepen voor de toekomst vastlegt.

*structuurdragers:*

de belangrijkste en meest herkenbare onderdelen, waaruit de stad is opgebouwd, zoals bijvoorbeeld een kanaal of bebouwingslint.

*verdichtingszone:*

een zone waar verdicht wordt, d.w.z waar het aantal woningen/ m2 wordt verhoogd.

*structurerende lijn:*

een belangrijke lijn in de stad (bijvoorbeeld een weg), die ruimtelijk goed herkenbaar is en waar veel mensen gebruik van maken.

*plint:*

de begane grond van een gebouw. Vaak zijn hier voorzieningen of de entree in te vinden.

## Colofon

Buro 5 Maastricht  
Louis Loyenstraat 5  
6221 AK Maastricht  
tel: 043-3253223  
fax: 043-3255996  
e-mail: info @buro5.nl  
website: www.buro5.nl

Medewerkers:

Rene Daniels  
Marloes Boutkan  
Eric Visser  
Inèz Delsing



**BURO 5 MAASTRICHT**  
ruimtelijke ordening, stedenbouw en architectuur

