



Gemeente Assen



# Structuurplan stadsrandzone Assen Korte termijnvisie

Ontwerp  
mei 2008



**ARCADIS**

*Infrastructuur, milieu, gebouwen*

# Structuurplan stadsrandzone Assen Korte termijnvisie

Ontwerp  
mei 2008

# INHOUD

2	Inhoud	2
1	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
2	<b>De opgave voor Assen tot 2020</b>	<b>9</b>
2.1	De kwantitatieve en kwalitatieve vraag	9
2.2	De grotere schaal	18
3	<b>Het planproces</b>	<b>21</b>
3.1	De oostrand van Assen	22
3.2	Groene mal en zoekruimte	22
3.3	De randvoorwaardenstellende en de waterkansenkaart	25
3.4	De modellen	27
3.5	Langetermijnvisie	29
4	<b>De Kortetermijnvisie</b>	<b>31</b>
4.1	Van Langetermijnvisie naar prioritaire locaties voor de korte termijn	31
4.2	Uitkomsten interactief proces	32
4.3	Afweging locaties op basis van milieuaspecten	36
4.4	Afweging locaties op basis van bestuurlijke overwegingen	59
4.5	Plankaart en voorkeurslocaties	64
4.6	Beschrijving planaspecten Kortetermijnvisie	65
5	<b>Hoe verder?</b>	<b>73</b>
	Colofon	76

## Groei van Assen



Assen 1850



Assen 1905



Assen 1957



Assen 2006

# Hoofdstuk 1

## INLEIDING

### Waarom een Structuurplan voor de stadsrand van Assen

De stadsrand van Assen staat onder druk. Van oudsher is het beeld van dit gebied bepaald door de voor Drenthe kenmerkende combinatie van natuur en landbouw. De economische ontwikkeling van Assen heeft de afgelopen jaren op diverse plekken tot verstedelijking in de stadsrand geleid, met verschillende bedrijventerreinen, zoals Peelerpark en woonwijken, zoals Kloosterveen en Marsdijk. De groeiende vraag naar ruimte voor wonen, werken, toerisme en recreëren en de daarmee gepaard gaande noodzakelijke infrastructuur zal ook de komende jaren voor een deel in de stadsrand moeten worden opgevangen. Tegelijkertijd is het juist de kwaliteit van groen, natuur en landschap in en rond de stad is die Assen zo bijzonder maakt. In de gesprekken van de gemeente met haar inwoners over de toekomst van de stad wordt algemeen die groene kwaliteit, gekoppeld aan een stedelijk voorzieningenniveau, als een bijzondere identiteit gezien. Dit betekent dat zeer zorgvuldig moet worden omgegaan met de aanwezige landschappelijke en natuurlijke waarden.

### Samenwerking provincie Drenthe en gemeente Assen

Om de toekomstige ontwikkelingen in de stadsrand van de gemeente op een goede wijze te kunnen sturen heeft de gemeente Assen in nauwe samenwerking met de provincie Drenthe besloten aan ARCADIS opdracht te geven een Structuurplan op te stellen. De nauwe samenwerking tussen de provincie en de gemeente Assen benadrukt zowel de integrale aanpak en de verschillende schaalniveaus, als het belang dat aan de kwaliteit van de toekomstige ontwikkeling van dit gebied wordt gehecht. Uiteindelijk wordt de Structuurplan vastgesteld door de gemeenteraad.

### Relatie met andere plannen en beleidsdocumenten

Bij het opstellen van het Structuurplan is gebruik gemaakt van onder meer de Nota Ruimte, Assen Koerst, de Regiovisie Groningen-Assen en het Provinciaal Omgevingsplan Drenthe (POP II), alsmede van verschillende sectorale plannen.

### Samenwerking met betrokkenen

Het plan is op interactieve wijze tot stand gekomen. Vanaf de eerste fase, de inventarisatiefase, is overleg gevoerd met een groot aantal partijen, waaronder de Vereniging Natuurmonumenten, de Waterschappen, het Ministerie van Defensie, Stichting Drents Landschap, Staatsbosbeheer, LNV Noord, Dienst Landelijk Gebied, NLTO en de aanliggende gemeenten Tynaarlo, Noordenveld en Midden-Drenthe. Achter in het rapport is een overzicht van de deelnemende partijen opgenomen. Deze partijen zijn tevens, door middel van bijeenkomsten van de klankbordgroep betrokken bij het ontwikkelen van de Langetermijnvisie en deze Kortetermijnvisie. Ook de inwoners van Assen en omliggende gemeenten hebben, door middel van enquêtes en bewonersbijeenkomsten belangrijke bijdragen geleverd aan de totstandkoming van de Lange- en Kortetermijnvisie. Bijzonder

in het proces was het 'Langetermijnspel' dat samen met de betrokkenen is gespeeld en waarin voorstellen voor concrete locaties konden worden gedaan. In de laatste serie bijeenkomsten, intern, met onder meer de klankbordgroep en de bevolking in het voorjaar van 2007, werden bouwstenen voor de inrichting van de geselecteerde locaties Messchenveld II en Assen-Zuid geformuleerd.

### Plan- en studiegebied

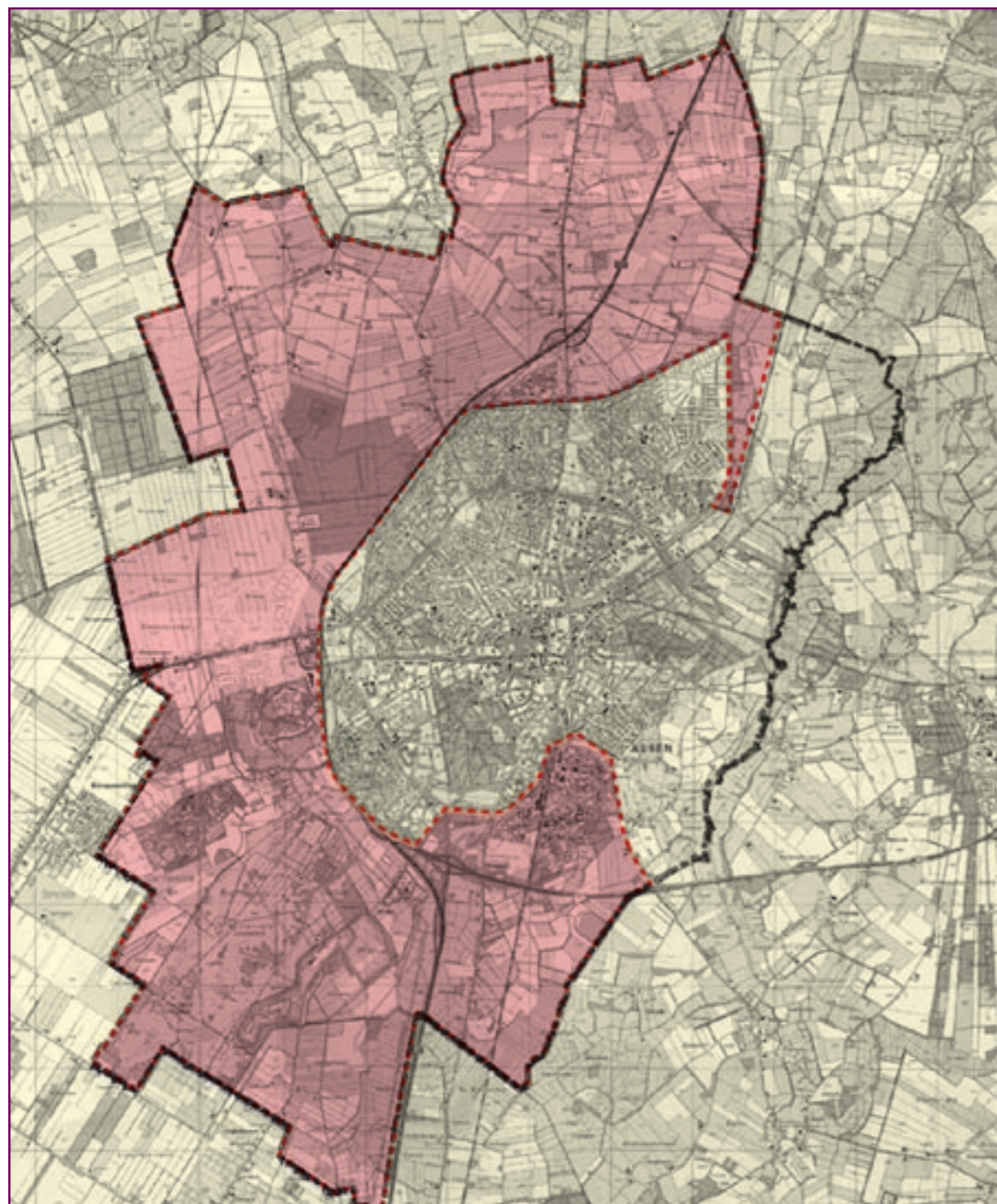
Op bijgaande kaart is het plangebied weergegeven. De totale oppervlakte van het plangebied is circa 4060 ha. Het plangebied omvat de gehele stadsrandzone binnen de grenzen van de gemeente Assen, met uitzondering van de oostrand. De oostrand wordt bepaald door het waardevolle beekdal van de Drentsche Aa en komt daarom niet in aanmerking voor grootschalige nieuwe ontwikkelingen. Omdat een ruimere blik gewenst is om beslissingen te nemen, is een ruime zone als studiegebied in de inventarisatie meegenomen.

### Doel van dit structuurplan

Dit structuurplan geeft richting aan het faciliteren van toekomstige ruimteclaims aan de noord-, west- en zuidkant van de stad zonder dat de bijzondere natuur-, cultuur- en landschappelijke waarden van het gebied wezenlijk worden aangetast. Daar ligt namelijk de vraag voor de komende periode: op welke wijze kan aan de programmatische vraag worden voldaan in combinatie met het beschermen en versterken van de groene en blauwe kwaliteiten. Anders gezegd: hoe kan in de toekomst bij nieuwe ontwikkelingen de groene kwaliteit als nieuwe identiteit in de ontwerpen worden gebruikt, zodat stedelijke ontwikkeling en landschappelijke ontwikkeling elkaar niet bestrijden maar juist versterken?

### Duurzaamheid

Het gaat er om nieuwe ontwikkelingen duurzaam in te bedden in het gebied met behoud van de landschappelijke -en cultuurhistorische waarden waarbij een positieve bijdrage wordt geleverd aan het gehele woon-, werk- en leefklimaat van Assen. Het begrip duurzaamheid heeft daarbij zowel betrekking op de milieuaspecten ("sustainability") als op duurzaamheid in de zin van een ontwikkeling die langdurig van waarde zal zijn ("durability"). Een nieuwe ontwikkeling is dat de gemeente Assen inzet op een aanzienlijke CO<sub>2</sub>-reductie. Dit stelt eisen aan de inrichting van de nieuw te ontwikkelen gebieden.



#### LEGENDA PLANGEBIED

- Gemeentegrens
- Plangebied
- studiegebied, ruime zone rond het plangebied

### Een strategisch plan voor de lange termijn en concrete locaties voor de korte termijn

Voorafgaand aan deze Kortetermijnvisie is reeds een strategie voor de ontwikkeling op de lange termijn geschetst. De Langetermijnvisie laat voldoende flexibiliteit om over langere tijd op nieuwe en nog onbekende ontwikkelingen in te kunnen spelen. Binnen deze visie zijn voor de korte termijn vervolgens concrete keuzen gemaakt.

### Planperiode

Voor de korte termijn wordt de periode tot 2020 gehanteerd. Het is echter belangrijk te vermelden dat deze periode niet hard is. Het is goed mogelijk dat de vraag naar woon- of werklocaties de komende jaren zodanig wijzigt, dat al eerder dan 2020 met meer dan in deze rapportage genoemde prioritaire locaties moet worden gestart. Uiteraard dienen deze locaties te passen binnen de kaders die in de Langetermijnvisie zijn gesteld. Ten behoeve van dit structuurplan is een plan-m.e.r. uitgevoerd.

### Visie Korte termijn

De analyse op basis van gebiedsaspecten en de discussies met de bevolking, deskundigen en andere betrokkenen over de invulling van de Langetermijnvisie, hebben geleid tot de in deze rapportage gepresenteerde concept-visie voor de korte termijn. Het jaar 2020 wordt daarbij als tijdhorizon gebruikt. Afhankelijk van de sociale en economische omstandigheden zullen de ontwikkelingen binnen dit kader sneller of langzamer plaatsvinden.

### Milieueffectrapportage

De gekozen milieueffectrapportage (m.e.r.) voor de uitbreidingslocaties in Assen heeft een specifieke opzet. Er is gekozen voor een gebiedsdekkende m.e.r procedure, de zogenaamde "Combi-m.e.r met aanvulling". De eerste fase van de m.e.r. is afgerond met het opstellen van dit ontwerp-plan Milieueffectrapport stadsrandzone Assen. Hierin zijn de mogelijke uitbreidingslocaties in de gemeente Assen opgenomen en is een keuze gemaakt voor de uitbreidingslocaties voor de korte termijn tot 2020. De m.e.r. procedure is gekoppeld aan het Structuurplan stadsrandzone Assen.

Onderstaande stappen geven de procedure weer die gevolgd is voor deze m.e.r.

1. Openbare kennisgeving.
2. Opstellen en ter inzagelegging Startnotitie Milieueffectrapport. Voor de "Combi-m.e.r met aanvulling" is in 2004 de startnotitie opgesteld. Daarmee zijn het bevoegd gezag (de gemeenteraad), belanghebbenden en de wettelijke adviseurs (2) geïnformeerd over de voorgenomen activiteiten. Na bekendmaking van de startnotitie (17 juni 2004) is er de mogelijkheid geweest voor inspraak, advies en overleg.

3. Advies voor richtlijnen voor het MER en vaststelling richtlijnen voor het MER door de gemeenteraad. De commissie voor de milieueffect-rapportage heeft advies uitgebracht over de richtlijnen. Het advies is overgenomen hetgeen heeft geleid tot een definitieve vaststelling van de richtlijnen van de gemeenteraad bij besluit van 27 januari 2005. In paragraaf 1.2.4 wordt ingegaan op de richtlijnen.
4. Opstellen ontwerp-planMER
5. Ter inzage legging ontwerp-structuurplan en ontwerp-planMER  
Het ontwerp-structuurplan en ontwerp-planMER worden zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kunnen zienswijzen en overlegreacties worden ingediend en wordt de commissie voor de m.e.r. gevraagd advies uit te brengen.
6. De gemeenteraad betreft de zienswijzen, overlegreacties en adviezen bij de definitieve vaststelling van het planMER en structuurplan.
7. Bekendmaking en mededeling van het planMER en structuurplan.
8. Evaluatie van de effecten na realisatie.
9. In de vervolgfase wordt bij het opstellen van (voorontwerp)-bestemmingsplannen voor de in het structuurplan aangewezen gebieden, indien het MERplichtige activiteiten betreft, de besluit-m.e.r procedure (opstellen van inrichtingsalternatieven) gevolgd.

### Opbouw structuurplan

De rapportage Kortetermijnvisie Assen bouwt voort op de rapportages uit fase 1 'Inventarisatie' en 'Inventarisatie, modellen en varianten' en de eerste rapportage uit fase 2 'De Langetermijnvisie Assen'.

De Kortetermijnvisie is als volgt opgebouwd.

In hoofdstuk 2 wordt de opgave voor de korte termijn, zowel kwantitatief als kwalitatief, beschreven.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het doorlopen planproces in beeld gebracht. Hierin wordt het resultaat van de doorlopen stappen tot aan de Langetermijnvisie samengevat.

Hoofdstuk 4 bestaat uit de Kortetermijnvisie voor de stadsrandzone van Assen.

Allereerst worden de resultaten van het interactieve proces met de bevolking en andere betrokkenen beschreven. Vervolgens wordt de afweging op basis van milieuaspecten en de samenvatting van de natuurscan behandeld. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een plankaart en een beschrijving van de Kortetermijnvisie op basis van planaspecten.

In hoofdstuk 5 wordt een doorkijk gegeven naar de toekomst onder de titel 'Hoe nu verder', hier is ook een procedureschema opgenomen.

## Hoofdstuk 2

# DE OPGAVE VOOR ASSEN TOT 2020

### 2.1 DE KWANTITATIEVE EN KWALITATIEVE VRAAG

De kwantitatieve en kwalitatieve vraag zijn voor de ontwikkeling van de stadsrandzone onlosmakelijk met elkaar verbonden. De vraag naar ruimte voor woningen wordt bepaald door de groei van de bevolking en een behoefte aan een grotere diversiteit aan woonmilieus, samenhangend met een grotere diversiteit aan levensstijlen. Dit geldt ook voor werken, waar kwaliteit steeds meer gezien wordt als een investering met toekomstwaarde.

Voor de kwantitatieve opgave wordt uitgegaan van de benodigde capaciteiten voor de gemeente en de regio uit de regiovisie Groningen-Assen.

### Wonen

#### Wonen kwantitatief volgens opgave regiovisie

De benodigde extra capaciteit in de periode 2007 tot 2020 is in het kader van de regiovisie geraamd op ca. 6800 woningen. Dit is de netto opname capaciteit. De resterende capaciteit in Kloosterveen I, II en Kloosterveste bedroeg in 2007 2720 woningen. Dit betekent dat er ruimte gevonden moet worden voor ca. 4080 woningen in de bestaande stad (inbreiding) en buiten het bebouwde gebied (uitleg) samen.

In de 2e interactieve sessie gaf de bevolking aan dat er meer in de bestaande stad gebouwd moet worden dan tot nu toe het geval was. De commissie voor de MER adviseerde in de richtlijnen voor de MER de mogelijkheden voor inbreiding in de bestaande stad te betrekken in de MER-rapportage.

Na een inventarisatie van de mogelijkheden voor inbreiding wordt voorgesteld de inbreiding drastisch op te hogen van ca 100 woningen per jaar tot 150 woningen per jaar. In totaal wil de gemeente nu in de periode 2007 – 2020 ca 1950 woningen realiseren op inbreidingslocaties. Daarmee wordt de opgave voor nieuw te bouwen woningen in de nieuwe uitbreidingslocaties van de visie stadsrandzone bepaald op 2100 a 2200 woningen tot 2020. Er is in de woningbouw echter sprake van aanzienlijke risico's, zowel in de inbreidingslocaties als in uitleglocaties.

Gezien het grote belang in regiovisieverband om met name de woningbouw in Assen en Groningen veilig te stellen wordt het noodzakelijk geacht op de lange termijn in een doorkijk tot 2030 de voor die periode geraamde capaciteit van ca 2200 woningen in de uitleg nu reeds te betrekken bij de locatiekeuzes.

Dit betekent dat bij de ontwikkeling van de nieuwe locaties voor woningbouw in de stadsrandzone rekening gehouden moet worden met uitbreidingsmogelijkheden in de perioden 2020-2030. In deze doorkijk wordt ook de relatie gelegd met de mogelijkheden om openbaar vervoer en voorzieningen beter bij de ontwikkeling van de nieuwe woongebieden te betrekken. De totale benodigde capaciteit in de uitleg tot 2030 wordt op ca 4300 woningen geraamd waarvan als vermeld 2100 a 2200 in de periode tot 2020.



### **Kwaliteit primair**

Bij de ontwikkeling van een visie voor de stadsrand is het begrip kwaliteit belangrijk. Kwaliteit omvat daarbij allereerst het laadvermogen van het landschap. Het proces waarin de Structuurplan voor de stadsrandzone van Assen tot stand is gekomen is daar ook op gericht: door middel van de lagenbenadering is de mogelijke zoekruimte voor ontwikkelingslocaties in beeld gebracht. Kwaliteit staat vervolgens voor de gewenste toekomstige typologie van wonen en werken. Deze hangt direct samen met bijvoorbeeld de dichtheid en de hoeveelheid groen. Daarbij wordt ook een directe link gelegd met mogelijke verdichtingen binnen het bestaand stedelijk gebied. Ten derde staat het begrip kwaliteit voor de identiteit van Assen als geheel. In de recent gevoerde stadsgesprekken is naar voren gekomen dat de bevolking hecht aan de ontwikkeling van Assen als een combinatie van 'een sociaal betrokken, sfeervol en leefbaar dorp in het groen' met 'de economische en culturele levendigheid en variatie van een stad'. Deze uitspraak stelt zowel kwalitatieve eisen ten aanzien van de vorm van toekomstige ontwikkelingen, als kwantitatieve eisen ten aanzien van een minimale grens om het voorzieningenniveau te kunnen garanderen.

### **Programma en laadvermogen**

Met betrekking tot het kwantitatieve programma wordt het programma voor de korte termijn, zoals hierboven genoemd, geconfronteerd met de uitkomsten van de Langetermijnvisie.

### **Samenhang met bestaande stad en woningvoorraad**

Visievorming voor de uitbreiding van de stad in het kader van het Structuurplan Assen hangt nauw samen met intensiveringsmogelijkheden in het bestaand stedelijk gebied en met de verbetering van de bestaande woningvoorraad. In het Woonplan zijn de toekomstige woonwensen en het gewenste programma in kaart gebracht. De variëteit in doelgroepen en leefstijlen, en daarmee woonwensen, staat daarbij centraal. De factor tijd in de ruimtelijke ontwikkeling wordt belangrijk geacht. Dit speelt zowel op grotere schaal, waarbij het gewenst is ruimte vrij te houden voor toekomstige ontwikkelingen, als op kleinere schaal, waarbij flexibiliteit gewenst is (flexibel wonen, sloopbestendigheid). Bovendien is een Structuurvisie voor de binnenstad vastgesteld.

### **Inspelen op trends**

Voor Assen is het van belang dat een aanbod ontstaat dat een aanvulling is op de bestaande voorraad en dat inspelt op trends als ontgroening en vergrijzing, een toenemende behoefte aan individuele expressie, ruimte en groen.

### **Woonmilieus in stadrandzone en in het bestaande stedelijk gebied**

Duurzaamheid wordt op alle niveaus meegenomen in de planopzet. Het gekozen planproces met de lagenbenadering is daarbij de eerste stap. Zoals al eerder is opgemerkt zijn op de woningmarkt trends te onderscheiden gekoppeld aan een veranderende bevolkingsopbouw en veranderende wensen ten aanzien van bijvoorbeeld individualiteit. Variëteit in aanbod met meer ruimte en een groene woonomgeving, individueel opdrachtge-

verschap, ruimte voor specifieke woonwensen (bijvoorbeeld woningen voor ouderen met voorzieningen) en ruimte voor combinaties van wonen en werken zijn daarvan voorbeelden. De ontwikkeling van de stadsrandzone kan daarom zowel kwalitatief als kwantitatief niet los worden gezien van de intensiveringsmogelijkheden van bestaand stedelijk gebied van Assen.

### **Samenwerking met andere partijen**

In de opzet van het proces is in een vroeg stadium contact gelegd met betrokken partijen. Dit geeft de mogelijkheid om in vervolgstappen gezamenlijke ontwikkelingen ter discussie te stellen. In deze Kortetermijnvisie is, in samenwerking met de betrokken partijen, gekeken naar de mogelijkheden van gewenste groenstructuren (bijvoorbeeld over ruimte en groen en de ecologische verbindingzones door het te ontwikkelen gebied). Dit is vertaald in de Groenvisie Stadsrandzone Assen, als uitwerking van 200 ha natuur. Bij de invulling van de groene structuren wordt samenwerking gezocht met betrokken partijen.

### **Funciecombinaties**

Waar mogelijk worden funciecombinaties gezocht. Dit is mogelijk voor zover daarmee geen ongewenste situaties, bijvoorbeeld door milieuhinder (werken en wonen), worden gecreëerd. De nieuwe bestemmingsplannen zullen daarop inspelen in zin waarbij mogelijkheden voor bijvoorbeeld combinatie van wonen met werken, water of groen in kaart worden gebracht. Mogelijke locaties voor combinaties van wonen en landgoederen zijn al in het Bestemmingsplan Buitengebied opgenomen.

### **Wonen, werken en duurzaamheid**

Duurzaamheid bevat de onderdelen milieu/energie, sociaal, economie en ecologie.

Wat betreft de sociale duurzaamheid geldt dat de nieuwe woongebieden niet alleen veilig moeten zijn, maar ook gekenmerkt moeten worden door een sociale structuur en cohesie, die o.a. uitmondt in de verschillende voorzieningen. Dit dient voor het welbevinden, de gezondheid en ontwikkeling van de inwoners.

Van groot belang is het besluit van de Raad om Assen CO<sub>2</sub>-neutraal te maken in de periode tot 2020. De nieuwe woon- en werkgebieden gaan daar op korte termijn al een belangrijke bijdrage aan leveren. Waaronder het bouwen van energieneutrale woningen, het minimaliseren van het grondstof- en materiaalgebruik (bijvoorbeeld water, bouwmaterialen), het beperken van fossiele brandstoffen (ondermeer het beperken van de groei van het autogebruik, energiebesparing) en het omschakelen op duurzame brandstoffen en energiebronnen. Verder wordt in de nieuwe woon- en werkgebieden ook gekeken naar de mogelijkheid extra productie van energie mogelijk te maken. Hiertoe wordt een energiestudie stadrandzone opgesteld en uitgewerkt voor de te ontwikkelen woon- en werkgebieden. De gemeente werkt bij het opstellen van de energiestudie samen met de provincie. De keuze voor duurzaamheid brengt een totaal andere aanpak met zich mee dan tot nu toe en wordt sturend bij de inrichting van de gebieden.



## Werken

### Werken kwantitatief volgens opgave regiovisie Groningen-Assen

De uitgifte aan bedrijventerrein in de afgelopen 7 jaar bedroeg gemiddeld 7,5 ha netto per jaar waarvan ca 1 ha ( 15%) per jaar wegens transformatie van bedrijventerrein naar woningbouw en andere functies. Assen heeft qua werkgelegenheid een belangrijke regionale functie. Bij de raming van de toekomstige vraag naar bedrijventerrein wordt er van uitgegaan dat de economische ontwikkeling gelijke tred moet houden met de bevolkingsontwikkeling. Tot 2020 moet rekening gehouden worden met een sterke doorgaande werkgelegenheids groei en in de periode daarna met een geringe afvlakking van de groei. Verwacht wordt dat de groei zich met name voor zal doen in de kantoren en dienstensfeer en in de zorg waardoor de stedelijke economie gaat verdienstelijken. Dit gaat gepaard met intensiever ruimtegebruik waarbij vaker gebouwd wordt in meerdere bouwlagen. Daarnaast moet rekening gehouden worden met de ruimtebehoefte van traditionele bedrijfsvormen.

In de industriële sfeer zal de werkgelegenheid verder afnemen en bedrijven deels naar het buitenland verdwijnen. Rekeninghoudende met bovengenoemde effecten wordt de vraag in de periode 2007 tot 2020 uitgaande van gemiddeld jaarlijks 6 ha netto exclusief compensatie voor de transformatie van het stadsbedrijvenpark naar woningbouw, geraamd op 85 ha. Evenals bij de woningbouw speelt ook bij de ontwikkeling van bedrijventerrein de wens om het ruimtegebruik in de bestaande stad te intensiveren een belangrijke rol. Daarbij wordt met name gekeken naar de mogelijkheden van het stedelijk bedrijvenpark. Het stedelijk bedrijvenpark biedt zowel mogelijkheden voor transformatie naar woningbouw, als voor revitalisering. Het gebied Havenkade en omgeving biedt goede mogelijkheden voor transformatie naar woningbouw en is daarom betrokken bij de inventarisatie van locaties voor inbreiding in de bestaande stad. Gezien de grote risico's die verbonden zijn aan nieuwbouw op inbreidingslocaties en in het bijzonder de transformatielocaties en het tempo waarin de transformatie en de revitalisering gerealiseerd kunnen worden, wordt ook voor bedrijventerreinen extra plancapaciteit gecreëerd middels een doorkijk naar 2030. Op deze wijze wordt het mogelijk de opgaves voor wonen en werken op elkaar af te stemmen en een goede planning te maken voor de transformatie en revitalisering van het stadsbedrijvenpark. De vraag naar bedrijventerrein voor de periode 2020 tot 2030 wordt gezien de afvlakking van de groei en de verdienstelijking van de economie geraamd op 5 ha per jaar exclusief transformatie en revitalisering, in totaal ca 50 ha netto. De totale vraag naar bedrijventerrein tot 2030 komt daarmee op ca 135 ha. exclusief transformatie en revitalisering.

Voor transformatie van het gebied Havenkade en omgeving wordt tot 2020 uitgegaan van ca 15 ha ( 450 woningen ) en voor de periode 2020 tot 2030 van ca 30 ha ( 1100 woningen). Naast deze transformatie moet rekening gehouden worden met verplaatsingen van zorginstelling, onderwijs, perifere detailhandel naar beter bereikbare locaties in het toekomstige werklandchap. Hiervoor wordt voor de periode tot 2030 20 ha geraamd. In totaal is tot 2030 ca 65 ha nieuw bedrijventerrein nodig ter compensatie van de transformatie op het stedelijk bedrijvenpark.

Naast transformatie is ook revitalisering van groot belang voor intensivering van het grondgebruik. Het stedelijk bedrijvenpark is als oudste werklocatie dringend aan een forse ingreep toe. Delen zijn sterk verouderd, staan deels leeg en hebben een geringe dichtheid. Er zijn ook functies die geheel uitgeplaatst kunnen worden. Als er van uitgegaan wordt dat ca 150 ha van het stedelijk bedrijvenpark voor revitalisering in aanmerking komt en door revitalisering tot 2030 een intensivering van het ruimtegebruik gerealiseerd kan worden met 20 % levert dat een extra capaciteit op tot 2030 van ca 20 ha netto.

Begin 2008 was nog ca 41 ha netto beschikbaar op het Messchenveld II, Peelerpark, Scheepersmaat. De behoefte aan extra bedrijventerrein tot 2030 kan dan als volgt berekend worden;

Vraag 2007-2020	ca 85 ha netto
Vraag 2020-2030	ca 50 ha netto
Compensatie transformatie 2007-2030	ca 65 ha netto
	<hr/>
	ca 200 ha netto
Mogelijkheden revitalisering stadsbedrijvenpark 2007-2030	
	ca 20 ha
Beschikbaar bedrijventerrein begin 2008	ca 40 ha
	<hr/>
	ca 90 ha netto
	<hr/>
Extra benodigd in stadrandzone tot 2030	ca 140 ha netto

### Werken kwalitatief

#### Beeldkwaliteit

Voor de laatste jaren neemt de aandacht voor de kwaliteit van werklocaties sterk toe. Dit is deels ingegeven door een achterstand ten opzichte van woonlocaties. Het gevolg van deze achterstand is zichtbaar in bedrijventerreinen met anonieme dozen of protserige zichtlocaties langs de autosnelwegen. De beeldkwaliteit van bedrijventerreinen, zowel van de afzonderlijke gebouwen als het bedrijventerrein als geheel, vormt een belangrijk aandachtspunt. Dit is mede ingegeven door het besef dat ruimtelijke kwaliteit niet alleen een cultureel maar ook een economisch aspect heeft. De toekomstwaarde van bedrijventerreinen wordt door de kwaliteit bepaald. Wezenlijk hierbij is de groene inrichting van de gebieden tot groene werklandschappen met ruimte voor natuur. De beeldkwaliteit van hoogwaardige werkgelegenheid kan een belangrijk element vormen in het zicht en daarmee voor het imago van Assen vanaf de autosnelweg. Daarbij zijn met name de zuidelijke knoop als (groene) toegangspoint tot het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen en de overige aansluitpunten met de autosnelwegen van belang. Bij de ontwikkeling van Assen Zuid is de opgave dit gebied een bijzondere kwaliteit te geven door vooraf te investeren in het landschap zodat de inpassing van de bebouwing niet nadien invulling krijgt maar de gebouwen en bedrijven zich voegen in het landschap. Het gebied heeft daarmee vanaf het begin het karakter van een



werklandschap waarmee het zich in positieve zin onderscheidt van de bekende, gebruikelijke beelden van bedrijventerrein. De nieuwe werkgebieden zijn niet zichtbaar vanaf de snelweg (groene afscherming), met uitzondering van doorzichten naar gebouwen met een hoge beeldkwaliteit. Tussen het Drentsche Aa-gebied en Assen-Zuid komt een groene afscherming.

### **Duurzaamheid.**

Duurzaamheid voor bedrijventerreinen omvat verder ook aspecten als het gebruik maken van aanknopingspunten in ondergrond en landschap (o.a. behoud en ontwikkeling landschapselementen), ecologie, de waterhuishouding (opvang en afvoer regenwater, bergingscapaciteit), materiaalgebruik en funderingstechnieken. Belangrijk is het inzetten op energiebesparing en duurzame energie, gericht op CO<sub>2</sub>-neutrale gebieden. Ook in het beheer kan duurzaamheid worden gerealiseerd door introductie van parkmanagement.

### **Funciecombinaties en dubbel ruimtegebruik**

Door werklocaties te combineren met andere functies kan een meerwaarde worden bereikt. Een combinatie met wonen kan de sociale veiligheid op bedrijventerreinen bevorderen. Een combinatie met waterberging, recreatie en groenontwikkeling maakt de werkomgeving aantrekkelijk. Een voorbeeld is dubbel ruimtegebruik waarbij opslagloodsen deels in een geluidswal ondergronds worden gerealiseerd en het landschap over de gebouwen wordt "heengetrokken".

### **Mobiliteit**

In de komende jaren zal de landelijke trend zijn dat het autobezit en -gebruik nog (fors) toenemen. Deze trend krijgt ook zijn weerslag in Assen. Vanuit het beleid van duurzaamheid moet het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer worden bevorderd en de groei van het autoverkeer worden beperkt. De auto blijft in Drenthe echter een belangrijk vervoermiddel.

De locatiekeuze voor woon- en werkgebieden moet afgestemd worden op de capaciteit en ontwikkelingsmogelijkheden van de stedelijke hoofdinfrastructuur voor auto, fiets en openbaar vervoer.

Een toename van 4000 woningen betekent grofweg 24.000 autoritten en 16.000 fietsritten per dag extra. In het spitsuur vindt ca. 10% van deze ritten plaats. Het aantal auto- en fietsritten dat wordt geproduceerd door een bedrijventerrein kan moeilijker worden ingeschat aangezien nog niet bekend is wat voor een type bedrijven het terrein zal gaan aantrekken en hoe intensief het terrein zal worden bebouwd.

### **Auto**

De stroomwegen (A28 en N33) rondom Assen bieden in de toekomst nog voldoende capaciteit om een toename in de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer te verwerken. Bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen zal de druk op de bestaande infrastructuur van Assen toenemen. Het hoofdwegennet (ontsluitingswegen) van Assen heeft in de toekomst (na 2020)

niet op alle plaatsen voldoende capaciteit om de toename van het gemotoriseerde verkeer door de groei van het aantal inwoners/woningen te verwerken. Dit komt vooral naar voren op de toegangsroutes naar de stad en bij de aansluitingen op de Europaweg. Vanuit de stadsrand is het aantal toegangen richting de binnenstad beperkt. Spreiding van verkeer over meerdere poorten van de binnenstad verdient de voorkeur.

Bij een toename van het autobezit moet in (nieuwe) woonwijken rekening worden gehouden met een hogere parkeernorm (2 parkeerplaatsen per woning). In de nieuwe woonwijken en werkgebieden zal de parkeervraag vooral op eigen terrein opgelost moeten worden.

### **Fiets**

Binnen het stedelijke gebied is de fiets een belangrijk vervoermiddel. Voor verplaatsingen binnen Assen wordt de fiets goed gebruikt. Het beleid is erop gericht om verplaatsingen tot 7,5 km vooral met de fiets te laten maken. Hiervoor is een aantrekkelijk fietsnetwerk nodig. Het fietsnetwerk moet vooral comfortabel (asfalt/beton) zijn en korte, snelle routes hebben. Nieuwe woon- en werkgebieden moeten aansluiten op het primaire fietsnetwerk. Het is van belang dat het centrum en de voorzieningen goede stallingsvoorzieningen hebben. Speciale aandacht is hierbij ook nodig voor voorzieningen bij het station en de bushaltes.

Nieuwe woongebieden moeten ook aansluiten op het netwerk van recreatieve fietspaden.

### **OV**

Assen is gelegen aan het spoor Groningen-Zwolle. Het station is het vertrekpunt van Q-liners, streek- en stadsbussen. Hiermee heeft Assen een goede ontsluiting met openbaar vervoer. In de regio Groningen Assen wordt aangegeven dat stations als Assen Noord (Marsdijk) en Assen Zuid kansrijk zijn. Het station Assen Zuid kan een multifunctioneel transferium worden. Dit station is vertrekpunt voor (HOV)-bussen richting Rolde/Gieten en de woonwijk Kloosterveen daarnaast is dit station van belang voor bezoekers van evenementen op/bij het TT-Circuit.

Vanuit het belang van het openbaar vervoer gaat de voorkeur uit naar woon- en/of /werkgebieden, die binnen het invloedsgebied liggen van een station (spoor) of een halte (tram of bus). Het invloedsgebied van een station ligt vooral binnen een straal van 2 km, het invloedsgebied van een bushalte ligt binnen straal van 500 meter.

Er is een sterke verkeersrelatie tussen Assen en Groningen. Deze relatie zal ook voor de bewoners van nieuw te bouwen woningen gelden. Dit betekent dat er ook goede openbaar vervoerverbindingen van en naar Groningen moeten zijn of gemaakt moeten worden. Parkeermaatregelen in en rondom de binnenstad van Groningen en Assen zullen het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren.

Voor de nieuwe woonwijken geldt dat een stedenbouwkundige inrichting, gericht op de halte(s) van het hoogwaardig openbaar vervoer en de fietsvoorzieningen een grote bijdrage kan leveren aan de aantrekkelijkheid en het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets.





## Recreatie en Toerisme

Uit de inventarisatie blijkt dat de stadsrandzone van Assen uitstekende mogelijkheden biedt voor versterking van zowel recreatie als toerisme. Er liggen kansen voor het versterken van de toeristische sector bij de ontwikkeling van met name het zuid-westelijke deel van de stadsrandzone. Het gebied rond het TT-circuit/TT-World leent zich bij uitstek voor de versterking van de toeristische sector. In relatie tot een stedelijke ontwikkeling in Assen-Zuid en met name een station Assen-Zuid kan hier een ontwikkeling ontstaan waarmee de zuidzijde van Assen de "Poort van het Noorden" kan worden. De visuele anonimiteit van Assen (Zuid) en het circuit kan hiermee doorbroken worden. Het gebied ten zuiden van het recreatiegebied Baggelhuizen - tussen Witterhaar en de snelweg - kan hierbij betrokken worden zodat een goed bereikbare toeristische recreatieve zone ontstaat die aansluit op het Verkeerspark en het TT-circuit.

Voor het Recreatiegebied Baggelhuizen zal een herinrichtingsplan worden opgesteld, waarbij een betere inbedding in de omgeving kan zorgen voor een aantrekkelijk recreatiegebied voor toeristen en de huidige en toekomstige inwoners van Assen. In de Groenvisie stadsrandzone Assen worden beelden geschetst van de ontwikkeling van recreatieve fiets- en wandelstructuur in de stadsrand met onder andere een fietsrondje om de stad. Belangrijk is de aansluiting op de stad en de nieuwe woongebieden, evenals het invullen van ontbrekende recreatieve schakels.

Ook het Toeristisch Recreatief Ontwikkelings Plan (TROP) biedt aanknopingspunten voor versterking en uitbreiding van de toeristisch recreatieve structuur in de westelijke stadsrandzone. Een routenetwerk - vanuit de stad naar buiten - bestaande uit wandel- en fietspaden, wegen en parkeervoorzieningen vormt de basis voor goede recreatiemogelijkheden in een stedelijke omgeving. Door een goede recreatiehoofdinfrastructuur kunnen dagattracties, recreatiegebieden en accommodaties met elkaar verbonden worden.

Versterking van de groen-blauwe ring rondom de stad aan de westkant, kan de stad en het buitengebied dichterbij elkaar brengen. Een recreatiecorridor rondom Kloosterveen III noord en west en zuid en richting het Fochteloërveen kan recreatieve uitlopmogelijkheden voor toekomstige bewoners van de stadsrand bieden.

Naast de 27-holes golfbaan en het arboretum heeft het zuidelijk deel van het bos/golfterrein potentie voor aanvullende recreatieve ontwikkelingen.

## Natuur en landschap

Naast de stedelijke ontwikkeling is er een stevige ontwikkeling nodig van groen en natuur. Waar mogelijk gebeurt dit in combinatie met water. Ontwikkeling van groen en natuur (inclusief water) in relatie tot de functies wonen, werken, toerisme en recreatie en als onderdeel van het Regiopark van de regio Groningen- Assen is een belangrijke randvoorwaarde voor een integrale stedelijke ontwikkeling. Als gevolg van de groei van Assen is er ook een toenemende vraag naar ruimte voor natuur, landschap en recreatie. Tussen 2000 en 2030 groeit de Asser bevolking met een kwart. Daarvan afgeleid is de behoefte aan realisatie van 'nieuwe natuur' geraamd op 200 ha. Deze hectares kunnen de aantrekkelijkheid van Assen verder vergroten. Boven op deze nieuwe hectares is een versterking van het bestaande landschap gewenst. Bij dit laatste gaat het om een zoekgebied van zo'n 1000 hectare. In toenemende mate blijkt dat groen een positieve bijdrage levert aan het welbevinden en dat investeren in het groen zich terugverdient. Voor de invulling van het nieuwe groen en de versterking van landschap en natuur is een aparte Groenvisie Stadsrandzone Assen gemaakt. Deze visie is tot stand gekomen op basis van gesprekken met natuurbeschermingsorganisaties en andere betrokken organisaties. De uitvoering van de visie zal leiden tot een versterking van de groene mal. Behalve realisering van 'nieuwe natuur' is ook behoud, herstel en ontwikkeling van bestaande natuurgebieden en landschappen een belangrijke doelstelling die de komende decennia gerealiseerd zal worden. Dit zal ook plaatsvinden in samenhang met te ontwikkelen woon- en werkgebieden.

## Agrarische sector

De agrarische sector vormt van oudsher een belangrijke functie in de stadsrandzone. Deze functie staat onder druk doordat andere functies als wonen en werken steeds meer een claim op de ruimte leggen. Voor veel agrarische ondernemers vormt dit een probleem. Te weinig wordt daarbij naast de economische ook de emotionele relatie van de agrariër met zijn of haar bedrijf in ogenschouw genomen. Bedrijven zijn vaak generaties in handen van dezelfde familie, maar momenteel blijken veel boeren op oudere leeftijd zonder een opvolger te zijn.

Het aantal bedrijven zal onontkoombaar verminderen, zowel door de verminderde ruimte als door noodzakelijke schaalvergroting. Maar voor de overblijvende bedrijven kan in de stadsrand ruimte voor een nieuwe en duurzame rendabele toekomst worden geboden. Daarbij vindt ook een verschuiving van de eisen plaats. Een samengaan van agrarisch gebruik en natuurbeheer is in veel gevallen al gebruikelijk, bijvoorbeeld in de zones langs natuurgebieden. Een andere mogelijke ontwikkeling is stadslandbouw, waarbij de kleinschalige en biologische bedrijven zich direct richten op de consumenten in de steden.





## 2.2 DE GROTERE SCHAAL

Visieontwikkeling voor de stadsrand van Assen, zowel voor de lange als korte termijn, is niet mogelijk zonder daarbij een verband te leggen met ontwikkelingen in de omgeving en op andere schaalniveaus.

### Groningen-Assen

In de Nota Ruimte is Groningen - Assen aangewezen als nationaal stedelijk netwerk. Van oudsher is er sprake van een relatief uitgebreide ontwikkeling op de as tussen Assen en Groningen. In de afgelopen eeuwen is dit beperkt tot de dorpen en landhuizen langs de oude assen (Noordwillemskanaal en Asserstraat). Vooral de laatste jaren is er sprake van een stevige groei. De ontwikkeling voltrekt zich daarbij niet alleen langs de historische as, maar vooral langs de nieuwe as, de autosnelweg A28 en de aan te passen N33 (momenteel in procedure). In de oksels van de aansluiting worden bedrijvenlocaties ontwikkeld, prominent als zichtlocatie. Daarbij dreigt een ontwikkeling waarbij van ruimtelijke ontwikkelingen als losse kralen aan een snoer wordt overgegaan tot een volledig verstedelijkte en versteende band. Een duidelijke begrenzing van de stedelijke ontwikkeling van Assen maakt het mogelijk dat de groene buffers met aanliggende dorpen in de band Groningen- Assen gehandhaafd blijven. Daarbij is overigens ook de verschijningsvorm van de ontwikkelingen van belang: bedrijventerreinen met uitgesproken zichtlocaties hebben een volstrekt andere uitwerking dan door groene zones afgeschermd ontwikkelingen. Een visie voor de ruimtelijke ontwikkeling van de hoofdinfrastructuur is daarbij onlosmakelijk met deze discussie verbonden. In dit kader kan bijvoorbeeld worden gepleit voor de ontwikkeling van de autosnelweg A28 tot een "Parkway", een weg omzoomd door groen. Op 17 januari 2006 heeft, als laatste stap in een procedure, de Eerste Kamer ingestemd met de Nota Ruimte. Deze nota stelt 'ruimte voor ontwikkeling' centraal en gaat uit van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Deze nota ondersteunt gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling waarin alle betrokkenen participeren. Het accent verschuift van 'toelatingsplanologie' naar 'ontwikkelingsplanologie'. 'Ruimte voor ontwikkeling' betekent ook dat het rijk voor ruimtelijke waarden van nationaal belang waarborgen creëert om die te kunnen behouden en ontwikkelen. In de Nota is Groningen-Assen aangewezen als een van de zes nationale stedelijke netwerken van Nederland. De nationale stedelijke netwerken zijn bij elkaar de belangrijkste grootstedelijke gebieden van Nederland. Ze zijn zowel politiek-bestuurlijk, sociaal, economisch als cultureel van grote betekenis. De economische kerngebieden zijn geselecteerd op grond van hun economische betekenis. Samen met de hoofdverbindingassen, vormen deze bij elkaar de ruimtelijk-economische hoofdstructuur van Nederland.

## Assen als groene schakel in het landschap

Het karakter en de kwaliteit van Assen wordt voor een groot deel door de directe relatie met het landschap aan de oostzijde gevormd. De kwaliteiten van het landschap aan de westzijde liggen merendeels op afstand, zoals het Fochterloërveen, of zijn relatief verborgen, zoals het Witterveld en nationaal landschap Drentsche Aa. Bij visievorming voor de stadsrandzone wordt gestreefd naar een verandering van Assen tegen natuur en landschap in een positie temidden van natuur en landschap. De stad Assen vormt daarmee een schakel in een robuuste ecologische en landschappelijke verbinding tussen de gebieden ten oosten en westen van de stad. Uiteraard betekent dit niet dat daarmee deze landschappen gelijkvormig dienen te zijn. Integendeel, bij het versterken van de natuur- en landschapswaarden in de stadsrand zal worden uitgegaan van de specifieke ecologische en landschappelijke waarden.

### De groene vingers van Assen

Kenmerkend voor Assen is dat natuur en landschap tot diep in de stad doordringen, bijvoorbeeld via het Asserbos tot aan de Brink. Deze bijzondere kwaliteit draagt bij aan het karakter van een dorp met stedelijke voorzieningen, een kwaliteit die door de bevolking in de recente stads gesprekken bij uitstek wordt geprezen. Bij de ontwikkeling van de stadsrand willen we deze kwaliteit verder uitbouwen. De bestaande "groene vingers" worden veiliggesteld en versterkt. Daarnaast worden nieuwe groene vingers ontwikkeld. Voorbeelden zijn een versterking van de verbinding van het Fochterloërveen en het landschap rond Veenhuizen in oostelijke richting via het Tonckensbos en het recent aangelegde bosgolfterrein naar het stedelijk gebied, of een versterking van de bovenlopen van het Eelder- en Peizerdiep en de Drentsche Aa.

### Samenhang van stadsrand en bestaande stad

De ontwikkeling van een Structuurplan voor de stadsrand is onlosmakelijk verbonden met een visie op de ontwikkelingen in bestaand stedelijk gebied. Dit bleek uit de interactieve bijeenkomsten waar inbreiden in de bestaande stad een terugkerend thema voor de Assenaren was. Het betreft zowel de kwantitatieve als de kwalitatieve aspecten. Kwantitatief kan een sterkere ontwikkeling van het bestaande stedelijk gebied leiden tot een vermindering van de druk op het buitengebied. Kwalitatief ligt er een relatie met de gewenste differentiatie in woon- en werkstijlen. Bepaalde groepen in de samenleving zullen zich bij voorkeur in een meer stedelijke omgeving, nabij de voorzieningen of nabij de openbaar vervoersknooppunten vestigen.



## Hoofdstuk 3

# HET PLANPROCES

Het planproces voor het Structuurplan wordt gekenmerkt door twee aspecten: ten eerste het centraal stellen van de lagenbenadering in het maken van keuzen voor ontwikkelingsrichtingen en -locaties (in de vorm van natuur, landschap, cultuurhistorie etc.) en ten tweede de hoge mate van interactiviteit met de bevolking en andere betrokkenen. Tevens is een plan-m.e.r.-procedure doorlopen.

De zoekruimte voor stedelijke ontwikkelingen is gedurende het proces steeds verder ingekaderd. Hierbij staat het duurzaam inbedden van nieuwe ontwikkelingen in het gebied, met behoud van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden centraal. Daarbij is het belangrijk dat er een positieve bijdrage wordt geleverd aan het gehele woon-, werk- en leefklimaat van Assen. Het begrip duurzaamheid heeft zowel betrekking op de milieuaspecten ("sustainability") als op duurzaamheid in de zin van een ontwikkeling die langdurig van waarde zal zijn ("durability").

Om de zoekruimte voor stedelijke ontwikkelingen steeds verder in te kunnen kaderen zijn de volgende stappen gezet:

### Inventarisatie: het opstellen van de Groene Mal en zoekgebieden

- Bepalen plangebied.
- De inventarisatie volgens de lagenbenadering.
- De ontwikkeling van een Groene Mal en zoekruimtekaart.
- Het opstellen van een randvoorwaardenstellende en waterkansenkaart.

*Discussie met belanghebbenden*

### De ontwikkelingsmodellen

- Het ontwerp van de ontwikkelingsmodellen.

*Discussie met belanghebbenden*

### Bepalen van de Langetermijnvisie (2030)

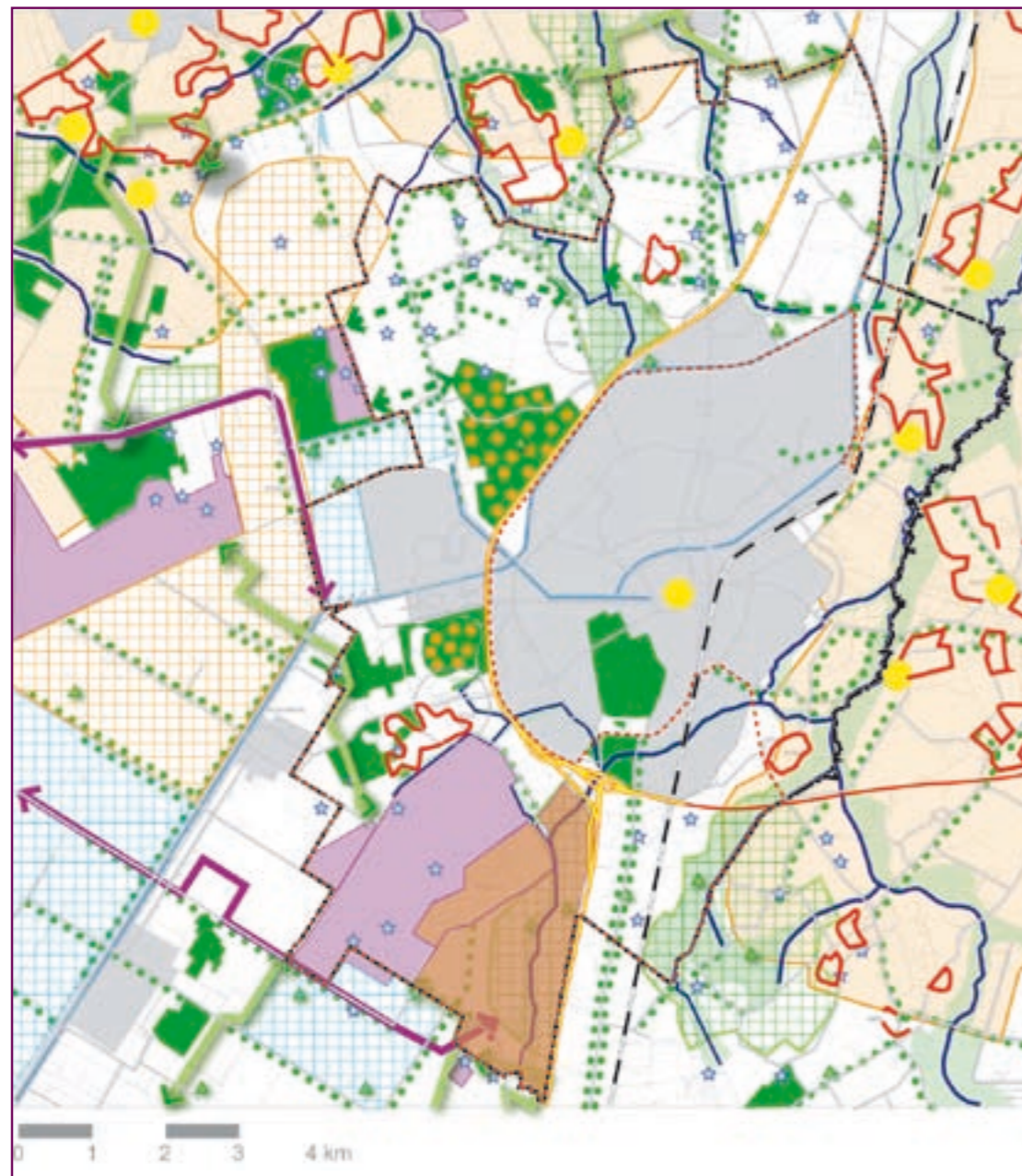
- De Langetermijnvisie (paragraaf 3.5)

*Discussie met belanghebbenden*

### Bepalen van de Kortetermijnvisie (2020)

- De Kortetermijnvisie met prioritaire locaties (Hoofdstuk 4)

De stappen 'discussie met belanghebbenden' kunnen als belangrijke momenten in het planproces worden gezien.



#### LEGENDA GROENE MAL

- |   |   |
|---|---|
| Bebouwd gebied  | Lokale ecologische verbindingzone via bossen, heuvels en heide                |
| Bijzondere functies, verkeerspark, TT-circuit, EOT            | Prov. ecologische verbindingzone via velden of wijken                         |
| Beken en beekdalen  | Graslandgebied met botanisch waardevolle sloten                               |
| Kanalen   | Akkerbouwgebied met ecologisch waardevolle wijken                             |
| Bos / Bos met recreatieve mogelijkheden                       | Akkerbouwgebied van belang voor grasland, zwaaien en stallings                |
| Heide- en hoogveengebieden                                    | Laanstructuren  |
| Essen, categorie A en B                                       | Poelen en bosjes  |
| Cultuurhistorisch waardevolle nederzetting                    | Wegen (NB slechts verharde wegen en niet verharde wegen zijn niet aangegeven) |
| Belvedere-gebieden  | Wijkwaring dorpen (straal: 500 m)   |
| Prov. ecologische verbindingzone via bossen, heuvels en heide | Gemeentegrens   |
|   | Plangrens   |

In dit hoofdstuk wordt het resultaat van deze stappen, tot en met de Langetermijnvisie 2030, kort samengevat. Daarbij wordt het zoekgebied voor stedelijke ontwikkelingen steeds verder ingekaderd. Hoofdstuk 3 gaat in op de Kortetermijnvisie met de prioritaire locaties.

### 3.1. DE OOSTRAND VAN ASSEN

De oostrand wordt bepaald door het waardevolle beekdal van de Drentsche Aa. In het POP II is een groot deel van de oostrand van de stad aangegeven als 'begrenzing ruimtelijke ontwikkeling contourlijn'. Vanuit natuur- en milieuoogpunt komt dit gebied niet in aanmerking voor grootschalige ontwikkelingen en is daarom niet meegenomen.

### 3.2 GROENE MAL EN ZOEKRUIMTE

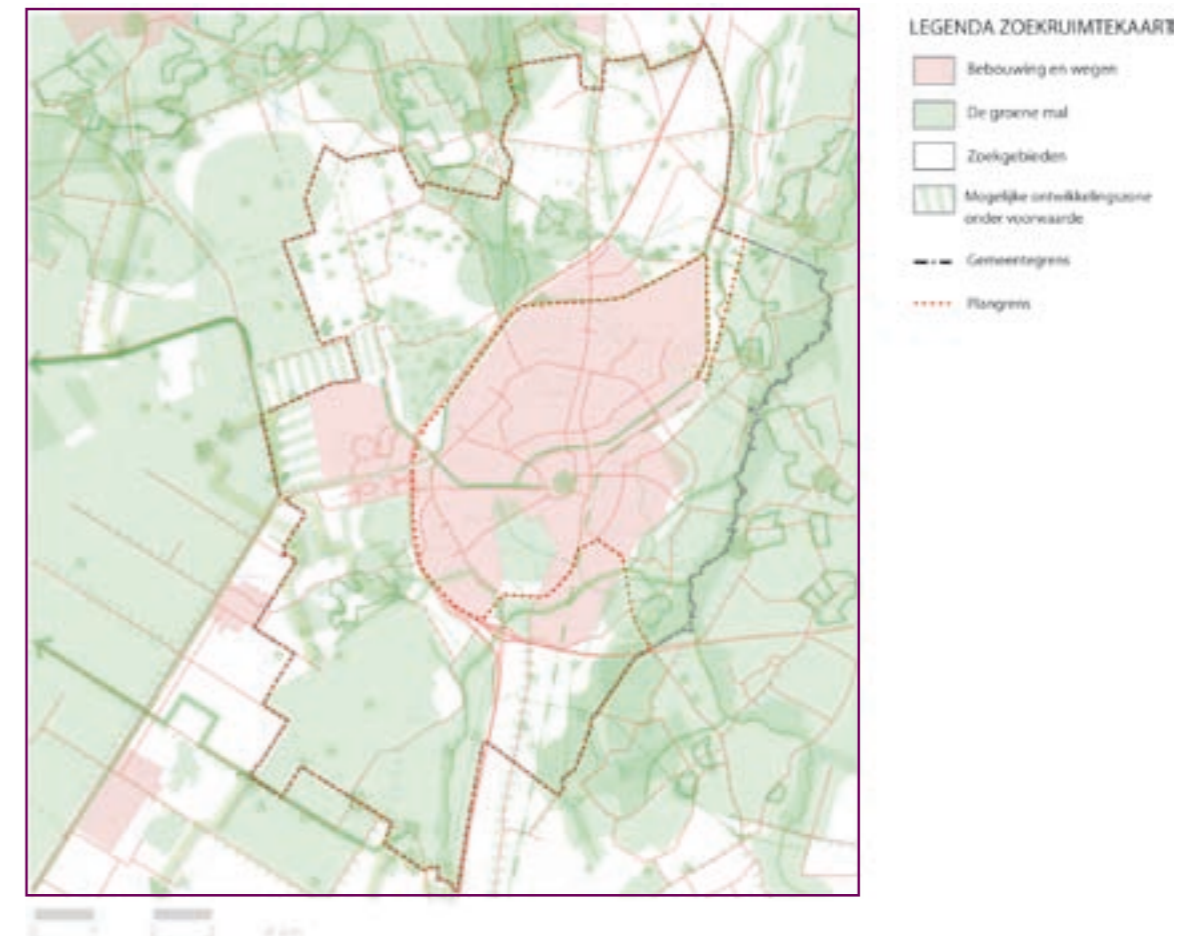
#### De lagenbenadering

Voor de ontwikkeling van het structuurplan voor de stadsrandzone is gekozen voor de methodiek van de lagenbenadering. De lagenbenadering, die ook in de Vijfde Nota voor de Ruimtelijke Ordening (voorafgaand aan de Nota Ruimte) is gehanteerd, is gebaseerd op een analyse van de ruimte door middel van een verzameling kaartbeelden. In deze kaarten wordt de ruimte in lagen uiteengehaald, van grondsoorten en waterstromen, via landschapsstructuren en ecologische waarden tot bebouwing en functies. Door deze opbouw in lagen ontstaat een helder beeld van zowel de feitelijke gegevens, als van de mogelijke knelpunten en aanknopingspunten voor nieuwe ontwikkelingen. In de inventarisatie zijn de volgende lagen onderscheiden: de ondergrond, bodem en water, cultuurhistorie, landschap en ecologie, verkeer en vervoer, milieu en emotie.

De inventarisatie en analyse in lagen is tot stand gekomen door inventarisatie en onderzoek van externe adviseurs, de gemeente, de provincie, leden van de klankbordgroep en bewoners.

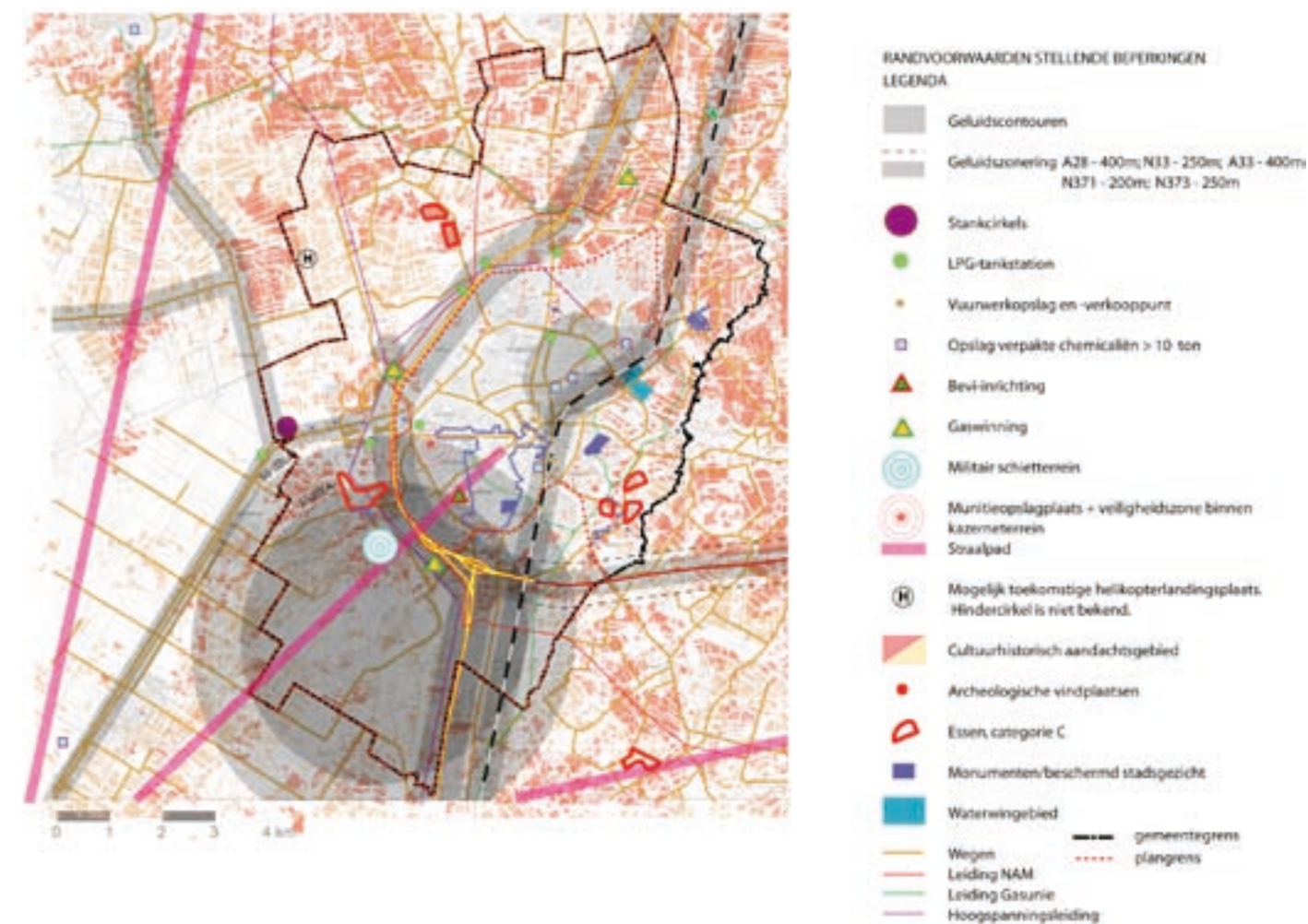
### Groene Mal en zoekruimte

Verschillende aspecten uit de geïnventariseerde lagen vormen samen de Groene Mal. De Groene Mal bestaat uit gebieden die veiliggesteld en (verder) ontwikkeld dienen te worden als (de) dragende natuur- en landschapsstructuur en vormt daarmee een frame waarbinnen de stedelijke ontwikkelingen in de stadsrandzone plaatsvinden. De huidige ecologische waarden en de ecologische kansen vormen het fundament voor deze structuur. Voorbeelden hiervan zijn beekdalen, ecologische verbindingzones, en bos- en heide gebieden. De basis voor de toekomst van de stadsrandzone wordt gevormd door de Groene Mal en dus door de kwaliteiten van natuur en landschap.



De gebieden buiten de Groene Mal geven een beeld van de mogelijke zoekruimte voor nieuwe ontwikkelingen. De potentiële zoekruimte vormt geen vrijbrief voor ontwikkeling, maar de mogelijkheden kunnen in combinatie met de specifieke lokale kwaliteiten, potenties, randvoorwaarden worden gezien.

Hiermee kan worden ingespeeld op de gewenste kwaliteit van de toekomstige ontwikkelingen met de specifieke eisen aan het woon- en werkmilieu. Voor gebieden op het grensvlak van conserveren of bebouwen zullen er adequate ontwerpen nodig zijn om tot een goede oplossing te komen. De Groene Mal bestaat uit gebieden waar grootschalige gebouwde ontwikkelingen in principe worden uitgesloten. In de gebieden die onder de zoekruimte vallen, worden de mogelijke omvang, vorm en functie van de nieuwe ontwikkelingen onder meer bepaald door verschillende randvoorwaarden die in de randvoorwaardenstellende kaart in beeld zijn gebracht.



### 3.3 DE RANDVOORWAARDENSTELLEDE EN DE WATERKANSENKAART

#### Randvoorwaardenstellende kaart

In de Randvoorwaardenstellende kaart zijn de gegevens uit de inventarisatie weergegeven die eisen stellen aan nieuwe ontwikkelingen in de zoekruimte. Hierbij kan onder andere gedacht worden aan geluidszones, stankcirkels en archeologische vindplaatsen. Deze kaart geeft niet alleen de beperkingen van mogelijke ontwikkelingen weer, (bijvoorbeeld het uitsluiten van woonfuncties in geluidsbelaste zones) maar biedt ook aanknopingspunten voor nieuwe ontwikkelingen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan verschillende cultuurhistorische aspecten, zoals het inpassen van een es in een nieuwe woonwijk.

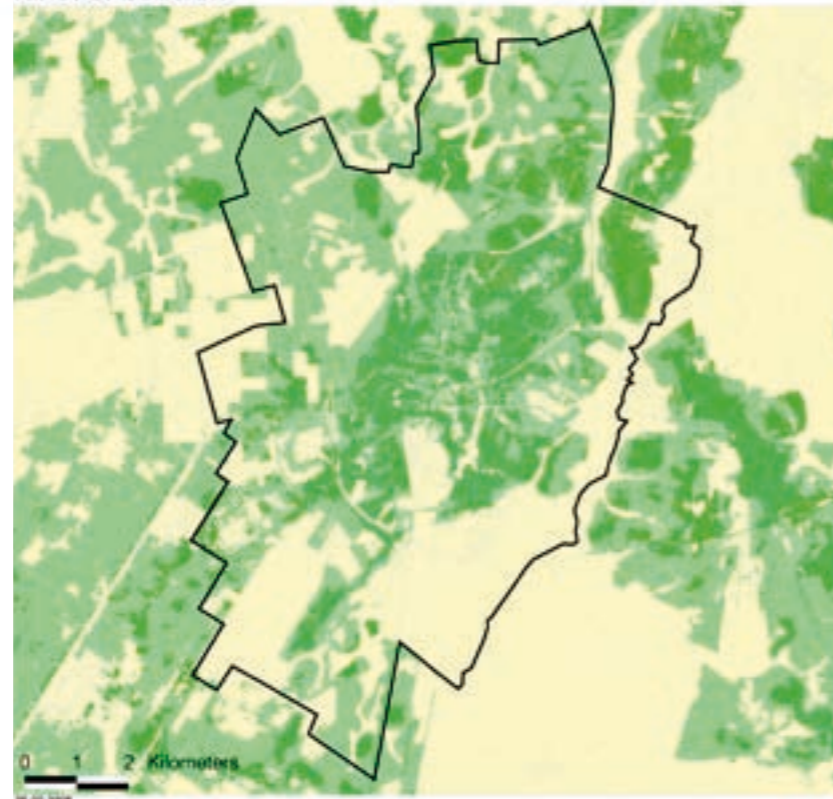
Daarnaast kan de helikopteropstapplaats bij Tonckensbos nieuwe ontwikkelingen belemmeren. Indien noodzakelijk zal in overleg met het Ministerie van Defensie naar een oplossing gezocht moeten worden.

De Randvoorwaardenstellende kaart zal bij verdere planvorming gebruikt worden om te bepalen welke aspecten meegenomen dienen te worden bij specifieke locatieontwikkeling.

Houdbaar tot 2010

## Integrale waterkansenkaart functie: bouwen

- Gemeentegrens Assen  
Topografie
- Vanuit aspect water relatief geschikt voor bebouwing met de volgende mogelijkheden:**
- Duurzaam bouwen met afkoppelen en infiltreren
  - Duurzaam bouwen (bouwen met niet uitlogende materialen)
  - Duurzaam bouwen met beperkte drooglegging (bv. kruipruimteeloos bouwen/ophogen)
- Vanuit aspect water minder geschikt voor bebouwing, alleen bebouwing mogelijk:**
- Met aanvullende maatregelen (afhankelijk van specifieke situaties/problemen)



### Waterkansenkaart

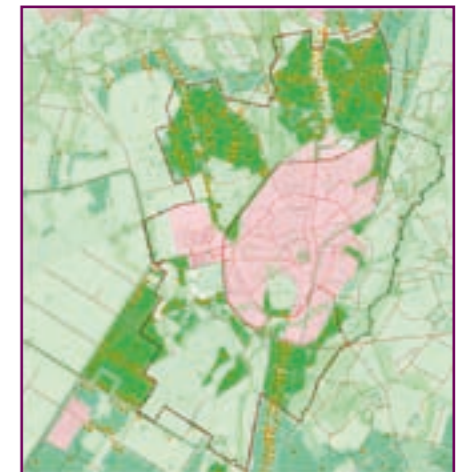
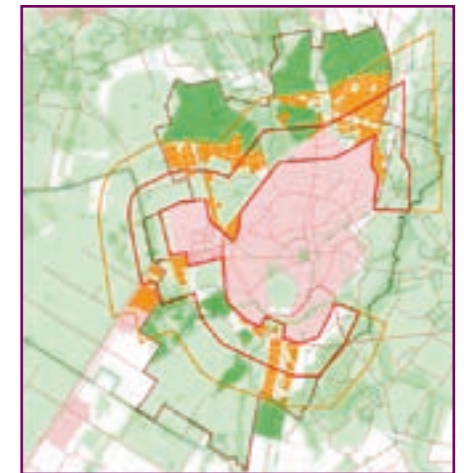
De waterhuishouding van het gebied vormt een belangrijke randvoorwaarde voor mogelijke ontwikkelingen. Om de relatie tussen de wateraspecten en de ruimtelijke ordening te verbeteren is in een samenwerkingsverband met de waterschappen Noorderzijlvest, Hunze en Aa's, Reest en Wieden, de provincie Drenthe en de gemeente Assen een waterkansenkaart ontwikkeld. De waterkansenkaart geeft gebieden aan die vanuit het aspect water meer of minder geschikt zijn om te bebouwen. Tevens wordt aangegeven welke eisen aan eventuele bebouwing worden gesteld. De voorkeur voor de manier van bouwen van het waterschap is als volgt: (1) waar dit mogelijk is, wordt gestreefd naar het afkoppelen en infiltreren van neerslag in combinatie met duurzaam bouwen; (2) vervolgens is alleen duurzaam bouwen een eis, zonder veranderingen aan de grondwaterstanden; (3) waar daarmee onvoldoende drooglegging wordt bereikt, geldt de eis duurzaam bouwen met een beperkte drooglegging. Aan de gebieden die minder geschikt zijn vanuit waterhuishoudkundig oogpunt worden strikte voorwaarden gesteld. Hier kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een eis om meer oppervlaktewater in plannen op te nemen of alleen aangepaste bebouwing toe te laten, bijvoorbeeld woonboten of gebouwen op palen in een meer. De Waterkansenkaart kan ook gebruikt worden om inzicht te krijgen in gebieden die geschikt zijn voor natuurontwikkeling (zie Waterkansenkaart Natte Natuur). De Waterkansenkaart wordt in het kader van het Structuurplan gebruikt om te bepalen welke aspecten vanuit water meegenomen dienen te worden bij een specifieke locatieontwikkeling. Dit zal overigens in nauwe samenwerking met de waterschappen plaatsvinden.

### 3.4 DE MODELLEN

Om invulling te geven aan de toekomstige ruimteclaims en om de mogelijkheden voor het benutten van de zoekruimte te verkennen zijn vervolgens drie verschillende modellen ontwikkeld. Elk model laat een bepaalde vorm van stedelijke ontwikkeling zien. De modellen maken de verschillende ontwikkelingsmogelijkheden voor het gebied inzichtelijk en tonen wat de consequenties zijn wanneer het wensbeeld wordt gemaximaliseerd. Ten opzichte van elkaar zijn ze duidelijk onderscheidend. Het is zowel om kwalitatieve als kwantitatieve redenen noodzakelijk om combinaties van de verschillende modellen te maken.

#### De drie ontwikkelingsmodellen zijn:

- Model Openbaar vervoerknopen: benutten zoekruimte op basis van maximale aansluiting van verstedelijking aan de OV-assen;
- Model Compact: benutten zoekruimte op basis van het principe van maximale aansluiting op de bestaande stad;
- Model Landelijk: benutten zoekruimte op basis van het principe van maximale aansluiting van verstedelijking op het landschap.



#### Van boven naar beneden:

- model openbaar-vervoerknopen
- model compact
- model landelijk

STRUCTUURVISIE STADSRANDZONE ASSEN LANGETERMIJNVISIE



Legenda

de Groene Mal

- Beken en beekdalen
- Kanalen Water
- Bos
- Heide- en hoogveengebieden
- Ecologische verbindingzone
- Waardevolle grasland- en akkerbouwgebieden
- Laanstructuren
- Belvedere-gebieden
- Cultuurhistorisch waardevolle nederzetting
- Waardevolle essen
- Bijzondere functies, verkeerspark, TT-circuit, EOT
- Recreatieve mogelijkheden

- Bestaand bebouwd gebied
- Zone van 1 km rond bestaand stedelijk gebied
- Zone van 2 km rond bestaand stedelijk gebied
- Zones op loopafstand van openbaar vervoer
- Knooppunt Assen-Zuid
- Groene grens
- Parkway A28 en A33
- Snelwegen (A28 ruimte reserveren)
- Indicatieve hoofdontsluiting ontwikkelingsgebieden
- Wegen (Bil) slecht verharde wegen en niet verharde wegen zijn niet aangewezen
- Reservering ruimte en voorkomen obstakels toekomstige verzwarende infrastructuur
- Spoorlijn Station
- Ster-net en Q-liner (bestaande en indicatieve route)
- Gemeentegrens
- Plangrens

3.5 LANGETERMIJNVISIE

Interactief proces

De modellen hebben als basis gediend voor een maatschappelijke discussie (voorjaar 2003) waarin voorkeuren voor onderdelen uit de verschillende modellen zijn uitgesproken. Daarnaast is een enquête gehouden in het Gezinsblad 'Berichten van de Brink' waarin inwoners van Assen en omliggende dorpen hun voorkeur voor een ontwikkelingsrichting kenbaar konden maken. De uitkomsten geven een duidelijke hoofdlijn weer en hebben gezamenlijk geleid tot een gewenste en reële ontwikkelingsstrategie voor Assen tot 2030: de Langetermijnvisie. De Langetermijnvisie biedt ruimte voor een verscheidenheid aan wensen ten aanzien van de woon- en werkomgeving, gekoppeld aan een verscheidenheid in leefstijlen. Uit de maatschappelijke discussie kan geconcludeerd worden dat de voorkeur van de betrokkenen uitgaat naar een combinatiemodel van Compact en Openbaar vervoer. Dit betekent dat het wonen en werken direct aan de bestaande stad plaatsvindt. Dit gebied is tevens goed ontsloten door het openbaar vervoer. Daarnaast is er voor de lange termijn gekozen om de Groene Mal te vrijwaren van verstedelijking. Hiermee is gekozen voor het instandhouden en ontwikkelen van een duurzame dragende natuur- en landschapstructuur. In de discussie met de bevolking blijken met name de milieuarargumenten bepalend voor de keuze. De betrokkenen hebben aangegeven dat zoveel mogelijk moet worden aangesloten bij de bestaande stad, waardoor het landschap rond de stad zo min mogelijk wordt aangetast. Ook is het mogelijk om goede en korte infrastructurele verbindingen te realiseren zowel voor fiets, auto als openbaar vervoer. Hieronder wordt de Langetermijnvisie samengevat. Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de Rapportage Langetermijnvisie Assen 2030.

Wonen en werken

Compact bouwen, nabij openbaar vervoer

Om de groene ruimte in de stadsrand zoveel mogelijk te sparen, moet compacter gebouwd worden. Dit geldt zowel voor wonen als voor werken. Het is belangrijk dat de intensiveringsmogelijkheden binnen de bestaande stad goed in kaart worden gebracht. Daarnaast wordt het wenselijk gevonden om in de buurt van stations en busroutes en dichtbij de bestaande stad zowel woningen als bedrijven te bouwen (in relatief hoge dichtheid).

Inspelen op diversiteit woonwensen

Met betrekking tot wonen is een differentiatie gewenst die inspelt op de verschillen in woonwensen en leefstijlen. Dit betekent dat er een divers woonmilieu aangeboden moet worden. Inspelend op veranderingen in de bevolkingsopbouw dient rekening te worden gehouden met woningbouw nabij voorzieningen en openbaar vervoer, met name voor ouderen en jongeren.

Het zoekproces in stappen ingekaderd



Stap 1: Inkadering binnen de gemeentegrens



Stap 2: Drentse Aa gebied vrij van ontwikkeling



## Hoofdstuk 4

# DE KORTETERMIJNVISIE



**Stap 3:**  
Inkadering buiten bestaand bebouwd gebied



**Stap 4:**  
Groene mal vrij van ontwikkeling



**Stap 5:**  
Inkadering door Langetermijnvisie, zone van 2 km vanaf de bestaande stad

### Funciemenging en dubbel ruimtegebruik

Zowel vanwege kwalitatieve redenen als vanwege efficiënt ruimtegebruik wordt waar mogelijk gestreefd naar een menging van wonen en werken.

### Natuur en landschap

De kwaliteit van Assen ligt voor een groot deel in de inbedding in het landschap. Het behoud van groene ruimte in en om de stad is daarom een belangrijk uitgangspunt voor de Langetermijnvisie. De Groene Mal die in de eerste fase van de Structuurvisie is ontwikkeld, dient daarom te worden gevrijwaard van verstedelijking

### Mobiliteit

#### Openbaar vervoer en auto-ontsluiting

Alle nieuwe woning- en bedrijvenlocaties dienen zowel door middel van een goed openbaar vervoerssysteem als voor autoverkeer ontsloten te worden.

#### Fietsverbindingen

Een keuze voor een compacte stad maakt relatief korte fietsverbindingen (en openbaar vervoersverbindingen) van de nieuw te ontwikkelen locaties naar het centrum van Assen mogelijk. Daarnaast dienen er goede fietsverbindingen te worden ontwikkeld tussen de locaties onderling en de recreatiegebieden in de regio.

### Recreatie en toerisme

In de stadsrand van Assen wordt ruimte geboden voor verschillende vormen van recreatie. De meer intensieve vormen van recreatie worden gezoneerd in de zuidwestelijke stadsrand rond het TT-circuit; de extensievere vormen zullen meer rond de Recreatiegebied Baggelhuizen en het bosgolfterrein plaatsvinden.

### Agrarische sector

In de stadsrand zijn tevens mogelijkheden voor landbouw. Hierbij gaat het om enkele rendabele landbouwbedrijven, die zich ofwel specialiseren op de landbouwproductie, ofwel een bredere functie vervullen en verschillende nevenactiviteiten ontwikkelen ten behoeve van de stad (de zogenaamde stadslandbouw).

## 4.1 VAN LANGETERMIJNVISIE NAAR PRIORITAIRE LOCATIES VOOR DE KORTE TERMIJN

Kenmerkend voor het doorlopen planproces is dat er een steeds verdere inkadering van de zoekgebieden voor stedelijke ontwikkeling heeft plaatsgevonden. Dit is gebeurd aan de hand van de in hoofdstuk 3 beschreven stappen. Op de afbeelding hiernaast worden deze stappen geïllustreerd.

Kort samengevat zijn de gebieden die op lange termijn in aanmerking komen voor substantiële stedelijke ontwikkeling voortgekomen uit:

- De wens om aanwezige natuurwaarden te behouden en te versterken.
- De wens om het landschap zoveel mogelijk te sparen.
- De wens om de groei van de automobilititeit te beperken.

#### Behoud natuurwaarden

De “Groene Mal”, met de huidige en gewenste natuur en landschapswaarden moet gevrijwaard blijven van verstedelijking. De resterende gebieden vormen samen de zoekruimte voor verstedelijking. Daarvoor zijn de gebieden

- Messchenveld II,
- Rhee/Ubbena,
- Zeijerveld,
- Kloosterveen III Noord en West,
- Kloosterveen III Zuid en
- Assen-Zuid

voldoende groot voor substantiële verstedelijking. Het keuzeprocess wordt daarom tot deze locaties beperkt.

#### Landschap: Mogelijkheden voor compacte ontwikkeling

Om het landschap zoveel mogelijk te sparen is gekozen voor compacte verstedelijking aansluitend aan de bestaande stad. De genoemde locaties liggen geheel of voor het grootste deel binnen 2 km van de bestaande stad.

Alle locaties die passen binnen de Langetermijnvisie zijn op de lange termijn, tot circa 2030, geschikte locaties voor stedelijke ontwikkeling. Door prioriteiten te stellen kunnen voor de korte termijn uit deze locaties voorkeurslocaties worden gekozen. Dit is gebeurd aan de hand van inspraak en een plan-m.e.r.. Dit samen heeft geleid tot drie prioritaire locaties voor de Kortetermijnvisie Assen 2020.

Bij de milieuanalyse is gebruik gemaakt van de gegevens uit de inventarisatie en de uitkomsten uit de aanvullende onderzoekssessies op het gebied van infrastructuur en natuurontwikkeling. Hierbij is onder andere gekeken of de bestaande infrastructuur genoeg gedimensioneerd is om de toekomstige ontwikkelingen op te kunnen vangen en of van het bestaande voorzieningenniveau gebruik gemaakt kan worden. De uitkomsten van de



sessies zijn verwerkt bij de beschrijving van de verschillende deelgebieden in paragraaf 4.3.

#### 4.2 UITKOMSTEN INTERACTIEF PROCES

Bij de start van het visievormingsproces hebben verschillende interactieve sessies plaatsgevonden met bewoners en andere betrokkenen, met deskundigen van gemeente Assen en provincie Drenthe en met de klankbordgroep. De bijeenkomsten hadden als doel om een inventarisatie te maken van de bestaande waarden in de stadsrandzone en inzicht te krijgen in de voorkeuren voor de wijze waarop de stadsrandzone ontwikkeld kan worden. De daaruit resulterende spelregels werden verwerkt in de Langetermijnvisie. De uitkomsten van de 2e serie bijeenkomsten, een soort SIM-cityspel voor Assen, hebben samen met een enquête in 'Berichten van de Brink' en een internetspel geleid tot de Kortetermijnvisie. In de 3e interactieve ronde werden tenslotte gezamenlijk bouwstenen ontwikkeld voor de te ontwikkelen gebieden.



#### Enquête in 'Berichten van de Brink' en internet

##### Aantal inzendingen enquête: 166

De enquête had als doel om mensen bij het project te betrekken en een eerste indruk te krijgen van de gewenste woonmilieus. Uitgaande van een gemiddelde dichtheid van ongeveer 20 woningen per hectare in Kloosterveen III Noord en Zuid gaat voor de nieuwe woongebieden de voorkeur uit naar een dichtheid van circa 15 à 20 w/ ha. Het merendeel vindt het belangrijk dat er basisvoorzieningen aanwezig zijn in de woonwijk, voor extra voorzieningen wil men wel naar de stad gaan (50%). Daarnaast vindt een deel het belangrijk dat er een uitgebreid voorzieningenniveau is in zijn woonwijk te hebben (circa 30%). Ca 20% hecht geen waarde aan voorzieningen op loop of fietsafstand. Qua woonmilieu gaat de voorkeur uit naar een combinatie van wonen en landschap het zogenaamde "wonen in het groen" en een combinatie van wonen en zorgvoorzieningen. Tijdens de bijeenkomsten is discussie gevoerd over de dilemma's die verschillende woonwensen met zich meebrengen. Wonen in een redelijk lage dichtheid is moeilijk te combineren met een hoog voorzieningenniveau en veel groen in de wijk. Assen wil blijven zorgen voor diversiteit in woonmilieus en woningtypes in het hele stedelijke gebied. Het aanbod in nieuw te ontwikkelen locaties in de stadsrandzone wordt afgestemd op de vraag uit de markt en het aanbod in de bestaande stad. Het Woonplan van gemeente Assen geeft inzicht in de gewenste woonmilieus en typen.

Enkele uitkomsten van het interactieve spel



#### Uitkomsten bijeenkomst bewoners

Er waren circa 80 bewoners (11 groepen). In grote lijnen waren de aanwezigen het met elkaar eens. De hoofdlijnen kunnen als volgt worden samengevat:

- Meer intensiveren in de bestaande stad, mogelijk hoogbouw.
- Revitalisering en inbreiden van bestaande bedrijventerreinen.
- Grootschalige ontwikkelingen in Assen-Noord en -Zuid.
- Woningbouw tot 2020 zoveel mogelijk aansluiten bij bestaande bebouwing. Aansluiten op en gebruik maken van bestaande voorzieningen.
- Combinatie van wonen en werken in het Messchenveld II, bedrijven langs de A28. Voor voorzieningen tijdelijk aansluiten op de Marsdijk
- Rond Kloosterveen III Noord en West en Zuid wonen in het groen. Overgang naar het landschap. Aansluiten bij de voorzieningen van Kloosterveste.
- Enkele voorstellen voor kleinschalige ontwikkelingen/wonen in het groen/landelijk wonen aan het bosgolfterrein, bij Ubbena en Ter Aard.
- Assen-Zuid ontwikkelen als hoogwaardig bedrijventerreinen gecombineerd met groen. Zichtlocatie langs A28.
- Enkele bedrijven ter hoogte van en gerelateerd aan het TT-circuit.
- Goede openbaar vervoer-, auto- en fietsverbindingen. De stations Assen-Noord en -Zuid staan ter discussie. Station Assen-Zuid wordt genoemd in combinatie met het verder ontwikkelen van het TT-circuit. Station Assen-Noord in relatie tot woonwerkverkeer van en naar Groningen en met het ontwikkelen van grote wooneenheden.
- Zeijerveld bewaren voor later, na 2020.
- In groen wordt zowel geïnvesteerd in de nieuwe woon-werkgebieden als in een deel van de Groene Mal. In de Groene Mal worden voornamelijk de ecologische verbindingzones en het beekdal van de Smeerveensche loop, ter hoogte van Ter Aard versterkt. Ook wordt het groen ingezet als afscherming naar het Drentsche Aa-gebied.

De uitkomsten per groep zijn terug te vinden in het beeldenboek interactieve bijeenkomsten Structuurvisie stadsrandzone Assen.





De combinaties van rood en groen bepalen het woonmilieu

## Internetspel

Om de bevolking zo breed mogelijk bij het proces te betrekken is het structuurvisiespel ook op internet gepubliceerd. Daarmee kon breed kennis worden genomen van de inventarisaties en de opgave. Met de muis konden blokjes voor wonen, werken en recreatie op de digitale kaart naar voorkeurslocaties worden gesleept, vastgelegd en vervolgens teruggemaid naar de gemeente. Daarnaast was er uitgebreid ruimte om de gewenste kwaliteiten te beschrijven. In totaal hebben 2730 internetgebruikers de site bezocht. 165 mensen hebben een kaart ingezonden. Om waarde te kunnen hechten aan de inzendingen zijn de geregistreerde inzendingen afkomstig uit Assen en omliggende dorpen geselecteerd voor het communicatieproces. Dit waren 61 inzendingen. Ongeveer de helft hiervan heeft zich aan de spelregels (dus bijvoorbeeld de Groene Mal van ontwikkeling vrijwaren) gehouden. Het aantal bruikbare internetinzendingen uit Assen is daarmee beperkt ten opzichte van de bijdragen van de deelnemers aan de verschillende bijeenkomsten. Bij deze internetinzendingen is een grotere diversiteit te zien dan tijdens de bijeenkomsten naar voren gekomen is. Er is een lichte voorkeur voor Messchenveld II en Assen-Zuid als werklocaties en de Kloosterveen III Noord en West en Zuid en Messchenveld II als woonlocaties. Een kleine minderheid kiest voor andere locaties of combinaties.

## Samenvatting uitkomsten interactieve proces

De uitkomsten uit de verschillende bijeenkomsten kunnen in hoofdlijnen als volgt samengevat worden:

- Inbreiden in de bestaande stad.
- Groei aansluitend aan bestaande ontwikkelingen in plaats van een grote nieuwe bouwlocatie.
- Assen-Zuid ontwikkelen als bedrijventerrein (geschikte locatie in verband met geluidshinder TT-circuit/A28, N(A)33, spoorlijn).
- Kloosterveen III Noord en West en Zuid: wonen langs de randen, overgang naar groen.
- Messchenveld II ontwikkelen voor werken en wonen.
- Groen in combinatie met wonen en werken, ook natuurontwikkeling in de Groene Mal.
- Recreatie en groen ontwikkelen nabij woonomgeving.
- Goede openbaar vervoer-, fiets- en auto-ontsluiting.
- Vrijhouden van opties voor de toekomst (Zeijerveld ontwikkelen na 2020).
- Beeldvorming van Assen is belangrijk (bijvoorbeeld vanaf de autosnelweg).

## 'Bedrijven bij Graswijk, huizen op Messchenveld'

Assen • Anno 2015 ligt op Graswijk aan de zuidkant van Assen een groot nieuw bedrijventerrein. De woonwijk Kloosterveen is opnieuw een stuk groter geworden. Op het Messchenveld aan de noordkant van de stad is een volgende grote woonwijk in wording, gecombineerd met bedrijven langs de A28. In de oude stad zijn zeker duizend extra woningen gebouwd. Dit is nog geen plan, maar als het aan de zestig Assenaren ligt die gisterenavond hebben meegesproken over de toekomstige uitbreiding van de stad wordt het dat wel.

In totaal moet Assen tot aan 2015 vijftienend huizen extra bouwen, maar ook 126 hectare bedrijventerrein en 200 hectare groen en recreatievoorzieningen. Met dat uitgangspunt werd gisterenavond gesproken met kleutjes op de kaart van Assen. En als al

waarsaam dat aan de oostkant niks gebouwd mag worden en belangrijke landbouwgebieden niet mogen worden opgeofferd, is er niet veel leus meer over. Graswijk is dan al snel de handigste plek voor bedrijven als daar ook een station komt en het Messchenveld is een logisch vervolg op de stadsuitbreidingen. Uiteindelijk kan ook worden voor de woldalen rond Ubbera, Ebe, Ter Aard en Zeijerveld, maar het signaal om daar nog maar even mee te wachten is gisterenavond helder afgegeven. En als er dan toch een woonwijk moet komen, komt het gebied rond de golfbaan Zeijerveld eerder in aanmerking dan het gebied bij Ebe.

Afwijkende kleutjes waren er evenwel ook. De katernen verplaatsen voor woningbouw, het bestaande industrieterrein veranderen in een woonwijk of Ubbera uitbreiden tot een groot dorp.



### 4.3 AFWEGING LOCATIES OP BASIS VAN MILIEUASPECTEN (zie plan-m.e.r.)

De aspecten landschap (mate van gaafheid), (eco)hydrologie, ecologie en mobiliteit, geluidshinder en voorzieningen hebben de basis gevormd voor de keuze van de prioritaire locaties voor de Kortetermijnvisie voor Assen 2020. Hieronder worden deze aspecten kort toegelicht.

#### **Landschap: Mate van gaafheid**

Hoewel de genoemde gebieden aansluiten op de bestaande stad zijn er duidelijke verschillen. In sommige gebieden is al sprake van een substantiële duidelijk zichtbare verstedelijking of zijn er harde plannen voor grote ingrepen waardoor het landschap al een stedelijk karakter krijgt en niet meer gaaf is. Tevens kan doorsnijding van infrastructuurlijnen het landschap op enkele plekken als minder gaaf worden gezien.

#### **Hydrologie**

De locaties zijn vanuit het aspect water geschikt om te bebouwen. Wel zullen er per locatie meer of minder maatregelen getroffen moeten worden. De Waterkanskaart (zie paragraaf 3.3) dient daarbij als basis om te bepalen welke aspecten vanuit water meegenomen dienen te worden bij specifieke locatieontwikkeling. Deze aspecten worden, in samenwerking met de Waterschappen, verder uitgewerkt bij het opstellen van toekomstige Besluit-MER'en. In aanvulling op de bebouwingsgeschiktheid is per locatie gekeken naar de externe ecohydrologische effecten, met aandacht voor invloed op de grondwaterstromingen en kwel/infiltratie situatie.

#### **Ecologie**

De EU-Habitatrichtlijn, de EU-Vogelrichtlijn, de Conventie van Bern en het Verdrag inzake Biologische diversiteit bevatten regels ter bescherming van kwetsbare soorten en hun leefgebied. De juridische bescherming van de Nederlandse natuur is in hoofdlijn geregeld via twee sporen. De soortenbescherming, welke landelijk is geregeld onder de Flora- en faunawet en de gebiedsbescherming waarbinnen de Natuurbeschermingswet 1998 en Natura 2000 een belangrijk kader is. De EHS is een andere vorm van gebiedsbescherming en afkomstig uit de Nota Ruimte (2005).

Er dient aan een aantal voorwaarden te worden voldaan alvorens een ingreep, die schade aan de waarden toe kan brengen, de goedkeuring van het bevoegde gezag (provincie) kan krijgen.

Deze beleidskaders kunnen consequenties hebben voor de locatiekeuze van uitbreidingslocaties. In verband hiermee is daarom voor de prioritaire locaties een natuurscan (ARCADIS, 2004) uitgevoerd, waarin is nagegaan of deze soorten en hun leefgebieden binnen deze locaties voorkomen en wat de mogelijke consequenties van eventuele uitbreiding kunnen zijn. Hieronder worden per prioritaire locatie de uitkomsten van de natuurscan samengevat. Voor een uitgebreide toelichting op deze natuurscan wordt verwezen naar de rapportage 'Natuurscan'.

De natuurscan geeft een beeld van het voorkomen van beschermde en bedreigde soorten op de zoeklocaties. Echter, het geeft geen compleet en actueel genoeg beeld om hierop besluiten te kunnen baseren. Na vaststellen van de definitieve locaties en ingrepen, dient een gedetailleerd flora- en faunaonderzoek plaats te vinden, waarbij de voorkomende soorten in kaart worden gebracht. Hierop kunnen dan eventuele mitigerende maatregelen en / of een ontheffingsaanvraag gebaseerd worden.

#### **Mobiliteit**

De locaties (met uitzondering van Zeijerveld) kunnen, voor de korte termijn, worden aangesloten op het bestaande netwerk van infrastructuur voor auto, fiets en openbaar vervoer. Bij een aantal locaties kan worden volstaan met relatief beperkte aanvullende verkeersvoorzieningen omdat gebruik gemaakt kan worden van bestaande (of reeds geplande) hoofdinfrastructuur, terwijl bij andere locaties nieuwe hoofdinfrastructuur of buslijnen gerealiseerd moet worden.

Als aanvulling op deze afweging is gekeken naar knelpunt(vorming) op de hoofdwegen richting het centrum van Assen.

#### **Geluidshinder/luchtkwaliteit**

De locaties verschillen ook van elkaar met betrekking tot de mogelijkheid om de functies wonen en werken te koppelen aan de vanuit geluidshinder geschikte gebieden. Uit onderzoek blijkt dat het aspect luchtkwaliteit niet onderscheidend is voor de locatiealternatieven. Dit aspect zal in dit structuurplan dan ook niet verder worden behandeld.

#### **Voorzieningen**

De wens om elke nieuwe woonlocatie te voorzien van een goed voorzieningenniveau kan gerealiseerd worden door deze locaties zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij een bestaand voorzieningenniveau. De locaties verschillen duidelijk wat dit aspect betreft. Om een basisvoorzieningenniveau te kunnen realiseren zijn circa 3000 woningen noodzakelijk of 2000 woningen in combinatie met werkgebieden met 4000 werknemers. Een hele nieuwe woonwijk met een hoogwaardig voorzieningenniveau (6 à 7000 woningen) is, gezien de opgave, voor de korte termijn niet haalbaar of wenselijk.

Hieronder volgt per deelgebied een toelichting op de bovengenoemde aspecten. Elk deelgebied wordt puntsgewijs ingeleid met een huidige kenschets.



## Messchenveld II

### Korte kenschets

#### Huidig grondgebruik

- Agrarisch, met enkele kleine bospercelen.

#### Randen plangebied

- De noord- en westrand van het gebied worden gevormd door de A28.
- De oostkant wordt gevormd door het Noord-Willemskanaal. Ten oosten van dit kanaal bevindt zich het beekdal van de Eischenbroeksche Loop. Nog verder naar het oosten ligt de spoorlijn Assen-Groningen.
- De zuidrand wordt gevormd door het in ontwikkeling zijnde 'bedrijventerrein Messchenveld II' en de beekloop "de Messchen". Dit gebied sluit in het zuiden aan op het Noord-Willemskanaal en het bestaand stedelijk gebied van Assen met de woonwijk Marsdijk.

#### Huidige ontsluiting

- In de nabijheid van Messchenveld II bevindt zich een aansluiting met de A28 via het wegvak Peelo die ook zorgt voor een goede verbinding met de stad. Het gehele wegvak Peelo is in 2008 verdubbeld in samenhang met een vrijliggend fietspad.
- De hoofdontsluiting van het 'bedrijventerrein Messchenveld II' loopt tot aan het plangebied.
- Door het gebied lopen enkele verharde wegen en fietspaden.
- Momenteel lopen er langs het gebied (intensieve) busroutes richting Vries en richting Groningen en centrum/station. Daarnaast zijn er kansen om Messchenveld II aan te laten sluiten op de stadsbus Marsdijk

#### Toetsingscriteria Landschap: Mate van gaafheid

Nieuwe ontwikkelingen in Messchenveld II kunnen aansluiten bij bestaande en geplande stedelijke ontwikkelingen van het 'bedrijventerrein Assen-Noord' die volgens het structuurplan Messchenveld II reeds voorzien zijn tot aan de Taarloseweg. Het gebied wordt dus volgens de huidige plannen reeds voor het grootste deel verstedelijkt en de resterende gaafheid is gering. Het Messchenveld II grenst direct aan het Drentsche Aa-gebied en is te zien vanuit dit gebied. Aangezien de functie van bedrijventerrein verandert in wonen, kan het beeld vanuit het Drentsche Aa-gebied in positieve zin veranderen. De wijk zal aan de oostkant een relatief lage bebouwingsdichtheid krijgen in een groene setting met laagbouw. Aan de oostzijde van het kanaal wordt het beekdal van de Eischenbroeksche Loop landschappelijk heringericht. De visuele afscherming van de wijk speelt hierbij een belangrijke rol.



Messchenveld en omgeving

Bij het ontwikkelen en versterken van groen en recreatie gelden de volgende aandachtspunten:

- De landschappelijke afronding van het Messchenveld II aan de noord- en oostkant incl. landschappelijke herinrichting van het beekdal van de Eischenbroeksche Loop. Dit zou mogelijk in combinatie kunnen met een landgoederenontwikkeling.
- Behoud van enkele kleine groenelementen zoals opgenomen in de Groene Mal.
- Ontwikkelen van een ecologische verbindingzone in het beekdal de Messchen.
- Aan de oostrand de landschappelijke overgang van Taarlo met het beekdal van de Drentsche Aa.
- De beeldkwaliteit vanaf de A28 (Het gebied wordt door groen aan het zicht onttrokken).

#### Hydrologie

Op basis van de waterkansenkaart is het gebied vanuit het aspect water grotendeels geschikt voor duurzaam bouwen, al dan niet in combinatie met afkoppeling en infiltreren. Voor een klein deel van het gebied geldt dat bebouwen alleen mogelijk is door het nemen van aanvullende maatregelen zoals ophogen of drainage.

Het Messchenveld grenst aan de oostzijde aan de Eischenbroeksche Loop welke behoort tot het beekstelsysteem de Drentsche Aa. Het Messchenveld functioneert door zijn relatief hoge ligging ten opzichte van de omgeving als infiltratiegebied. Het beekstelsysteem wordt gevoed door diep grondwater. In de omgeving van Assen wordt het beekdal van de Drentsche Aa alleen gevoed door water uit de eerste watervoerende laag vanwege een aanwezige potkleilaag. Door een verbeterde ontwatering voor de landbouw is de voeding van het eerste watervoerende pakket de afgelopen decennia afgenomen. Deze conclusie komt uit het rapport "Stroomdal Droomdal" van Staatsbosbeheer

De Eischenbroeksche Loop wordt gevoed met kwelwater uit het eerste watervoerende pakket.

Tussen het Messchenveld en het beekstelsysteem de Drentsche Aa bevindt zich het Noord-Willemskanaal. Het kanaal vangt het kwelwater afkomstig van het Messchenveld al voor een groot deel af voordat het de Eischenbroeksche Loop kan bereiken. Slechts een beperkt deel van het kwelwater afkomstig van het Messchenveld zal nog kunnen afstromen naar de Eischenbroeksche Loop. Dit is onder meer gebleken uit peilbuizenonderzoek verricht ten oosten van de Noord-Willemskanaal. Uit de analyse van de waterhuishouding, het AHN, de waargenomen stijghoogten en de geohydrologische opbouw volgt dat er slechts een beperkte hydrologische relatie ligt tussen het Messchenveld en de Eischenbroeksche Loop als onderdeel van het Drentsche Aa systeem.

In de autonome situatie is een bedrijventerrein in het zuidelijk deel van Messchenveld gerealiseerd. Uitgangspunt bij de ontwikkeling is het behoud van het beekdal de Messchen en waterneutraal bouwen.

De realisatie van woningbouw ten opzichte van bedrijventerrein levert een gunstiger effect op ten aanzien van de infiltratie van regenwater omdat het aandeel verhard oppervlak bij woningbouw in de regel kleiner is dan bij een bedrijventerrein. Daarmee scoort de locatie ecohydrologisch positief.

### **Ecologie**

De natuurwaarden in het gebied concentreren zich in de groene elementen die gespaard blijven. In het Messchenveld zijn waarnemingen bekend van broedgevallen van kerkuil, grote bonte specht en buizerd. Nesten van deze soorten zijn volgens de Flora- en faunawet jaarrond beschermd. Voor deze soorten dient een ontheffing aangevraagd te worden. Daarnaast komt er in het gebied een groot aantal zeldzame broedvogels voor als gele kwikstaart, grauwe vliegenvanger en kneu. Voor deze soorten kan geen ontheffing verleend worden. Daarom is het noodzakelijk de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. Het Messchenveld vormt leefgebied van de levendbarende hagedis. Voor deze soort is het aanvragen van een ontheffing noodzakelijk. Voor een groot aantal vleermuizen dient het gebied als foerageerlocatie. Voor foerageergebied van vleermuizen is de aanvraag van een ontheffing niet noodzakelijk. Wel kan ten behoeve van vleermuizen een aantal maatregelen toegepast worden. Deze maatregelen worden genoemd in de natuurscan.

In de natuurscan wordt een aantal beschermde plantensoorten genoemd als wilde gagel, zonnedauw, beenbreek en valkruid. Voor deze soorten kunnen verbodsbepalingen overtreden worden. Door groeiplaatsen te ontzien worden geen verbodsbepalingen overtreden. Indien dit niet mogelijk is, dient een ontheffing aangevraagd te worden. Ook hier geldt dat de gegevens uit de natuurscan geactualiseerd en gecompleteerd moeten worden. Voor een aantal in het gebied voorkomende soorten geldt een algemene vrijstelling. Wel wordt er in de natuurscan een aantal maatregelen genoemd om aan de zorgplicht te kunnen voldoen. Hierbij kan gedacht worden aan het zoveel mogelijk sparen en intact houden van bospaden, schrale wegbermen, poelen, slootkanten en geleidende landschapselementen zoals houtwallen.

### **Mobiliteit**

#### **Auto-ontsluiting**

Nieuwe ontwikkelingen kunnen aansluiten bij de hoofdinfrastructuur. Het wegvak Peelo is intussen aangepast. De capaciteitsvergroting is gevonden door het uitbreiden van het aantal rijstroken, aanpassing van de op- en afrit Assen-Noord en het ontwikkelen van een 'grote' hoofdontsluitingsweg voor het huidige 'bedrijventerrein Messchenveld'.

Uit de bijeenkomst 'haalbaarheid' is gebleken dat de geplande aanpassingen zo zijn gedimensioneerd dat de ontwikkeling van een nieuwe woonwerklocatie met ruim 2000 woningen in het nieuw te ontwikkelen Messchenveld hierop aan kan sluiten.

Voor een woonwijk van 3000 woningen zijn aanvullende infrastructurele maatregelen nodig. Onderzocht is dat er mogelijkheden zijn voor een extra ontsluiting naar het centrum langs de oostoever van het Havenkanaal aansluitend op de dr. Phillipsweg. Richting Groningen zal dan de aansluiting op de A-28 aangepast moeten worden. Wel zullen qua representativiteit en veiligheid mogelijk extra eisen gesteld moeten worden aan de hoofdontsluitingsweg en de flankerende bebouwing, met name de Frankrijklaan. Tevens is nadere studie vereist naar de mogelijkheid van een verbinding met het voorzieningencentrum Marsdijk vooruitlopend op voorzieningen in de woonwijk Messchenveld. Met de ontwikkeling van de locatie Messchenveld zal de intensiteit op de Taarloseweg beperkt toenemen.

#### **Openbaar vervoer**

Er zijn goede mogelijkheden om nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen aan een openbaarvervoersysteem te koppelen. De ontsluiting voor openbaar vervoer zal plaats kunnen vinden met bussen. Hierbij is een koppeling met de busroute door de bestaande woonwijk Marsdijk mogelijk door naast de bestaande fietsbrug een busbrug te leggen. Een andere route is mogelijk via de hoofdontsluitingsroute vanaf de Peelo. Daarnaast kan in de toekomst een station Assen-Noord een rol spelen in de ontsluiting. De realisering van het station is echter geen voorwaarde voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van het gebied. Tevens moet een relatie worden gelegd met (hoogwaardig openbaar vervoer) bussen richting Groningen.

#### **Fietsverbindingen**

Directe fietsverbindingen met de voorzieningen in de woonwijk Marsdijk zijn mogelijk via een bestaande fietsbrug. Bij de verdubbeling van wegvak Peelo is ook een vrijliggend fietspad gerealiseerd. Daarnaast zullen de werk- en woongebieden ontsloten kunnen worden via fietsroutes naar het centrum en het omringende landschap. Bij de verdere planontwikkeling wordt bekeken hoe het fietsverkeer kan worden gestimuleerd als alternatief voor de auto.

#### **Geluidhinder**

De westrand van het Messchenveld II wordt gevormd door de A28. In een zone evenwijdig aan deze snelweg treedt geluidshinder op. Dit gebied is minder geschikt voor woningbouw, maar kan wel in aanmerking komen voor het ontwikkelen van bedrijven. Het overige gebied komt in aanmerking voor woningbouw. Aandachtspunt hierbij is de zuidrand van het gebied dat wordt gevormd door het in ontwikkeling zijnde 'bedrijventerrein Messchenveld II'. Bij nieuwe ontwikkelingen zal rekening gehouden moeten worden met een mogelijke hinderzone rond dit terrein.



Rhee/Ubbena en omgeving

### Voorzieningen

Via een fietsverbinding en een busverbinding en mogelijk een wegverbinding over het Noord Willemskanaal (bij maximaal 700 woningen), kan aangesloten worden bij de winkelvoorzieningen in de naast gelegen woonwijk Marsdijk. Tevens zijn er bij voldoende woningen (2500-3000) mogelijkheden om in de toekomstige wijk Messchenveld II een voorzieningencentrum te ontwikkelen in combinatie met voorzieningen voor het bedrijventerrein. (De mogelijkheden voor een nieuw voorzieningenniveau zijn verkend door middel van een korte analyse, waarbij gekeken is naar het mogelijk aantal werknemers op het bedrijventerrein en het aantal inwoners van een nieuwe woonwijk.)

### Rhee/ Ubbena

#### Korte kenschets

##### Huidig grondgebruik

- Hoofdzakelijk agrarisch met enkele bospercelen en houtwallen.
- De Asserstraat met verspreide bebouwing van Rhee en Ubbena.

##### Randen plangebied

- De noordrand wordt gevormd door het dorp Zeijen en de zandwinplas van Ubbena. Ten noorden van deze plas ligt het dorp Vries.
- De westrand wordt gevormd door de Smeerveense Loop, met ten westen daarvan het Zeijerveld.
- De zuid- en oostrand worden gevormd door de A28.

##### Huidige ontsluiting

- Ten zuiden van Rhee/Ubbena is een aansluiting met de A28 (wegvak Peelo).
- Tevens liggen Ubbena en Rhee aan de Asserstraat van Assen richting Vries/Groningen.
- Door het gebied lopen enkele verharde wegen en fietspaden.
- Momenteel zijn er busroutes die de Asserstraat richting Vries/Groningen volgen.

### Toetsingscriteria Landschap: Mate van gaafheid

Nieuwe ontwikkelingen in Rhee/Ubbena sluiten niet aan bij bestaande of geplande stedelijke ontwikkelingen. Bij ontwikkeling van het gebied wordt de gaafheid van het landschap aangetast. Met name in de omgeving van Rhee is de landschappelijk en cultuurhistorische waarde hoog. Het gebied heeft een relatief grote openheid waarbij nieuwe stedelijke bebouwing van ver zichtbaar zal zijn.

De huidige bebouwing van Rhee en Ubbena is minimaal, waardoor in deze context niet gesproken kan worden van aansluiting bij bestaande stedelijke ontwikkelingen.

Bij het ontwikkelen en versterken van groen en recreatie gelden de volgende aandachtspunten:

- Behoud van enkele kleine groenelementen zoals opgenomen in de Groene Mal.
- Ontwikkelen van ecologische verbindingzone beekdal de Smeerveense Loop.
- De beeldkwaliteit vanaf de A28 (rood in combinatie met groen).

### Hydrologie

Op basis van de waterkansenkaart is het gebied vanuit het aspect water grotendeels geschikt voor duurzaam bouwen, al dan niet in combinatie met afkoppeling en infiltreren. Voor een klein deel van het gebied geldt dat bebouwen alleen mogelijk is door het nemen van aanvullende maatregelen zoals ophogen of drainage.

Rhee/Ubbena bevindt zich in de bovenloop van het beekstelsel van het Eelder- en Peizerdiep. In het oostelijk deel bevindt zich op ondiep niveau een keileemlaag, in het westelijk deel ontbreekt deze. In het oostelijk deel kan het regenwater dus nauwelijks naar het diepe grondwater wegzijgen maar zal via ondiepe sloten en greppels snel naar het oppervlaktewater afvloeien. In het westelijk deel vindt door het ontbreken van de keileem wel infiltratie naar de diepere bodemlagen plaats.

Om de infiltratie naar de diepere bodemlagen zoveel mogelijk te behouden dienen in het westelijk deel dus maatregelen worden genomen om het regenwater zoveel mogelijk vast te houden. Door duurzaam te bouwen zullen de emissies op het Peizerdiepsysteem ten opzichte van het huidige agrarische gebruik kunnen afnemen. Daarmee scoort de locatie ecohydrologisch neutraal.

### Ecologie

In het gebied zijn waarnemingen bekend van soorten die volgens de Flora- en faunawet beschermd zijn. Het gaat hier om de oeverwaluw, gevlekte orchis, klokjesgentiaan en welriekende nachtorchis. Voor de klokjesgentiaan en de gevlekte orchis geldt dat er geen verbodsbepalingen worden overtreden indien ingrepen buiten het heideterrein en de omgeving van Smeerveense loop plaatsvinden. Daarnaast geldt dat voor de gevlekte orchis ingrepen buiten slootkanten in cultuurgrasland en natte, schrale wegbermen plaatsvinden. Voor welriekende nachtorchis worden geen verbodsbepalingen overtreden indien ingrepen buiten het heideterrein en de omgeving van Smeerveense loop plaatsvinden en de groeiplaatsen niet worden beïnvloedt.

Met betrekking tot zeldzame planten- en vlindersoorten worden aanbevelingen gedaan zoals het zoveel mogelijk sparen van het Meestersveen, natte natuurterreinen, schrale wegbermen, bospercelen, houtwallen, slootkanten en natte graslanden.

Daarnaast behoren de in het noorden gelegen gebieden het Achterste Veen en het Boerveen tot de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

## **Mobiliteit**

### **Auto-ontsluiting**

Nieuwe grootschalige ontwikkelingen kunnen niet zonder meer aangesloten worden op de huidige hoofdinfrastructuur. De weg Assen-Vries zal de toenemende intensiteit niet aankunnen. Grootschalige infrastructurele maatregelen zijn nodig. Deze maatregelen gaan dan ten koste van de karakteristieke bomerrij. Daarnaast is de ontsluiting in het gebied zelf momenteel niet gedimensioneerd op een woon- of werklocatie.

De ontwikkeling van de locatie veroorzaakt een beheersbare verandering van het gemotoriseerde verkeer op de hoofdwegen richting het centrum van Assen ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

### **Openbaar vervoer**

De nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen zouden aansluiting kunnen vinden bij de huidige busverbindingen tussen Assen en Vries/Groningen.

### **Fietsverbindingen**

Een directe fietsverbinding met het centrum van Assen is mogelijk via het fietspad langs de Asserstraat. Dit geldt tevens voor de fietsverbinding naar Vries. Ook zijn er mogelijkheden voor fietsroutes naar het omringende landschap.

### **Geluidhinder**

De oostkant van het gebied Rhee/Ubbena wordt gevormd door de A28. In een zone evenwijdig aan deze snelweg treedt geluidshinder op. Dit gebied is minder geschikt voor woningbouw, maar kan wel in aanmerking komen voor het ontwikkelen van bedrijven. Het overige gebied komt in aanmerking voor woningbouw.

### **Voorzieningen**

In de directe omgeving is geen voorzieningenniveau aanwezig waarop de nieuwe ontwikkelingen aangesloten kunnen worden. Indien men een woonwijk met basisvoorzieningen wil realiseren zou er gekozen moeten worden voor het ontwikkelen van een complete nieuwe woonwijk met circa 4000 woningen.

## **Zeijerveld**

### **Korte kenschets**

#### **Huidig grondgebruik**

- Agrarisch.

#### **Randen plangebied**

- De noordrand wordt gevormd door het essen- en beekdalenlandschap.
- De westrand wordt gevormd door het Tonckensbosch (gemeente Noordenveld), met daarachter het Fochterloërveen.
- De zuidrand door het Bos-golfterrein.
- De zuidostrand wordt gevormd door de A28, met daarachter het bestaand stedelijk gebied van Assen.
- De oostkant wordt gevormd door de kern Ter Aard en de Smeerveensche Loop.

#### **Huidige ontsluiting**

- Door het gebied lopen enkele verharde wegen.
- Ter hoogte van het Zeijerveld is er geen aansluiting met de A28.

#### **Toetsingscriteria Landschap: Mate van gaafheid**

Nieuwe ontwikkelingen in het Zeijerveld sluiten niet aan bij bestaande of geplande stedelijke ontwikkelingen. Bij ontwikkeling van het gebied wordt de mate van gaafheid aangetast. Na de ingrijpende grootschalige ontginning in het begin van de vorige eeuw heeft het gebied als kolonie een eigen identiteit ontwikkeld. De ontwikkeling van het Bos-golfterrein heeft de landschappelijke waarde vergroot. Het gebied heeft een relatief grote openheid waarbij nieuwe stedelijke bebouwing van ver zichtbaar zal zijn.

Bij het ontwikkelen en versterken van groen en recreatie gelden de volgende aandachtspunten:

- Ontwikkelen van ecologische verbindingzone beekdal de Smeerveensche Loop.
- Ontwikkelen van ecologische verbindingzone tussen het Tonckensbos en het bosgolfterrein.
- Stedenbouwkundige ontwikkelingen op enige afstand van de essen van Ter Aard.
- Behoud van enkele kleine groen en waterelementen zoals opgenomen in de Groene Mal.

#### **Hydrologie**

Volgens de waterkansenkaart is het gebied vanuit het aspect water grotendeels geschikt voor duurzaam bouwen met beperkte drooglegging. Daarnaast zijn er enkele kleine gebieden waar de voorkeur uitgaat naar duurzaam bouwen al dan niet in combinatie met afkoppelen en infiltreren. Het deelgebied gelegen tussen de Ter Aardsweg, A28, Rhee en Zeijen is drassig en kan ontwikkeld worden als nat natuurgebied. Oppervlakteafwatering van het Zeijerveld vindt naar het noordelijker gelegen Peizerdiepsy-



*Zeijerveld en omgeving*



steem plaats. Het deelgebied Zeijerveen en het Bos-Golfterrein watert af in zuidelijke richting middels een duiker onder de A28, via het stedelijk gebied van Assen, uiteindelijk op het Havenkanaal.

In het hele gebied ligt de keileemlaag dicht onder het maaiveld. Het regenwater kan dus nauwelijks naar het diepe grondwater wegzijgen maar zal via ondiepe sloten en greppels snel naar het oppervlaktewater afvloeien. De hydrologische relaties met de omgeving bestaan dus vooral uit lokale systemen van slootkwel afhankelijke vegetatie. In het gebied zijn enkele lokale natuurwaarden aangegeven die hiervan afhankelijk zijn.

Aan grote delen van dit systeem is een natuurfunctie toegekend. Door duurzaam te bouwen zullen de emissies op het Peizerdiepsysteem ten opzichte van het huidige agrarische gebruik kunnen afnemen. Op ecohydrologisch vlak scoort de locatie neutraal.

### **Ecologie**

Voor het gebied geldt dat men met betrekking tot de aanwezigheid van ganzen en zwanen verplicht is vanuit de Habitatrichtlijn te onderzoeken of significante effecten te verwachten zijn voor het Vogelrichtlijngebied Fochteloërveen.

Dit onderzoek zou moeten worden uitgevoerd voorafgaand aan een eventuele gebiedsontwikkeling. In het gebied komen soorten voor die volgens de Flora- en faunawet beschermd zijn. Voor het voorkomen van wilde gagel worden geen verbodsbepalingen overtreden mits de ingrepen buiten terreinen met moeras/vennetjes plaatsvinden. Vanwege de aanwezigheid van de heikikker moeten ingrepen buiten heideterreinen plaatsvinden, mits deze ingrepen niet van invloed zijn op leefgebied (verdroging).

Voor bedreigde planten- en vlindersoorten worden in de natuurscan aanbevelingen gedaan als schrale bermen en taluds van sloten intact te laten en natuurterreintjes, schrale wegbermen en slootkanten zoveel mogelijk te sparen. Voor verdere maatregelen wordt verwezen naar de natuurscan.

### **Mobiliteit**

#### **Auto-ontsluiting**

Nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen sluiten niet aan op de huidige hoofdinfrastructuur. Om ontwikkelingen op te kunnen vangen dienen nieuwe grootschalige infrastructuur te worden gerealiseerd, met name richting het centrum en de A28. Het is van belang ruimte te reserveren voor een doorsteek langs Oranjabond richting Nobellaan voor een toekomstige aansluiting van de Ter Aardseweg.

Om te voorkomen dat de A28 niet uitgebreid kan worden is het belangrijk om langs de A28 ruimte te reserveren voor verbreding en ook voor het mogelijk ontwikkelen van een zogenaamde by-pass, een nieuwe ontsluitingsweg parallel aan de A28. Een alternatief, een nieuwe rondweg op afstand van de A28, is minder gewenst vanwege de doorsnijding van het landschap.

De wegen naar het centrum kan de toename van de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer beperkt opvangen. Vooral het noordelijke gedeelte van de Nobellaan biedt slechts beperkte mogelijkheden. Op de wegen in Zeijen, Zeijerveld en Ubbena heeft de ontwikkeling een negatief effect door een toenemende intensiteit van het gemotoriseerde verkeer.

#### **Openbaar vervoer**

Het openbaar vervoer sluit niet aan op het bestaande netwerk. Ook hiervoor zullen grootschalige voorzieningen dienen te worden gerealiseerd.

#### **Fietsverbindingen**

Het gebied kan ontsloten worden door fietspaden naar het centrum en het omringende landschap die gekoppeld zijn aan de huidige wegenstructuur.

#### **Geluidhinder**

De zuidostrand wordt gevormd door de A28. In een zone evenwijdig aan deze snelweg treedt geluidshinder op. Dit gebied is minder geschikt voor woningbouw, maar kan wel in aanmerking komen voor het ontwikkelen van bedrijven. Het overige gebied komt in aanmerking voor woningbouw. Ter hoogte van het Tonckensbos is een helikopteropstapplaats van het Ministerie van Defensie gepland. De aanvliegroutes kunnen mogelijk effecten hebben op de stedenbouwkundige ontwikkeling. De mogelijkheden zullen met het Ministerie van Defensie besproken moeten worden.

#### **Voorzieningen**

In de directe omgeving is geen voorzieningenniveau aanwezig waarop de nieuwe ontwikkelingen aangesloten kunnen worden. Indien men een woonwijk met voorzieningen wil realiseren zou er gekozen moeten worden voor het ontwikkelen van een complete nieuwe woonwijk met volledig voorzieningenniveau.



## Kloosterveen III Noord en West

### Korte kenschets

Het plangebied bestaat uit de totale westrand en een deel van de noordrand van de woonwijk Kloosterveen.

### Huidig grondgebruik

- Agrarisch.

### Randen plangebied

- De noordrand van het plangebied wordt gevormd door het Tonckensbosch en agrarisch gebied. Een deel hiervan ligt in de gemeente Noordenveld.
- Ten westen van het gebied ligt de Norgervaart met daarachter agrarisch gebied en het Fochterloërveen. De westrand van de wijk wordt ook begrensd door de N373 richting Norg. De zuidkant is begrensd door de N371/Balkenweg. Aan de zuidkant wordt het begrensd door de Drentse Hoofdvaart.
- De oostrand wordt gevormd door de woonwijk Kloosterveen.

### Huidige ontsluiting

- Ter hoogte van de wijk is via de Balkenweg een aansluiting met de A28.
- De westrand van de wijk wordt begrensd door de N373 richting Norg. De zuidkant is begrensd door de N371/Balkenweg.
- Kloosterveen is bereikbaar via de Balkenweg.
- Er zijn busroutes over de N371, N373 en de Domeinweg.
- De woonwijk Kloosterveen is voor voetgangers ontsloten door landschappelijke routes.

### Toetsingscriteria Landschap: Mate van gaafheid

Nieuwe ontwikkelingen in de Kloosterveen kunnen aansluiten bij bestaande stedelijke ontwikkelingen van de woonwijk Kloosterveen.

Bij het ontwikkelen en versterken van groen en recreatie gelden de volgende aandachtspunten:

- Afronding Kloosterveen als overgang naar het landschap (wonen in het groen). De ontwikkeling sluit aan bij een landgoed dat reeds in ontwikkeling is op het grondgebied van het aangrenzende Noordenveld.
- Ontwikkelen ecologische verbindingzone tussen het Tonckensbos en het bosgolfterrein.
- Ontwikkelen natte zone Norgervaart als ecologische verbindingzone tussen het Tonckensbos en Pelinckbosch.

### Hydrologie

Aan de noordrand en een deel van de westrand van Kloosterveen is vanuit het aspect water alleen bebouwing mogelijk met aanvullende maatregelen zoals ophogen of drainage. Het overige deel van de westrand is geschikt voor duurzaam bouwen (bouwen met niet uitlogende materialen).

In het Provinciaal Omgevingplan II (POP) is de westrand aangeduid als

Intermediair (overgangsgebied). De oostkant is in het POP aangeduid als kwelgebied.

In het hele gebied ligt de keileemlaag dicht onder het maaiveld. Het regenwater kan dus nauwelijks naar het diepe grondwater wegzijgen maar zal via ondiepe sloten en greppels snel naar het oppervlaktewater afvloeien.

De hydrologische relaties met de omgeving bestaan dus vooral uit lokale systemen van slootkwel afhankelijke vegetatie. Het gebied wordt bovendien aan de zuid en westzijde begrensd door kanalen die als een waterscheiding functioneren waardoor er aan die zijden nauwelijks hydrologische relaties zijn met de omgeving. Naar het noorden toe is die hydrologische relatie beperkt omdat de keileemlaag richting het Tonckensbos tot aan het maaiveld reikt en als een hydrologische grens fungeert. Door de aanwezige natuurlijke grenzen scoort de locatie neutraal ten aanzien van de ecohydrologische effecten naar de omgeving.

### Ecologie

Voor het gebied geldt dat men met betrekking tot de aanwezigheid van ganzen en zwanen verplicht is vanuit de Habitatrichtlijn te onderzoeken of significante effecten te verwachten zijn voor het Vogelrichtlijngebied en Habitatrichtlijngebied Fochterloërveen. In het gebied komen soorten voor die vanuit de Flora- en faunawet beschermd zijn. Deze gegevens dienen voor uitvoering gecompliceerd en geactualiseerd te worden. In het gebied zijn waarnemingen bekend van de alpenwatersalamander, adder en wilde gagel. Ook wordt het voorkomen van het heideblauwtje gemeld bij de natte heide nabij het Tonckensbos. Voor de in het gebied aanwezige broedvogels wordt geen ontheffing verleend. Daarom geldt dat de werkzaamheden altijd buiten het broedseizoen plaats moeten vinden. De boommarter komt nog niet in het gebied voor maar het gebied is wel aangemerkt als potentieel leefgebied. Bij uitvoering van de plannen moet worden nagegaan of de boommarter in het gebied voorkomt. Bij aanwezigheid van de soort dient men na te gaan of door de stadsuitbreiding verbodsbepalingen overtreden worden. In de natuurscan worden verder aanbevelingen gedaan met betrekking tot vleermuizen, planten en vlinders. Voor vleermuizen worden geen verbodsbepalingen overtreden, aangezien alleen foeragerende exemplaren zijn waargenomen. Wel wordt in de Natuurscan een aantal maatregelen voorgesteld ter bescherming van vleermuizen. Voor algemeen voorkomende planten- en vlindersoorten wordt een algemene vrijstelling verleend. Dit betekent dat er geen ontheffing aangevraagd hoeft te worden. Wel wordt in de natuurscan een aantal maatregelen voorgesteld ter bescherming van deze soorten. Hierbij kan gedacht worden aan het zoveel mogelijk sparen en intact houden van geleidende landschapselementen en schrale bermen en taluds van sloten.

Voor de nabijgelegen EHS-gebieden zouden mogelijk negatieve effecten (verdroging, verstoring) kunnen ontstaan op de kenmerkende waarde van deze gebieden. Er moet nader onderzoek gedaan worden of er ook daadwerkelijk negatieve effecten plaats zullen vinden.



Kloosterveen en omgeving

## **Mobiliteit**

### *Auto-ontsluiting*

Het nieuwe woongebied ten noorden van Kloosterveen (ca 300 woningen) kan worden ontsloten via de tweede hoofdontsluiting van Kloosterveen en op de oostelijk gelegen Asserwijk. Voor de ontsluiting van het nieuwe woongebied ten westen van Kloosterveen (ca 800 woningen) is een nieuwe ontsluiting gewenst. Deze nieuwe ontsluiting kan aansluiten bij de planvorming van het tracé van de N373. Hierbij wordt ook gedacht aan een nieuwe brug over de Drentse Hoofdvaart als alternatief voor de Norgerbrug (waarbij de bestaande Norgerbrug overigens gehandhaafd kan blijven voor lokaal verkeer en fietsverkeer). De capaciteit van de kruispunten het westelijke deel van de Balkenweg moet dan wel worden vergroot. Om te voorkomen dat de A28 niet uitgebreid kan worden is het belangrijk om langs de A28 ruimte te reserveren voor verbreding en ook voor het mogelijk ontwikkelen van een zogenaamde by-pass, een nieuwe ontsluitingsweg parallel aan de A28. Een alternatief, een nieuwe rondweg op afstand van de A28, is minder gewenst vanwege de doorsnijding van het landschap. De wegen naar het centrum kan de toename van de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer nog opvangen. Voor wegen in de omgeving betekent ontwikkeling een verhoogde druk op de wegen in Zeijen

### *Openbaar vervoer*

Ontsluiting van de nieuwe woongebieden zal plaats kunnen vinden via bussen. De routes kunnen gekoppeld worden aan de bestaande en geplande routes in en langs Kloosterveen en de stadsbusroute. Belangrijk is dat er samenhang met Kloosterveen I en II ook een directe busverbinding met Groningen wordt gerealiseerd.

### *Fietsverbindingen*

De werk- en woongebieden kunnen ontsloten worden door fietsroutes naar Assen en het centrum van Kloosterveen. Een aandachtspunt bij ontwikkeling van de randen is de aansluiting op de landschappelijke routes (voet- en fietspaden) in de huidige woonwijk Kloosterveen.

### *Geluidhinder*

Voor het noordelijk deel ontstaat geluidsoverlast wanneer Defensie haar plannen voor een Helikopterlandingsplaats doorzet. Onderzocht zal moeten worden wat de consequenties daarvan kunnen zijn. Nader overleg is gewenst voordat de plannen verder worden uitgewerkt. Er is nauwelijks sprake van geluidshinder ten gevolge van autoverkeer, enkel een smalle zone langs de N371 richting Smilde en de N373 richting Norg. Het gebied komt in aanmerking voor woningbouw.

### *Voorzieningen*

In de woonwijk Kloosterveen is een winkelcentrum 'Kloosterveste' in ontwikkeling. Nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen kunnen aansluiten op dit voorzieningenniveau en zelfs dit niveau versterken. In de nieuwe woongebieden zal aandacht besteed moeten worden aan auto- en langzaamverkeerverbindingen met 'Kloosterveste'.

## **Kloosterveen III Zuid**

### *Korte kenschets*

Het plangebied bestaat uit het gebied ten zuidwesten van de woonwijk Kloosterveen.

### *Het huidige grondgebruik*

- Agrarisch.

### *Plangebied*

- De noordrand van het plangebied wordt gevormd door de Drentse Hoofdvaart en de woonwijk Kloosterveen.
- Ten zuiden van het plangebied ligt de Balkenweg (N321) met daarachter het Pelinckbosch en Recreatiegebied Baggelhuizen.

### *Huidige Ontsluiting*

- De woonwijk Kloosterveen wordt in het zuiden ontsloten door de eerste hoofdontsluiting die uitkomt op de Balkenweg.
- Ter hoogte van de wijk is een aansluiting met de A28.
- Er is een busroute over de N371, N373 en de Domeinweg.
- De woonwijk Kloosterveen is ontsloten door landschappelijke routes.

Als aanvulling op het 'Ontwerp Structuurplan Kloosterveen', is de gemeente momenteel bezig met onderzoek en planvorming voor een tracéverlegging van de N373 en een derde westelijk gelegen, hoofdontsluiting van Kloosterveen die aan zal sluiten op de N373. Dit onderzoek is bepalend voor de zuidwestelijke begrenzing en de ontsluiting van het plangebied

### *Toetsingscriteria Landschap: Mate van gaafheid*

Nieuwe ontwikkelingen in Kloosterveen III Zuid kunnen aansluiten bij bestaande stedelijke ontwikkelingen van de woonwijk Kloosterveen. Bij het ontwikkelen en versterken van groen en recreatie moet gelet worden op de afronding van Kloosterveen als overgang naar het landschap (wonen in het groen).

### *Hydrologie*

Randen van Kloosterveen III Zuid is geschikt voor duurzaam bouwen (bouwen met niet uitlogende materialen). Omdat er natuurlijke grenzen aanwezig zijn heeft ontwikkeling een neutraal effect op de ecohydrologische situatie naar de omgeving.

### *Ecologie*

Er is in dit specifieke deelgebied geen onderzoek gedaan naar het voorkomen van beschermde of bedreigde flora en fauna. Maar het betreft een relatief intensief gebruikt gebied, infrastructuur, woningen, braakliggend terrein, hetgeen de geschiktheid voor bedreigde flora en fauna beïnvloed. Tevens zijn goede maatregelen te nemen, zoals het ontzien van groeiplaatsen en het zoveel mogelijk sparen en intact houden van gevoelige en ondersteunende elementen.

Verder onderzoek naar het mogelijk voorkomen van beschermde flora en fauna is noodzakelijk om te voorkomen dat verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet overtreden worden.

### **Mobiliteit**

#### **Auto-ontsluiting**

Het nieuwe woongebied ten zuiden van Kloosterveen kan worden ontsloten via N371 of N373. Deze ontwikkeling heeft nauwelijks effect op het onderliggende wegennet. Te zijner tijd moet de rotonde Balkenweg-Prof. Prakkeweg veranders worden naar een kruispunt met verkeerslichten. Het kruispunt N371-N373 (Norgbrug) wordt in de komende jaren door de provincie Drenthe i.s.m. gemeenten Assen en Midden Drenthe aangepast. De ontwikkeling van de locatie veroorzaakt een beheersbare verandering van het gemotoriseerde verkeer op de hoofdwegen richting het centrum van Assen.

#### **Openbaar vervoer**

Ontsluiting van de nieuwe woongebieden zal plaats kunnen vinden via bussen. De routes kunnen gekoppeld worden aan de bestaande en geplande routes in en langs Kloosterveen en de stadsbusroute. Belangrijk is dat er i.s.m. de bestaande wijk Kloosterveen ook een busverbinding met Groningen wordt gerealiseerd.

#### **Fietsverbindingen**

De werk- en woongebieden kunnen ontsloten worden door rechtstreekse fietsroutes naar het centrum van Assen en voorzieningen in Kloosterveen. Een aandachtspunt bij ontwikkeling van de randen is de aansluiting op de landschappelijke routes (voet- en fietspaden) in de huidige woonwijk Kloosterveen.

#### **Geluidhinder**

Er is nauwelijks sprake van geluidshinder, enkel een smalle zone langs de N371 richting Smilde en de N373 richting Norg. Het gebied komt in aanmerking voor woningbouw.

#### **Voorzieningen**

In de woonwijk Kloosterveen is een winkelcentrum 'Kloosterveste' in ontwikkeling. Nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen kunnen aansluiten op dit voorzieningenniveau en zelfs dit niveau versterken. In de nieuwe woongebieden zal aandacht besteed moeten worden aan auto- en langzaamverkeerverbindingen met 'Kloosterveste'.

## **Assen-Zuid**

### **Korte kenschets**

#### **Huidig grondgebruik**

- Agrarisch, met enkele kleine bospercelen en de Asserweg met bebouwing.

#### **Randen plangebied**

- De noordrand wordt gevormd door de N33. Ten noorden hiervan ligt de bedrijven- en kantorenlocatie Schepersmaat, het Anreperdiepje, het Asserbos en het van Boeyenoord-terrein.
- De westrand wordt gevormd door de A28. Daarachter ligt agrarisch gebied, militair oefenterrein De Haar en het TT-circuit.
- De oostkant wordt gevormd door de spoorlijn richting Zwolle. Ten oosten hiervan ligt het beekdal van de Drentsche Aa.
- De zuidrand wordt gevormd door agrarisch gebied (gemeente Midden-Drenthe).

#### **Huidige ontsluiting**

- Door het gebied loopt de weg Graswijk (de oude weg tussen Assen en Beilen), deze verbindt momenteel het gebied met het centrum van Assen.
- Er rijdt een bus over Graswijk richting Hooghalen.
- Aan de noordrand van het gebied is er een aansluiting met de A28 en de N33.

De N33 wordt verdubbeld naar een 2x2 autoweg, daarmee moet ook het knooppunt A28/N33 aangepast worden. Besluiten over het tracé en de uitvoering zijn in voorbereiding

#### **Toetsingscriteria Landschap: Mate van gaafheid**

Nieuwe ontwikkelingen in Assen-Zuid sluiten niet aan bij bestaande of in ontwikkeling zijnde stedelijke ontwikkelingen. Wel ligt ten noorden van de N33 de bedrijven- en kantoorlocatie Schepersmaat. Aangezien het gebied redelijk verstoord is door de aanwezigheid van de A28, N33 en de spoorlijn, kan gesproken worden van een relatief mindere mate van aantasting van de gaafheid van het landschap. Deze aantasting zal nauwelijks toenemen door de geplande ingrepen van de verdubbeling van de N33 en het aanpassen van het knooppunt N33/A28. Vooral tussen de weg Graswijk en de spoorlijn zijn landschapselementen aanwezig die het gebied een enigszins besloten karakter geven. Deze elementen worden zoveel mogelijk behouden. Hoewel de spoorlijn het zicht vanuit het aangrenzende Drentsche Aagebied (o.a. Geelbroek) deels wegneemt, zal het bedrijventerrein zichtbaar zijn. Dit wordt zoveel mogelijk voorkomen door een massieve groene zone aan de gehele zuidkant van het gebied en een groene natuurlijke zone met bomen aan de oostkant



Assen-Zuid en omgeving

Bij het ontwikkelen en versterken van groen en recreatie gelden de volgende aandachtspunten:

- Positie als poort van de stadsregio zeer prominent (rood in combinatie met groen).
- De beeldkwaliteit vanaf de A28. Tussen snelweg en bedrijventerrein komt een stevige groene zone. In deze zone komen op enkele plekken doorzichten naar architectonisch hoogstaande gebouwen. (Parkway).
- De overgang naar het Drentsche Aa-gebied veiligstellen.
- Mogelijkheden voor het behoud van het Witterdiepje en het Anreepdiepje als ecologische verbindingszone met het gebied Twijfelveld/Asserbosch, bij het ontwikkelen van het knooppunt A28-A33.
- Behoud van enkele kleine groenelementen zoals opgenomen in de Groene Mal.

### **Hydrologie**

Volgens de waterkanskaart is het gebied vanuit het aspect water alleen bebouwing mogelijk met aanvullende maatregelen zoals ophogen of drainage. In het hele gebied ligt de keileemlaag dicht onder het maaiveld. Het regenwater kan dus nauwelijks naar het diepe grondwater wegzijgen maar zal via ondiepe sloten en greppels snel naar het oppervlaktewater afvloeien. De hydrologische relaties met de omgeving bestaan dus vooral uit lokale systemen van slootkwel afhankelijke vegetatie.

### **Geelbroek**

De relatie tussen Geelbroek en de locatie is gelet op de aanwezige ondiepe keileemlaag beperkt. Door een aanwezige spoorssloot is de hydrologische relatie tussen Geelbroek en de locatie is er geen grondwaterstromingscomponent boven de keileem vanuit Assen Zuid naar Geelbroek. Een ecohydrologische relatie met het oostelijk gelegen Geelbroek is er daarmee ook niet.

### **Witterdiep/Anreepdiep**

Waterhuishoudkundig is er een relatie tussen het Witterdiep en de locatie Assen Zuid. De watergang die de gemeentegrens vormt op locatie Assen Zuid watert af naar het Witterdiep. Ingrepen in Assen Zuid kunnen daarmee effecten hebben op de oppervlaktewaterkwaliteit en de aanvoer naar het Witterdiep. Door duurzaam te bouwen zullen de emissies op het Witterdiep ten opzichte van het huidige agrarische gebruik kunnen afnemen. Door waterneutraal te bouwen en het water zoveel mogelijk vast te houden in of rondom het plangebied kan een toename van piekafvoeren op het Witterdiep worden voorkomen.

Op basis van de bodemopbouw en de aanwezige bermsloten is geen ecohydrologische relatie tussen Assen Zuid en het Witterdiep aanwezig.

### **Ecologie**

De natuurwaarden in het gebied concentreren zich in de groene elementen die gespaard blijven.

In het gebied zijn waarnemingen bekend van soorten die volgens de Flora- en faunawet zijn beschermd en waarvoor geen algemene vrijstelling geldt. Het gaat om levendbarende hagedis, poelkikker, heikikker, alpenwatersalamander, adder en een aantal plantensoorten, te weten brede orchis, rietorchis, waterdriblad, wilde gagel, kleine zonnedauw, klokjesgentiaan en jeneverbes. Voor de adder, alpenwatersalamander, jeneverbes en wilde gagel geldt dat geen ontheffing aangevraagd hoeft te worden als het heideterrein, het Anreepdiep, de houtwallen en de bosjes nabij poelen gespaard worden. Wanneer de ingrepen buiten de natte graslanden plaatsvinden is eveneens geen ontheffing noodzakelijk voor de brede orchis. Voor overige soorten geldt dat de aanvraag van een ontheffing noodzakelijk is, indien niet duidelijk is hoe de soorten en leefgebieden gespaard kunnen worden. Voor het verkrijgen van een ontheffing moeten de gegevens uit de natuurscan geactualiseerd en gecompleteerd worden. De groenelementen in het gebied zijn reeds opgenomen in de Groene Mal (zie 5.2), hierdoor zullen de meeste leefgebieden worden ontzien. In de natuurscan worden verder aanbevelingen gedaan met betrekking tot planten van de Rode Lijst. Hierbij kan gedacht worden aan het zoveel mogelijk sparen en intact houden van houtwallen, schrale bermen en taluds van sloten.

### **Mobiliteit**

#### **Auto-ontsluiting**

De N33 wordt verdubbeld naar een 2x2 autoweg. Het knooppunt N33-A28 moet worden aangepast. Rijkswaterstaat is gestart met de (planologische) procedures. Voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein Assen Zuid is een aansluiting op de A28 en/of N33 essentieel. De bestaande infrastructuur volstaat niet. In de planuitwerking van de knoop N33-A28 moeten de nieuwe aansluitingen op de A28 en N33 meegenomen worden. Met een nieuwe aansluiting op de A28 kan ook het gebied ten westen van de A28 beter worden ontsloten.

#### **Openbaar vervoer**

Het streven is een nieuw station Assen Zuid te ontwikkelen. Hiervoor zijn nieuwe (trein)reizigers nodig. Het station stelt daarmee randvoorwaarden aan de invulling van het gebied rondom het station. Met een station kan een nieuw multifunctioneel knooppunt van openbaar vervoer ontstaan. Voor bussen uit de richting Rolde (via N33) moet een aansluiting op de N33 worden gerealiseerd. Het station Assen Zuid kan daarmee ook een transferium gaan worden voor de overstap auto – trein. Hiervoor is wel een parkeerterrein voor auto's noodzakelijk. Bezoekers van evenementen op of nabij het TT Circuit kunnen gebruik maken van het station Assen Zuid. Voor een snelle (bus)verbinding tussen het station Assen Zuid en het TT circuit is een viaduct over de A28 nodig. Dit viaduct kan ook gebruikt worden voor een toekomstige busverbinding langs de westzijde van Assen naar Groningen.

### Fietsverbindingen

Het gebied kan ontsloten worden door een fietsroute naar het centrum van Assen en richting Hooghalen/Beilen. Met een station Assen Zuid en nieuw viaduct over de A28 ontstaat ook een nieuwe oost-west fietsverbinding. Bij het station Assen Zuid moeten goede stallingmogelijkheden voor fietsen komen.

### Geluidhinder

De noord- en westrand van Assen-Zuid worden gevormd door de A28 en de N33. De oostkant door de spoorlijn. In een zone evenwijdig aan deze infrastructuurlijnen treedt geluidshinder op. Daarnaast valt het totale plangebied in de geluidshinderzone van het ten westen gelegen TT-circuit. Het gebied is hierdoor niet geschikt voor woningbouw, maar daarentegen uitermate geschikt voor het ontwikkelen van bedrijven.

### Voorzieningen

In de directe omgeving is geen voorzieningenniveau aanwezig waarop de nieuwe ontwikkelingen aangesloten kunnen worden. Aangezien het terrein hoofdzakelijk geschikt is voor bedrijven, is het de vraag of hier een voorzieningenniveau gewenst is. Mocht blijken dat dit toch gewenst is dan kunnen de mogelijkheden onderzocht worden (bijvoorbeeld in combinatie met een servicepunt).

### OVERZICHTSTABEL MILIEU-EFFECTEN

		MII	R/U	Z	KIII		A-Z
					ZU	N/W	
Landschap	Compacte ontwikkeling	+	+	+	+	+	+
	Visuele impact	+	-	-	+	+	-
Hydrologie	Geschiktheid voor bebouwing	+	o	-	+	-	o
	Ecohydrologische relaties	+	o	o	o	o	o
Ecologie	Aantasting biotopen: versterking en versnippering	o/-	-	-	o/-	-	o/-
Mobiliteit	Modal split (op wijkniveau)	o	-	-	o	o	o
	Verkeersveiligheid	o	o	o	o	o	n.v.t
	Aantakken op/versterken huidige infrastructuur	+	-	--	+	+	o**
	Bereikbaarheid openbaar vervoer	+*	o	-	+	+	+*
	Bereikbaarheid centrum per fiets	+	o	o	+	+	+
	Bereikbaarheid dagelijkse voorzieningen	+	-	-	++	++	n.v.t.
Geluidshinder	Geschiktheid voor wonen	+(o)*	+(w)*	+(w)*	+	+	-
	Geschiktheid voor werken	+(w)*	+(o)*	+(o)*	o	o	++
	Luchtkwaliteit	o	o	o	o	o	o
Voorzieningen	Aansluiting op bestaand voorzieningen niveau	o	-	-	++	++	-
++ = sterk positief effect    + = positief effect    o = neutraal effect - = negatief effect    -- = sterk negatief effect * w= westelijke en o=oostelijke deel van de locatie							
MII: Meschenveld II    R/U: Rhee/Ubbena    Z: Zeyerveld    KIII: Kloosterveen III Zu=zuid N/W=Noord en West    A-Z: Assen-Zuid							

### Conclusie afweging milieueffecten

Er kan geconcludeerd worden dat vanuit de aspecten landschap, (eco) hydrologie, ecologie, mobiliteit, geluidhinder en voorzieningen de volgende locaties in aanmerking komen als prioritaire locaties voor de Kortetermijnvisie stadrandzone Assen 2020:

- Messchenveld II, de westrand langs de A 28 voor bedrijfsontwikkelingen, het overige gebied voor woningbouw.
- Kloosterveen III Zuid voor woningbouw.
- Assen-Zuid voor bedrijfsontwikkeling.

De locatie Kloosterveen III West en Noord komt op basis van de afweging van de milieueffecten op de korte termijn niet in aanmerking als prioritaire locaties voor woningbouw. Nader onderzoek op het gebied van ecologie is noodzakelijk.

De locaties Zeijerveld en Rhee-Ubbena komen op basis van de afweging van de milieu-effecten eveneens niet in aanmerking voor ontwikkeling op de korte termijn tot 2020.

De locaties Messchenveld II, Kloosterveen III Zuid en Assen-Zuid die in aanmerking komen voor ontwikkeling op de korte termijn tot 2020 hebben gezamenlijk meer capaciteit dan op de korte termijn nodig is. Het is daarom van belang tot een goede fasering van de ontwikkeling van deze locaties te komen. Daarbij is het ook van belang de ontwikkelingsmogelijkheden op de lange termijn tot 2030 te betrekken.

In de volgende paragraaf worden een aantal bestuurlijke overwegingen belicht die van belang zijn om tot een goede fasering te komen.

### 4.4 Afweging locaties op basis van bestuurlijke overwegingen

De stedelijke opgave van/voor Assen is vastgelegd in de strategische visie Assen Koerst en de regiovisie Groningen-Assen. Als tweede sterke stad in het nationaal stedelijk netwerk Groningen- Assen groeit Assen de komende jaren door naar een vitale, levendige stad van circa 80.000 inwoners. De verwachte groei wordt ondersteund door onderzoeken van o.m. het RPB, het CBS en de provincie Drenthe.

Daarnaast krijgt de ontwikkeling van Assen een forse impuls door het Regio- Specifieke Pakket Zuiderzeelijn, waarover recentelijk overeenstemming is bereikt met het kabinet.

De stedelijke opgave voor wonen en werken is geconcretiseerd in de meerjaren-programma's tot 2020 met een doorkijk naar 2030. Voor woningbouw wordt daarbij uitgegaan van het ingezette beleid vanaf 2004 om, uit oogpunt van duurzaam grondgebruik, meer woningen in de bestaande stad te bouwen. De opgave in de stadsrand tot 2020 komt daarmee op ca. 2200 en tot 2030 totaal op ca. 4300 woningen.

Gezien de ruimtelijke mogelijkheden is de woningbouwopgave voor de periode tot 2020 verdeeld over de volgende locaties:

Kloosterveen III Zuid	300 – 350 woningen
Kloosterveen III West	700 – 800 woningen
Messchenveld II	1700 – 2200 woningen

Aan de prioritaire locaties die uit de PlanMER naar voren zijn gekomen, is op stedenbouwkundige gronden Kloosterveen III West toegevoegd. Met de ontwikkeling van deze locatie krijgt de woonwijk Kloosterveen stedenbouwkundig een logische afronding en de aanwezige voorzieningen kunnen optimaal worden benut. Het belang van een goed functionerend woongebied met vanaf het begin beschikbare voorzieningen en een goede bereikbaarheid is hierin leidend.

Naast de afronding van Kloosterveen met Kloosterveen III Zuid en West moet Messchenveld II tijdig planologisch beschikbaar zijn om de woningbouwopgave en de ontwikkeling van specifieke woonmilieus mogelijk te maken.

Daarnaast zijn aan de locatie Kloosterveen III West ontwikkelrisico's verbonden vanwege de nabijheid van het habitat- en vogelrichtlijngebied (Natura 2000) Fochteloërveen. Een nader ecologisch onderzoek en het op te stellen beheerplan voor het Fochteloërveen zal hierin meer inzicht moeten geven.

Voor het gemeentebestuur is het van belang dat op lange termijn voldoende planologische ruimte aanwezig is voor de invulling van de woningbouwopgave. Continuïteit van de woningbouw en het aanbod van kwalitatief goede woonmilieus zijn voorwaarden voor een goede ruimtelijke ontwikkeling van Assen die overeenkomt met de taakstelling die Assen heeft. Assen wil voortdurend verschillende woonmilieu's aanbieden zowel in de bestaande stad als in de uitleg gebieden. De veranderingen in de samenstelling van de bevolking, zoals vergrijzing leidt tot een andere vraag op de woningmarkt. Hier moet adequaat en flexibel op worden ingespeeld. De ervaring leert dat de uitvoering van ontwikkellocaties door lokale omstandigheden of externe factoren kan worden verstoord. Gezien deze onzekerheden is een gefaseerde uitvoering van de plangebieden noodzakelijk. De planopzet moet zodanig zijn gekozen dat afgeronde eenheden ontstaan die landschappelijk een goede overgang vormen met het landschap. Op deze manier ontstaat een dynamische, toekomstgerichte stadsrand.

### Bestaand stedelijk gebied

Het gemeentebestuur wil, meer dan tot nu toe is gebeurd, de woningbouw in de stad bevorderen, enerzijds om de ruimte effectief te benutten, anderzijds omdat de woonfunctie bijdraagt tot de leefbaarheid van de stad. Duurzaam grondgebruik is een van de speerpunten van beleid en heeft vanaf 2004 tot de volgende resultaten geleid. Hiermee wordt het buitengebied zoveel mogelijk gespaard voor andere buitengebied gerelateerde functies.

WONINGBOUWONTWIKKELING							
woningbouw	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 tot 2020
bestaande stad	44	185	248	348	350	350	150
uitleg	323	392	349	353	370	370	320
<b>totaal</b>	<b>367</b>	<b>577</b>	<b>597</b>	<b>701</b>	<b>720</b>	<b>720</b>	<b>470</b>

Met het ministerie VROM zijn afspraken (BLS) gemaakt voor een verhoging van woningproductie in de jaren tot 2010 om het woningtekort versneld te verminderen.

Tot nu toe zijn gemiddeld 100 woningen van de woningbouwopgave in de bestaande stad gerealiseerd. De doelstelling is dit aantal te verhogen tot 150. De locaties die hiervoor in aanmerking komen zijn veelal locaties die door functieverandering beschikbaar komen. Bijvoorbeeld locaties met een maatschappelijke functie zoals scholen, kerken en (oude) bedrijfslocaties in woonwijken.

Naast deze locaties is het stadsbedrijvenpark en met name het gebied rond de Havenkade uitermate geschikt voor een woonfunctie. Het gebied is direct gelegen binnen de invloedssfeer van de binnenstad en op gunstige afstand gelegen van het station. Transformatie van dit stadsdeel, levert een belangrijke bijdrage voor het bouwen in het stedelijk gebied. In de periode tot 2020 kunnen in dit gebied ca. 500 woningen worden gerealiseerd waarvan de eerste woningen na 2015 bewoond kunnen zijn.

De bouwmogelijkheden in de bestaande stad zijn geïnventariseerd en worden bijgehouden wat betreft kansen en mogelijkheden. Bouwen in de bestaande stad kent zijn eigen problematiek en beperkingen. In de woningbouwprogrammering moet daarom rekening gehouden worden met gewijzigde omstandigheden. Afstemming van de woningbouwmogelijkheden in de uitleg en in het bestaand stedelijk gebied moet qua fasering en woningdifferentiatie voortdurend plaatsvinden.



Met de invulling van Messchenveld II als woonlocatie en de transformatie van een deel van het Stadsbedrijvenpark tot woningbouw biedt Assen-Zuid de beste mogelijkheden voor bedrijfsontwikkeling. Deze locatie moet zowel voor nieuwvestiging als uitplaatsing van bedrijven en/of instellingen ruimte bieden. Door verplaatsing van bedrijven vanuit de bestaande stad is een revitaliseringslag mogelijk op het bedrijventerrein waardoor duurzaam grondgebruik zowel op het bestaande bedrijventerrein als in het nieuwe werklandschap mogelijk is.

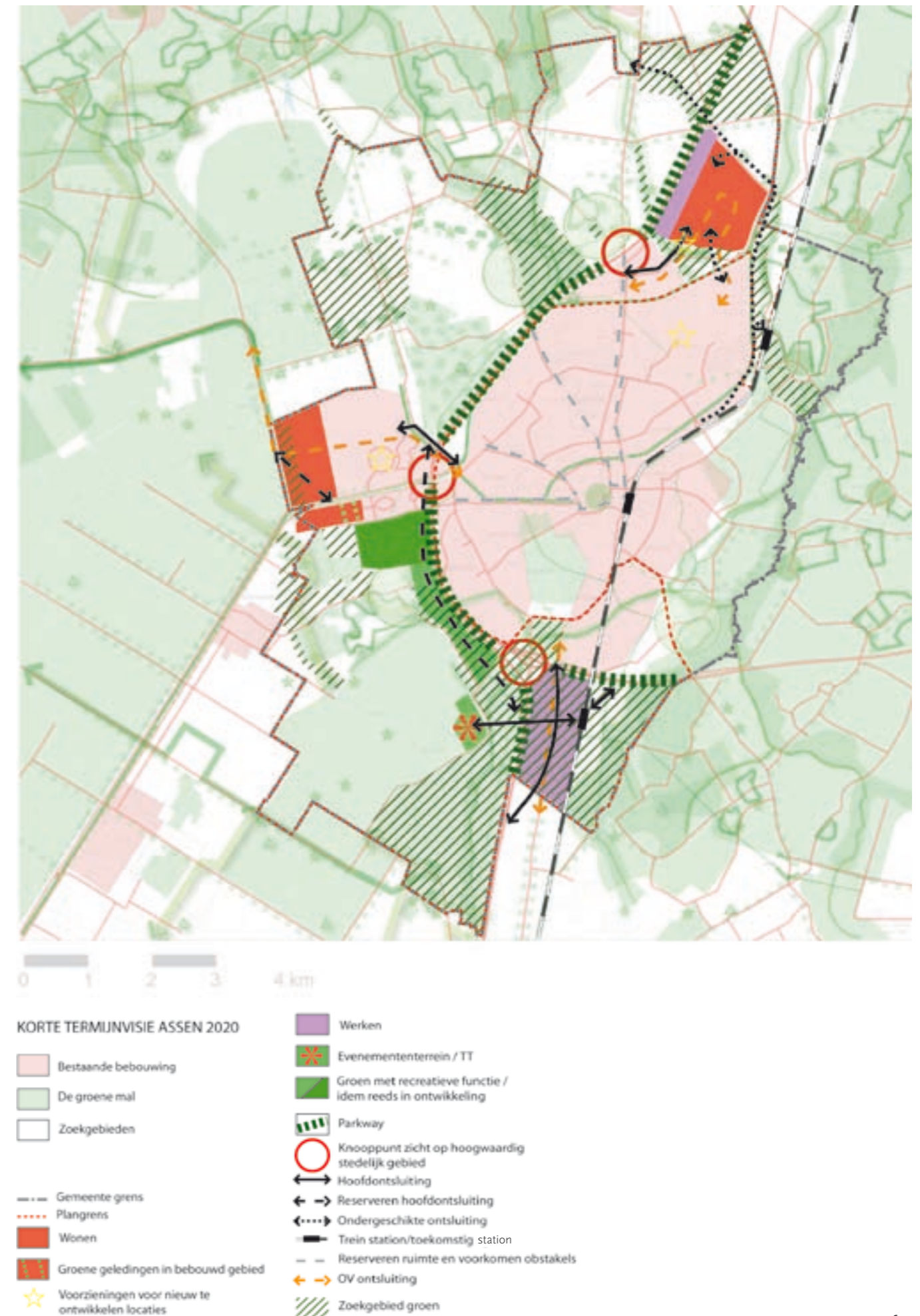
In de stadsrandzone is voor de periode tot 2020 ruimte voor ca. 60 ha netto, ca. 100 ha bruto nodig voor bedrijfslocaties. Deze capaciteit kan volledig in Assen Zuid worden gerealiseerd. Aangezien de locatie een bruto oppervlak heeft van 170 ha, biedt deze locatie ook voor de periode na 2020 ontwikkelingsruimte.

Het gemeentebestuur vindt dat het werklandschap Assen Zuid gezien de ligging aan de zuidzijde van de stad als toegangspoort, bijzondere kwaliteit moet hebben. Dit houdt een inspanningsverplichting in om voortijdig te investeren in de landschappelijke structuur en kwaliteit. Ook op deze locatie geldt dat met gefaseerde planvorming de ruimtelijke inpassing gewaarborgd wordt.

Met de verknoping van de A28 en de N33 is Assen Zuid optimaal bereikbaar en wordt de bestaande stad minder belast door gemotoriseerd verkeer. De route door de stad richting station en het stadsbedrijvenpark wordt ontlast, waardoor het stationsgebied beter te verbinden is met de binnenstad. Samen met de transformatie van het stadsbedrijvenpark vormen deze ontwikkelingen de Florijn-as, waarvoor het Regio Specifieke Pakket Zuiderzeelijn wordt ingezet.

De aanwezigheid van het spoor in Assen Zuid biedt de mogelijkheid het gebied per openbaar vervoer optimaal bereikbaar te maken door aanleg van een station waardoor het gebied ook interessant is voor instellingen die voor iedereen optimaal bereikbaar moeten zijn. De gronden rondom het station worden gereserveerd voor instellingen en bedrijven met hoge bezoekers aantallen. Het werklandschap Assen Zuid wordt daarmee gethematiseerd en gezoneerd naar de aard van de bedrijvigheid en draagt het bij aan een duurzame ontwikkeling. Het gemeentebestuur vindt dat Assen Zuid door zijn ligging en functionele potenties ruimte moet bieden voor een toekomstig en duurzaam werklandschap in Assen. De ambitie is dit terrein een bijzonder karakter te geven dat zich kenmerkt door de optimale afstemming van functionaliteit en landschappelijke/ruimtelijke kwaliteit.

Assen is bekend als stad in het groen. Deze karakteristiek is leidend voor de inrichting van het landelijke gebied en de stadsrand. Met de invulling van 200 ha nieuw in te richten groene locaties wordt de structuur van het landschap versterkt en biedt deze inrichting de mogelijkheid tot het aanbrengen van interessante toeristische fiets- en wandelroutes. De stadsrand krijgt op die manier een meerwaarde voor de stad als uitloopgebied. Daarnaast wil het gemeentebestuur investeren in het bestaande groen in de stadsrand zodat samen met de 200 ha nieuw aan te leggen groen een landschap ontstaat waarin de stad zich voegt.





#### 4.5 PLANKAART EN VOORKEURSLOCATIES

Naar aanleiding van de uitkomsten uit het interactieve proces, de PlanMER en de bestuurlijke afweging zijn de volgende uitbreidingslocaties voor de korte termijn naar voren gekomen. Deze zijn weergegeven in onderstaande tabel voor de volledigheid is ook de lange termijn (2020-2030) weergegeven.

- Kloosterveen III Zuid: wonen ( 300- 350 woningen).
- Kloosterveen III West: wonen ( 700- 800 woningen).
- Messchenveld II: wonen en werken (1500-3000 woningen en 20 ha bedrijventerrein).
- Assen-Zuid: bedrijven ca. 170 ha bruto (ca. 100 ha netto).
- Bestaande stad: inbreiding in de bestaande stad met 1950 woningen tot 2020, transformatie en revitalisering stadsbedrijvenpark.

In de volgende paragraaf wordt de Kortetermijnvisie samengevat.

#### 4.6 BESCHRIJVING PLANASPECTEN KORTETERMIJNVISIE

##### Wonen en voorzieningen

Om de groene ruimte in de stadsrand zoveel mogelijk te sparen, is er voor gekozen om bestaande stedelijke ontwikkelingen af te bouwen en af te ronden. De ruimte voor wonen wordt gevonden in drie locaties: Kloosterveen III Zuid, Kloosterveen III West en het noordoostelijke deel van Messchenveld II. Deze locaties sluiten aan bij bestaande stedelijke ontwikkelingen, waardoor gebruik gemaakt kan worden van de hoofdinfrastructuur die al in de planning tot 2010 is opgenomen. Ook voor de voorzieningen kan deels van de reeds bestaande voorzieningen gebruik worden gemaakt.

##### Kloosterveen III Zuid

Kloosterveen III Zuid wordt ontwikkeld als voortzetting van het gebied Sterrenbeelden/Planetenlaan. Hierbij wordt wonen deels gecombineerd met groen en bij een woonwijk behorende voorzieningen (maatschappelijke en commerciële functies en recreatie). De ontwikkeling sluit aan bij plannen voor een ecologische verbindingzone tussen Witterveld/Pelinckbosch en het Fochteloërveen. De rand wordt zo ontwikkeld dat het kan functioneren als uitloopgebied vanuit de wijk naar het landschap. Landschappelijke routes en fietspaden spelen hierbij een belangrijke rol en zorgen voor de aansluiting met de bestaande wijk. De nieuwe huishoudens kunnen gebruik maken van en versterken zelfs het in ontwikkeling zijnde voorzieningenniveau van Kloosterveeste.

##### Kloosterveen III West

Indien niet op voorhand op basis van objectieve gegevens volledig kan worden uitgesloten dat een project in of nabij het Fochteloërveen significante effecten kan veroorzaken, is het noodzakelijk dat een zogenaamde Passende Beoordeling wordt gedaan.

Na dit onderzoek wordt beoordeeld of en hoe, dan wel onder welke voorwaarden dit gebied voor een woonfunctie kan worden ontwikkeld.

Aansluitend op het bestaande woongebied Kloosterveen kan dan Kloosterveen III West worden ontwikkeld met een maximale capaciteit die ligt tussen 700 en 800 woningen. Dit woongebied kan door de directe aansluiting op het bestaande woongebied Kloosterveen gebruik maken van de voorzieningen in Kloosterveen zoals het wijkcentrum Kloosterveeste, scholen en andere maatschappelijke voorzieningen. Omdat met deze locatie de rand van Kloosterveen vorm krijgt moet de overgang naar het landelijk gebied goed worden ingericht. Door het bouwen in lage dichtheden en inrichting van een natte zone kan ingespeeld worden op deze omstandigheden.

In verband met de hydrologische beperkingen zijn aanvullende maatregelen nodig in de vorm van drainage en waterpartijen en/of ophogen van het maaiveld.

Ontsluiting voor autoverkeer van het woongebied is mogelijk via een aansluiting op de weg langs de Norgervaart zodat de wegenstructuur van Kloosterveen niet extra wordt belast. De fietsverbindingen kunnen goed aansluiten op het bestaande fietspadenstelsel van Kloosterveen waardoor alle voorzieningen binnen de wijk goed bereikbaar zijn.

### **Messchenveld II**

Het noordoostelijke deel van Messchenveld II wordt ontwikkeld als woongebied. Er kunnen maximaal ca 3000 woningen ontwikkeld worden waarvan circa 2000 woningen tot 2020. Op de overgang naar de Werkgebieden, met name in de zone langs de A28 kan verweving van de functies wonen en werken ontstaan in een woon-werkgebied van 20 ha netto. De mogelijkheden voor een voorzieningspunt dat zowel gekoppeld is aan het woon- als aan het werkgebied wordt nader onderzocht. Dit als aanvulling op de voorzieningen van Marsdijk die vanuit de nieuwe wijk enkel per fiets bereikbaar zijn. Een eerste berekening, uitgaande van 2000 woningen (circa 4580 bewoners) en circa 4000 werknemers laat zien dat er mogelijkheden zijn voor een beperkt voorzieningenniveau.

Omdat het een combinatie van wonen en werken betreft zal er extra aandacht besteed moeten worden aan het scheiden van verkeersstromen en beleving van de entree van de woonwijk.

### **Inbreiding in de bestaande stad**

Naar aanleiding van de uitkomsten van de bijeenkomsten is er een eerste inventarisatie naar mogelijke inbreidingslocaties in de stad uitgevoerd. Deze wijst uit dat er voldoende mogelijkheden zijn. Hierdoor kan een deel van de opgave in de bestaande stad gerealiseerd worden, waardoor de stadsrand minder belast hoeft te worden. In eerste instantie wordt er een extra inbreidingsopgave gesteld van 750 woningen tot 2020. Het is daarbij wel belangrijk dat er ook groene ruimte in de stad behouden blijft. Er wordt nog onderzocht hoe de bestaande stad door middel van nieuwe bebouwing, sanering en reconstructie van woonwijken en transformatie (naar woningbouw) van het stedelijk bedrijvenpark geïntensiveerd kan worden. Belangrijke aspecten hierbij zijn fasering, gewenste woonmilieus en kosten-baten analyses.

### **Kloosterveen III Noord**

Dit gebied is in de doorkijk 2020 tot 2030 in de lange termijnvisie beschreven als mogelijkheid om de woonwijk Kloosterveen af te ronden.

Op de korte termijn tot 2020 is deze capaciteit nog niet nodig.

De locatie is stedenbouwkundig moeilijk te verbinden met het bestaande woongebied Kloosterveen en vraagt extra aandacht bij de landschappelijke inpassing.

### **Zeijerveld en Rhee/Ubbena**

De gebieden Zeijerveld en Rhee/Ubbena kunnen voorlopig ongerept blijven. De locatiekeuze voor een grote nieuwbouwlocatie wordt daarmee opgeschoven, mogelijk tot na 2030, met als voordeel dat er dan voor ontwikkeling van een complete wijk met volledig voorzieningenniveau kan worden gekozen.

### **Werken**

Ruimte voor werken wordt gevonden in twee locaties, het noordwestelijk deel van Messchenveld II en Assen-Zuid. Beide locaties zijn in de directe nabijheid van de A28 gelegen. Dit betekent de mogelijkheid van een goede ontsluiting voor autoverkeer, waarbij vrachtverkeer door de bebouwde kom niet noodzakelijk is. Door de ligging nabij de A28 zijn beide locaties minder geschikt voor de functie wonen.

### **Messchenveld II**

In Messchenveld II zal 20 ha netto bedrijventerrein gerealiseerd worden. Een zekere mate van menging van de functie werken met andere functies is gewenst. Daarbij valt te denken aan een overgang met woon/werkcombinaties op de grens van het woon- en werkdeel van Messchenveld II en een dooradering van de werkgebieden met groen waaronder het beekdal De Messchen. Ook in de randen dient het groen een belangrijke rol te spelen, zowel in de overgang tussen wonen en werken als in de rand langs de A28, mogelijk in combinatie met een geluidswal.

### **Assen-Zuid**

In Assen-Zuid zal circa 170 ha bruto (100 ha netto) bedrijventerrein ontwikkeld worden waarvan ruim de helft (een eerste fase) in de periode tot 2020. Het bedrijventerrein moet ook voorzien in perifere detailhandel, zorg-, maatschappelijke en commerciële functies. Het zicht vanaf de A28, de N33 en de spoorlijn maken dat dit gebied niet alleen beeldbepalend is voor Assen, maar voor de stadsregio Groningen-Assen als geheel. Het gebied vormt de Poort van het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen en de kwaliteit van de architectuur van de bebouwing dient het visitekaartje voor Noord-Nederland te zijn. Belangrijk bij de inrichting van het gebied is het groene aspect en duurzaamheid. Landschappelijk groen is een belangrijk onderdeel van het gebied, met speciale aandacht van een landschappelijke afscherming richting het Drentsche Aa-gebied. Duurzaamheid en het streven naar CO<sub>2</sub>-reductie vormen uitgangspunten bij de ontwikkeling van het gebied. Het beeld vanaf de A28 wordt groen met hier en daar doorzichten naar hoogwaardige bebouwing. Uit de waterkansenkaarten blijkt dat in dit gebied een relatief grote waterberging gewenst is. Dit water kan een belangrijke rol in de uitstraling van het gebied spelen.

## Verkeer en vervoer

De nieuwe ontwikkelingen voor wonen en werken dienen goed voor auto, fiets en openbaar vervoer te worden ontsloten.

### Auto-ontsluiting

De keuze van de locaties Messchenveld II, Kloosterveen III Zuid en Assen-Zuid, maakt het mogelijk maximaal gebruik te maken van de nog beschikbare capaciteit van de bestaande hoofdinfrastructuur. Voor de ontwikkeling van Assen is echter een nieuwe aansluiting op A28 en/of N33 noodzakelijk. In de nieuwe woongebieden moet rekening worden gehouden met een grotere parkeeropgave.

Het is belangrijk om langs de A28 ruimte te reserveren voor verbreding en ook voor het mogelijk ontwikkelen van een zogenaamde by-pass voor bus en auto.

### Fietsverbindingen

Vanuit een oogpunt van duurzaamheid speelt het stimuleren van het fietsgebruik een belangrijke rol. De keuze in de Kortetermijnvisie voor compacte ontwikkelingen, direct aangesloten op bestaand stedelijk gebied, maakt relatief korte fietsverbindingen van de nieuw te ontwikkelen locaties naar het centrum en andere voorzieningen van Assen mogelijk. Daarnaast worden er goede fietsverbindingen ontwikkeld tussen de locaties onderling en de recreatiegebieden in de regio. Aparte aandacht is nodig voor de fietsverbindingen in de 'groene vingers', waarbij vanuit de regio het centrum van Assen via groene routes kan worden bereikt. De fietsroutes moeten zoveel mogelijk op elkaar aansluiten en voldoen aan eisen van comfort en veiligheid. Waar mogelijk worden oude landwegen gebruikt voor fietsroutes. Vanuit Messchenveld ligt een directe verbinding over de fietsbrug naar de voorzieningen in Marsdijk.

### Openbaar vervoer

De voor de korte termijn geplande woning- en bedrijvenlocaties kunnen door een goed openbaar vervoersysteem ontsloten worden. Daarbij wordt deels gebruik gemaakt van bestaande en nieuw te ontwikkelen hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen met de regio en de bestaande stad. Voor de verbinding tussen Marsdijk en Messchenveld moet een busbrug worden gemaakt.

Gestreefd wordt naar een regionaal openbaar vervoersysteem in netwerkstadverband. Hierbij wordt gedacht aan nieuwe stations in Assen-Noord en Assen-Zuid. Bij een nieuw station in Assen-Zuid is een koppeling met het TT-circuit mogelijk. Hierbij zal voor evenementen een directe link over de A28 voor shuttle-verbinding/fietsers/voetgangers noodzakelijk zijn. Een station in Assen-Noord zal waarschijnlijk ten zuiden van de nieuwe ontwikkeling Messchenveld gerealiseerd worden. Er zal ruimte gerealiseerd worden voor een aansluiting naar de Dr. Philipsweg.

De exacte locaties van de stations zullen nader bepaald worden. Het is wenselijk om in de nabijheid van de mogelijke stations, indien de ruimte het toelaat, in hogere dichtheden te bouwen. In het algemeen geldt dat een compacte stad met hogere dichtheden goed is voor het openbaar vervoer.

De ontwikkeling van een station Assen Noord is geen voorwaarde voor de ontwikkeling van Messchenveld. De ontwikkeling van station Assen Zuid biedt grote kansen voor ontwikkelingen in Assen-Zuid. In de inrichtingsplannen moet ruimte worden gereserveerd voor een goede aansluiting van de geplande stations. In de bestaande stad zal langs enkele hoofdwegen ruimte gereserveerd worden en zullen obstakels voorkomen worden om de mogelijkheden voor toekomstige verzwaring van infrastructuur naar het centrum en het station open te houden.

## Natuur en landschap

Naast de opgave voor stedelijke ontwikkeling is er ook een stevige groene opgave van ten minste 200 hectare nieuwe natuur naast het reguliere binnenplans groen.

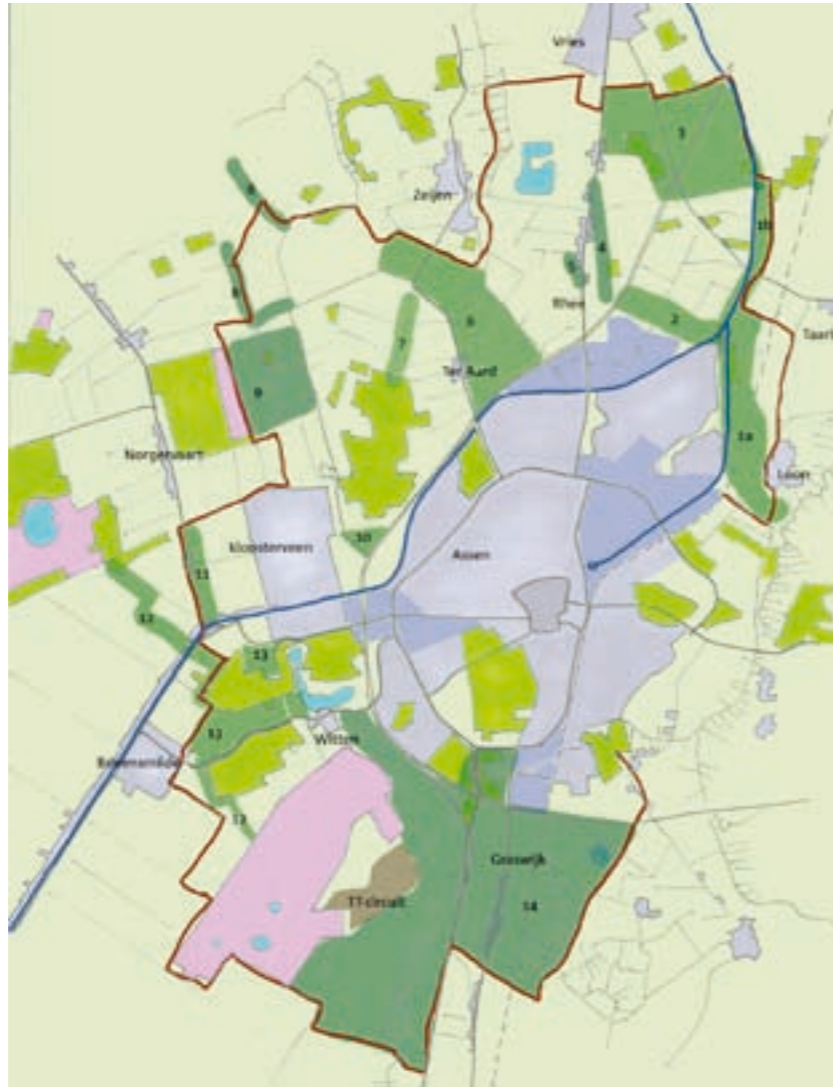
Bovenop deze nieuwe hectares is een versterking van het bestaande landschap en natuur gewenst. Bij dit laatste gaat het om een zoekgebied van zo'n 1000 hectare. Het gaat om een opgave die wordt gerealiseerd voor 2020. Het nieuw groen krijgt onder andere een functie als recreatieve uitloophuimte voor de stad; als natuur; waterberging; speelgroen en landschappelijke inpassing. Hierbij worden ook de mogelijkheden van het herstel van het (cultuurhistorisch) landschap meegenomen.

Het kader voor de invulling van het nieuwe groen is de Groenvisie stadsrandzone Assen. In dit document zijn een zoekgebieden opgenomen en zijn beelden geschetst voor de ontwikkeling van de verschillende deelgebieden. Belangrijke elementen in de visie zijn het creëren van ecologische verbindingen, de inpassing van de nieuwe woon- en werklocaties en het herstel van bovenloopjes. De nieuwe groene gebieden zijn qua financiering voor een deel gekoppeld aan de nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

De groene opgave komt voort uit de Langetermijnvisie. De precieze omschrijving luidt: "Ontwikkeling van de groenstructuur (inclusief water) in relatie tot de functies natuur, wonen, werken, toerisme en recreatie als onderdeel van het te ontwikkelen groenblauwe netwerk van de regio Groningen-Assen".

Belangrijk bij de ontwikkeling van de stadsrandzone is het behouden en versterken van de aanwezige natuur- en landschapswaarden. Er dient zeer zorgvuldig te worden omgegaan met de aanwezige landschapselementen. Binnen de nieuwe gebieden voor wonen- en werken is er ruimte voor veel natuur en groen. De locaties krijgen hierdoor een onderscheidende kwaliteit.

Op de afbeelding op de volgende bladzijde is het zoekgebied uit de Groenvisie stadsrandzone Assen weergegeven (donkergroen).



zoekgebied uit de Groenvisie stadsrandzone Assen (donkergroen)

### Recreatie en toerisme

In de stadsrand van Assen wordt ruimte geboden voor verschillende vormen van recreatie, waarbij de meer intensieve vormen van recreatie worden gezoneerd in de zuidwestelijke stadsrand rond het TT-circuit en de extensieve vormen meer noordelijk rond Recreatiegebied Baggelhuizen en het bosgolfterrein. Bij de Recreatiegebied Baggelhuizen kan ook worden gedacht aan combinaties van natuur en cultuur. Om de Recreatiegebied Baggelhuizen beter als recreatiegebied te laten functioneren voor het toenemend aantal inwoners van de stadsrand, moet er aandacht zijn voor een betere toegankelijkheid en zichtbaarheid met name aan de noordzijde. Het recreatiegebied kan aantrekkelijker worden als er activiteiten/functies komen waardoor het gebied het hele jaar door mensen trekt (bijvoorbeeld activiteiten rondom manege, zwemplas, crossbaan). De zone tussen recreatiegebied Baggelhuizen en TT-circuit (langs de A 28) is geschikt voor intensieve vormen van toerisme en recreatie zoals indoor activiteiten (bv. skibaan, klimmuur). De ontsluiting van de recreatieterrinen wordt aangepast aan het gebruik, waarbij gestreefd wordt naar een betere ontsluiting

van het gebied van het TT-circuit, zowel voor auto's/motoren als voor openbaar vervoer.

Er zijn goede mogelijkheden de Noordlus verder te ontwikkelen (TT world). Er zijn vooral goede mogelijkheden voor grootschalige evenementen. Hierbij dient met name aandacht te worden besteed aan grote verkeersstromen bij evenementen. Het station Assen-Zuid kan hierbij een belangrijke rol vervullen via een korte doorsteek naar het gebied.

Het imago van Assen als recreatieve fietsstad krijgt in de nieuwe ontwikkelingen maximale invulling, zowel door behoud en uitbouw van de fietsverbindingen in de 'groene vingers' van de bestaande stad, in de nieuwe ontwikkelingen en in de Groene Mal. Er wordt vooral gekeken naar het maken van slimme aantrekkelijke verbindingen. In de Groenvisie stadsrandzone Assen wordt een beeld geschetst van de nieuw te ontwikkelen recreatieve fietsinfrastructuur waarbij een fietsrondje Assen ontstaat. Belangrijk hierbij is het creëren van goede oost-westverbindingen in het zuiden en oosten. Hierbij worden barrières als A28, Noordwillems kanaal en spoorlijn overbrugd. Daarnaast worden de verbindingen naar het noorden (o.a. richting Norg, Peest en Veenhuizen) verbeterd. Speciale aandacht wordt besteed aan voetpaden, als verbinding tussen centrum en buitengebied (als onderdeel van lange afstandsvoetpaden, maar ook als kleine ommetjes) en door de Groene Mal.

Extra aandacht moet besteed worden aan de verbetering van de verbindingen tussen stad, toeristische recreatieve trekkers en buitengebied. In Assen en omgeving bevinden zich interessante fiets- en wandelgebieden maar de verbindingen tussen centrum, woonwijken, attracties en groen- en recreatiegebieden moeten verbeterd worden en aansluiten op de regionale fietsroutestructuur.

### Duurzaamheid

Tijdens het proces van de totstandkoming van deze visie heeft duurzaamheid een steeds prominentere rol gekregen. Mondiaal, landelijk en in Assen is het besef gegroeid dat er een nieuwe koers nodig is op het gebied van duurzaamheid, duurzame energie en energie besparing. Duurzaamheid wordt op verschillende manieren geconcretiseerd. Allereerst is er de Groene Mal waarin de waarden van natuur en landschap voor langere tijd vastgelegd. Binnen deze groene mal worden de natuur en landschapswaarden verder versterkt. Ook de nieuw te ontwikkelen stedelijke gebieden krijgen een stevige groene invulling. Bij de keuze ten aanzien van wonen is er allereerst voor gekozen om de opgave voor inbreiding. De keuze voor een compacte uitleg van de stad in aansluiting op de bestaande bebouwing beperkt de druk op het buitengebied. De nieuwe ontwikkelingen zijn op fietsafstand van het centrum geprojecteerd. Een hoge dichtheid stimuleert de keuze voor het gebruik van het openbaar vervoer. Overigens is er bij de uitwerking van de gebieden nog een opgave om het stimuleren van fiets en openbaar vervoer een nieuwe dimensie te geven.

De Kortetermijnvisie gaat enerzijds uit van het vastleggen van de waarden, maar laat in de uitwerking voldoende ruimte om flexibel in te spelen op ontwikkelingen. De waterhuishouding (waarbij gebruik wordt gemaakt van de aanbevelingen in waterkansenkaarten) en het opnemen van landschapselementen zullen in de uitwerking een belangrijke rol spelen. Bij de uitwerking en invulling van de nieuwe woon-en werkgebieden vormt energiebesparing en duurzame energieproductie een belangrijk uitgangspunt. De ontwikkeling zal erop gericht zijn om energieneutrale gebieden te ontwikkelen.

### Agrarische sector

Voor de korte termijn kan de landbouw zijn huidige functie blijven uitoefenen in de gebieden die tot circa 2020 niet in aanmerking komen voor stedelijke ontwikkelingen. Agrarisch gebruik en natuurbeheer kan uitgebreid worden naar nieuwe gebieden die opgenomen zijn in de Groene Mal. Dit kunnen zowel gebieden zijn die voor de korte als lange termijn in aanmerking komen voor natuur- en landschapsontwikkeling. Voor de betrokken agrariërs is met name het langetermijnperspectief belangrijk. Daarvoor is maatwerk in overleg met deze betrokkenen noodzakelijk.

### Zicht vanaf de A28: Parkway en knooppunten

Het beeld dat Assen uitstraalt wordt voor een belangrijk deel bepaald door het zicht vanaf de hoofdinfrastructuur, de toegangen en de stadsranden. Dit beeld is een combinatie van de groene kwaliteiten en de uitstraling als moderne dynamische provinciehoofdstad. Voor dit moderne dynamische gezicht zijn vooral de knooppunten bij de A28, in de vorm van landmarks, beeldbepalend met hoogwaardige architectuur, hoogopgaande bebouwing en mogelijk over- en onderbouwingen. Daarbij is de zuidelijke knoop extra belangrijk: dit is niet alleen het gezicht van Assen, maar ook de poort van de Stadsregio. Tussen deze knopen is het groene karakter bepalend: niet een rommelig beeld van dozen langs de autosnelweg, maar een fraai vormgegeven groene parkway.

Hierbij zijn de gebouwen niet zichtbaar, met uitzondering van doorzichten naar gebouwen met een hoge beeldkwaliteit.

## Hoofdstuk 5 HOE VERDER?

Fase 1 is afgerond met het opstellen van ruimtelijke modellen. Het kader voor deze ruimtelijke modellen wordt gevormd door de, op basis van de lagenbenadering, vastgestelde Groene Mal. Deze modellen vormden de basis voor de discussie die heeft geleid tot de keuze van de strategie voor de ontwikkeling van de stadsrandzone op langere termijn. De lange termijnvisie was de eerste stap uit fase 2.

De tweede fase van het project structuurplan bestaat uit planvorming en het maken van keuzes voor een aantal prioritaire locaties voor de korte termijn (tot 2020).

Daarbij is de bevolking geraadpleegd en de gemaakte keuzes zijn onderbouwd in de startnotitie MER en het ontwerp Structuurplan stadsrandzone Assen. Voorts heeft de gemeenteraad de Startnotitie MER vastgesteld. Op basis van het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage, werden ook de Richtlijnen voor het Milieueffectrapport ongewijzigd vastgesteld.

Dit structuurplan en hieraan gekoppelde plan-m.e.r. zijn als vervolgstap op de richtlijnen opgesteld. Beide documenten zullen gezamenlijk ter inzage worden gelegd.

De volgende stap zal zijn het opstellen van een voorontwerp bestemmingsplan en een Besluit Milieueffectrapport voor de locaties Messchenveld II en Assen-Zuid. In de Besluit MER's worden naast het verplichte nulalternatief en een meest milieuvriendelijk alternatief een aantal inrichtingsalternatieven omschreven. Deze alternatieven worden onderling op hun milieueffecten vergeleken. Voorts wordt in beide voorontwerpbestemmingsplannen een voorkeursalternatief opgesteld.

De Besluit MER's worden met de voorontwerpbestemmingsplannen conform de Wet op de ruimtelijke ordening en de Wet milieubeheer voor de inspraak met de bevolking en het overleg met overlegpartners vrijgegeven en getoetst door de commissie voor de Milieueffectrapportage. Uiteindelijk worden door de gemeenteraad de bestemmingsplannen vastgesteld.

Voor een gedeelte van de prioritaire locatie Kloosterveen III (Kloosterveen III Zuid) wordt direct een voorontwerpbestemmingsplan opgesteld dat wordt vrijgegeven voor inspraak en overleg.

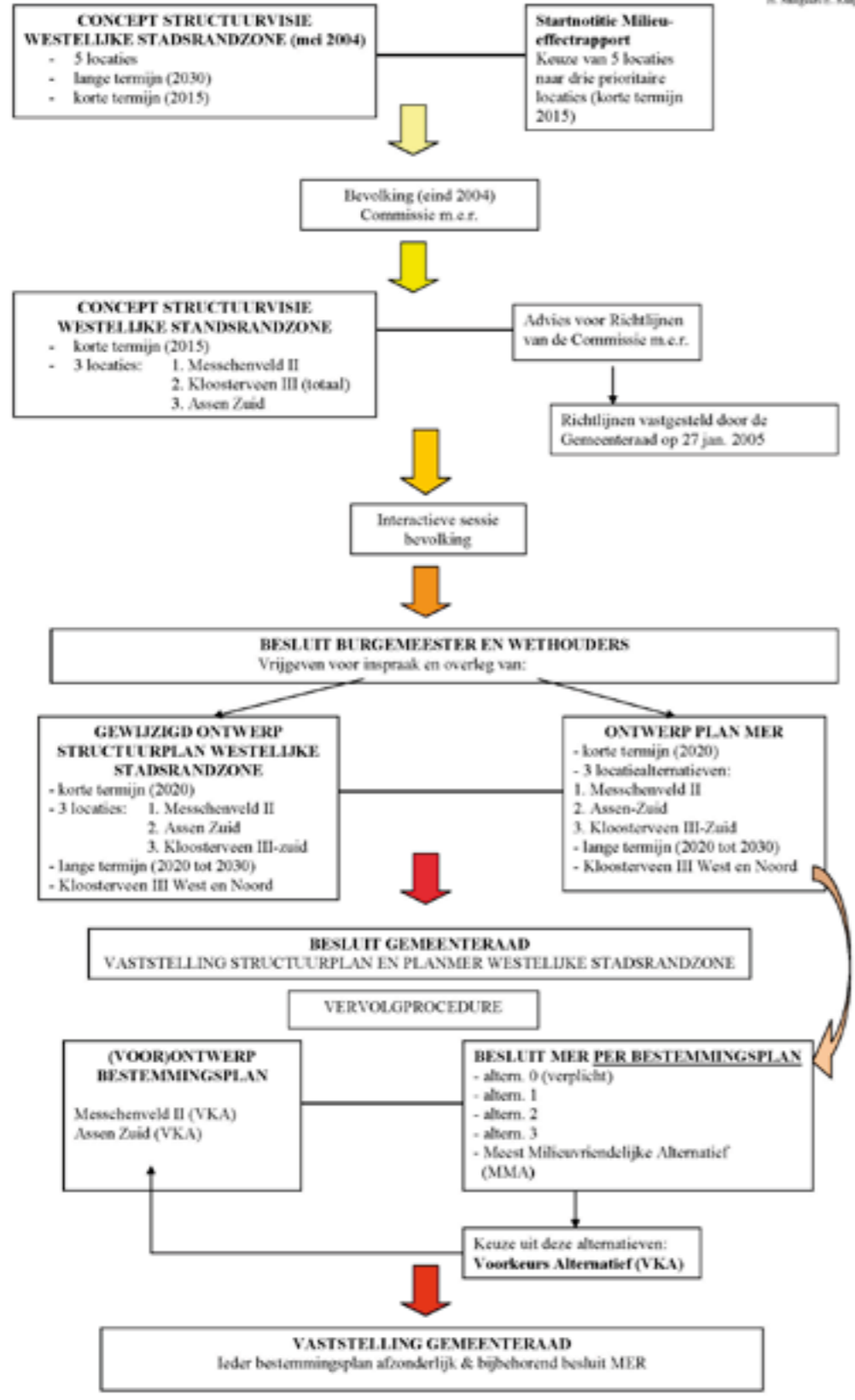
Gezien de geringe omvang wordt deze locatie niet verder in de m.e.r.procedure betrokken.

Het is belangrijk dat ook bij de verdere uitwerking van de prioritaire locaties de belanghebbenden bij de projecten betrokken te blijven.

PLANONTWIKKELING STRUCTUURPLAN  
WESTELIJKE STADSRANDZONE EN PLANMER

Assen, april 2008  
H. Mijgaard, Kuiper

STRUCTUURVISIE / STRUCTUURPLAN IVM WET VOORKEURSRECHT



BESTEMMINGSPLANNEN

# COLOFON

## Projectgroep

Gemeente Assen  
Provincie Drenthe  
ARCADIS

## Betrokken partijen

Gemeente Tynaarlo  
Gemeente Noordenveld  
Gemeente Midden-Drenthe  
Gemeente Aa en Hunze  
Waterschap Noorderzijlvest  
Waterschap Hunze en Aa's  
Waterschap Reest en Wieden  
Staatsbosbeheer  
Natuurmonumenten  
Stichting Drents Landschap  
LNV Noord  
Dienst Landelijk Gebied  
NLTO  
Defensie  
Recreatieschap Drenthe  
Stichting Woningbeheer Assen  
Milieufederatie Drenthe