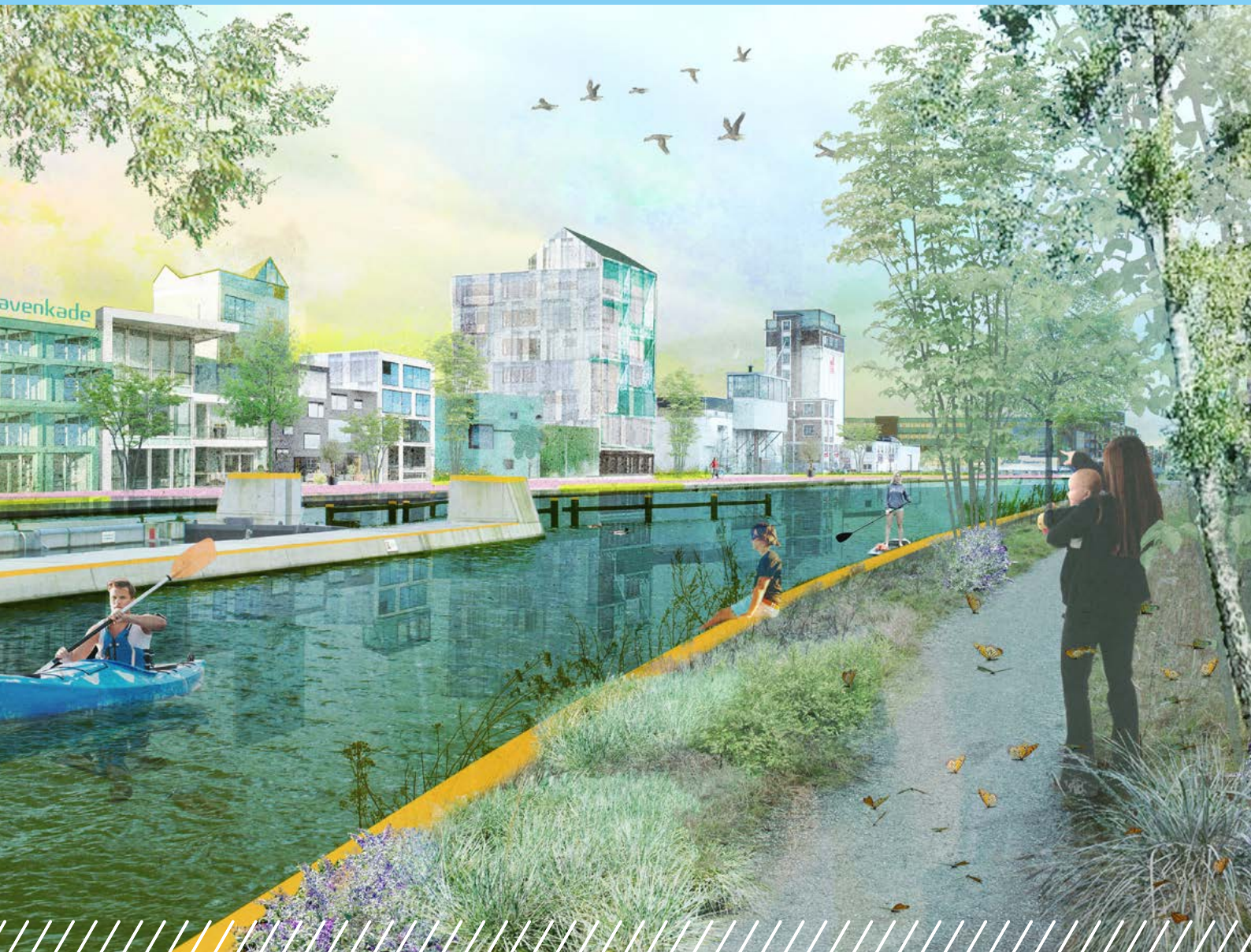




Gemeente Assen

Concept Structuurvisie Havenkwartier



Mei 2023



Beschermd wonen project Funenpark Amsterdam

Assens nieuwe Havenkwartier

Al meer dan 20 jaar wordt er in Assen gepraat over de herontwikkeling van het Havenkwartier. Een locatie die alleen al vanwege de unieke ligging tussen de binnenstad en het buitengebied, op loopafstand van het station, zeer de moeite waard is. De potentie van dit gebied als stoere, moderne woonomgeving met een eigen Assens karakter is niet zo moeilijk voor te stellen. Maar hoe realiseer je dat dan?

In 2012 werd een masterplan Havenkwartier vastgesteld en ook stemde de gemeente toen in met de uitwerking van de eerste fase. Maar een paar jaar later moest dit vanwege de omvangrijke bezuinigingen in de ijskast worden gezet.

In de omgevingsvisie en de woonvisie Assen, die in de afgelopen jaren zijn vastgesteld, kwam de behoefte aan de ontwikkeling van het Havenkwartier als nieuwe en duurzame woonwijk duidelijk naar voren. Zowel bij onze huidige inwoners, maar ook bij nieuwe bewoners van de stad, is de vraag naar betaalbare woningen in een prettige omgeving onverminderd groot. Hoe het Havenkwartier daaraan een belangrijke bijdrage kan leveren, is beschreven in deze structuurvisie.

Naaft het behoud van het stoere karakter van het gebied, met de voormalige graansilo als onbetwiste blikvanger, is 'ontspannen stedelijkheid' voor de gemeente een belangrijk uitgangspunt. De toekomstige bewoners van de ongeveer 650 woningen en appartementen in dit gebied hebben de binnenstad met al zijn voorzieningen en het station op loopafstand. Via een ongelijkvloerse spoorwegkruising zullen ook de voorzieningen in het naastgelegen Assen Oost binnen bereik van het Havenkwartier liggen. En aan de noordkant grenst het direct aan het Nationaal



Park Drentsche Aa, het best bewaarde beek- en esdorpenlandschap van West-Europa.

Daarnaast zal er in deze nu nog stenige omgeving veel aandacht zijn voor groen met wateropvang, zullen ook de plekken zijn waar bewoners elkaar ontmoeten. De inrichting van de wijk draagt bij aan de sfeer waarin bewoners met elkaar de wijk vormen, elkaar kennen en naar elkaar omzien, ongeacht leeftijd of achtergrond. De Havenkade zelf wordt een stoere parkkade, waar ruimte is voor ontspanning en recreatie. En precies op deze plek begint natuurlijk de doorfietsroute Assen-Groningen. Of, beter gezegd, hier komt deze route Assen binnen.

Deze structuurvisie is geen blauwdruk voor hoe de wijk er precies uit gaat zien. Maar het geeft wel een beeld over type woningen, groen, ruimte voor ontmoeting en ontspanning, mobiliteit, energie en inclusiviteit. Een beeld dat we graag samen met de stad, met de gemeenteraad, met de huidige gebruikers en natuurlijk ook met de toekomstige bewoners verder willen uitwerken.

Het is tijd om aan de slag te gaan!

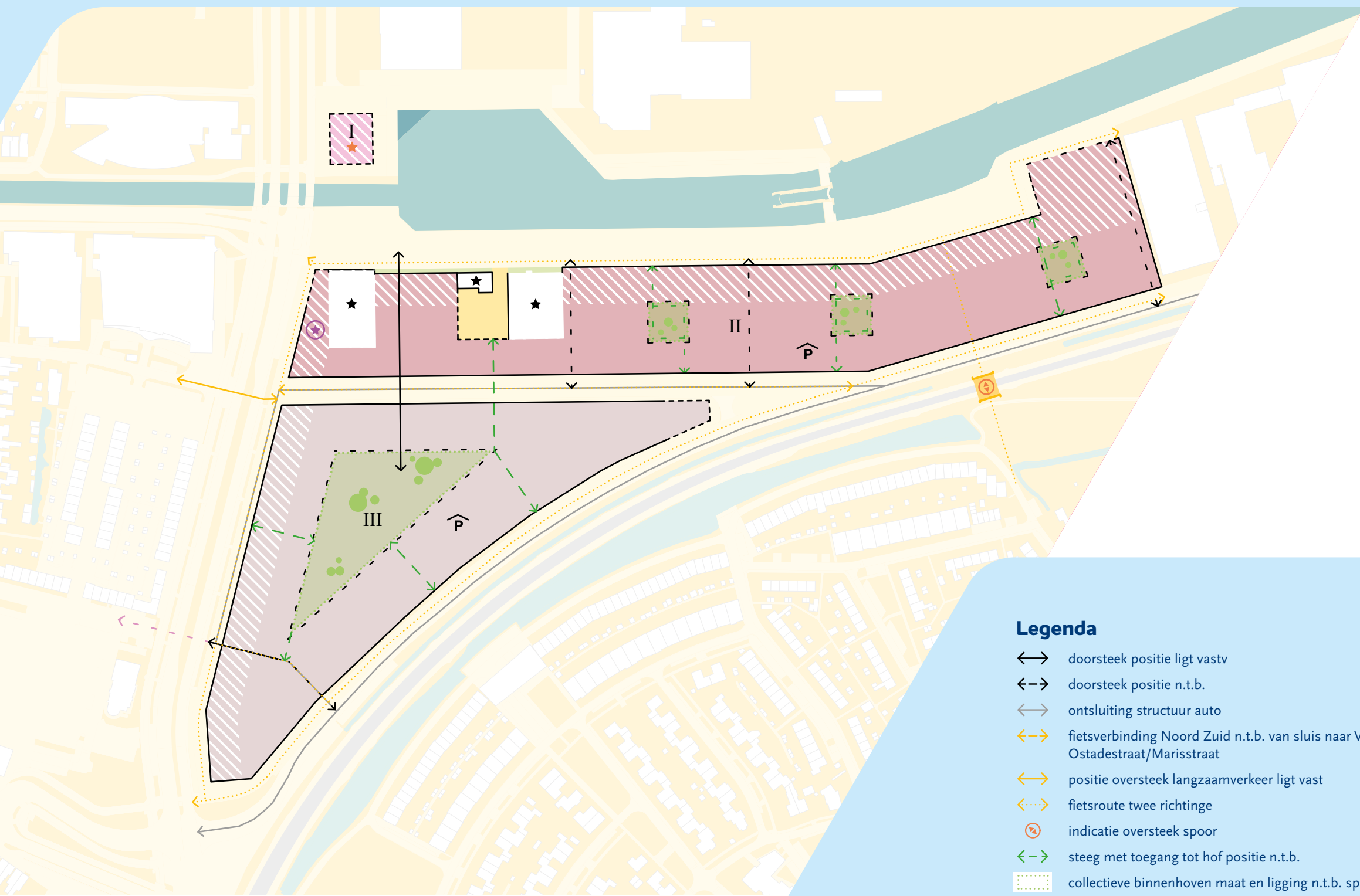
Cor Staal
Wethouder wonen

Inhoudsopgave



Voorwoord	02
Inhoudsopgave	04
Ambitiekaart	06
1. Aanleiding en opgave	08
2. Visie, ambitie en hoofdstructuur	18
2.1 Havenkwartier, groene wijk	20
2.2 Havenkwartier, verbonden wijk	24
2.3 Havenkwartier, dynamische wijk	30
2.4 Drie bouwvelden	23
3 Ambitiekaart met spelregels	36
4. Aanpak en kostenverhaal	44
5. Participatie, inspraak en vervolg	50
Bijlagen	54

Ambitiekaart Havenkwartier



Legenda

-  doorsteek positie ligt vast
-  doorsteek positie n.t.b.
-  ontsluiting structuur auto
-  fietsverbinding Noord Zuid n.t.b. van sluis naar Van Ostadestraat/Marisstraat
-  positie oversteek langzaamverkeer ligt vast
-  fietsroute twee richtinge
-  indicatie oversteek spoor
-  steeg met toegang tot hof positie n.t.b.
-  collectieve binnenhoven maat en ligging n.t.b. spelen <4 jaar
-  centrale binnenhof maat en ligging n.t.b. bomen 1e orde spelen 4-10 jaar
-  hof achter Silo

-  special n.t.b.
-  hoogteaccent (max hoogte 32m)
-  karakteristieke bebouwing behouden
-  rooilijn vast + oriëntatie
-  uiterste rooilijn, bijzondere oplossing hoek
-  rooilijn nader te bepalen
-  bouwveld I (Havengebouw)
-  bouwveld II (Havenkade)
-  bouwveld III (Spoorwegdriehoek)
-  zoekgebied werken/ voorzieningen
-  gebouwd parkeren
-  reservering oversteek langzaamverkeer

1. Aanleiding en opgave



Waterfront Park (bron@Gillespies)

Aanleiding

In deze concept structuurvisie schetsen we een beeld van de gewenste toekomstige inrichting van het Havenkwartier. Nu nog een bedrijventerrein, maar straks een plek waar je te midden van het groen kunt wonen, werken, spelen en elkaar kunt ontmoeten. We beschrijven de opgave, kansen en ambities en we formuleren een aantal spelregels voor de transformatie. Dit vertalen we in een ambitiekaart met bijhorende legenda. Hiermee geven we duidelijkheid aan de huidige en toekomstige gebruikers van het Havenkwartier en aan de ontwikkelende partijen. Dit is nog een concept visie. We gaan hierover graag het gesprek aan met een brede groep belanghebbenden en belangstellenden. Samen maken we Assen nog mooier.

Assen, stad van kwaliteiten

Assen is een stad met een geheel eigen karakter en identiteit. Onze provinciehoofdstad is ontspannen en gemoedelijk, maar tegelijk ook dynamisch met alle voorzieningen van een moderne, middelgrote stad. Assen heeft voor haar eigen bewoners en voor de regio veel te bieden met grote publiekstrekkingen, zoals De Nieuwe Kolk, het Drents museum en het TT-circuit. Maar ook een aantrekkelijk winkelaanbod en volop groene plekken midden in de stad. Assen is dit jaar niet voor niets uitgeroepen tot de groenste stad van Nederland. Assen is groen, dynamisch en verbonden.

Op basis van deze kernkwaliteiten bouwen we verder aan Assen. We zetten ons in voor een groene en bruisende stad met ruimte voor iedereen om te wonen, te werken en te ontmoeten, zonder dat het te groot, te druk of te veel wordt. Dit doen we onder andere met de transformatie van het Havenkwartier.

Groei van de stad

Vanaf de stichting van het nonnenklooster Maria in Campis in de dertiende eeuw, is Assen door de eeuwen heen geleidelijk gegroeid. Langs twee hoofdassen, de Hoofdlaan en de Drentse Hoofdvaart, breidt de stad zich in de twintigste eeuw uit met nieuwe woonwijken. Belangrijk is de komst van het station en de spoorverbinding met Zwolle en Groningen.

In het centrum vestigen zich grote winkelketens en alle denkbare regionale voorzieningen komen mee. Assen krijgt de bijpassende infrastructuur, zoals de aanleg van de A28. Bovenlokale functies komen naar onze provinciehoofdstad, zoals het gerechtshof, de rechtbank, de belastingdienst en een schouwburg. Ook in het basis- en middelbaar onderwijs wordt flink geïnvesteerd. En er ontwikkelen zich de eerste bedrijventerreinen, zoals het Havenkwartier.

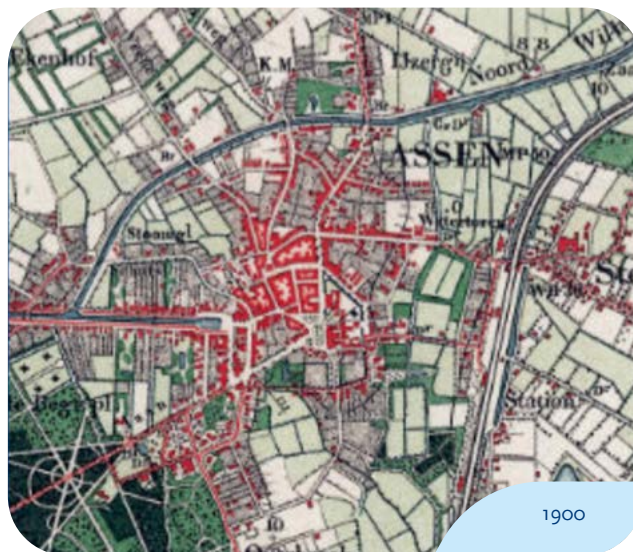
Aan het begin van de eenentwintigste eeuw behoorde Assen tot de snelst groeiende kernen van Noord-Nederland. Ook de komende jaren is er behoefte aan extra woningen voor een groeiende en veranderende doelgroep. Naast een groei van het aantal inwoners, wordt de omvang van huishoudens kleiner en groeit het aandeel alleenstaanden. Dit betekent dat er naast de behoefte aan gezinswoningen ook andere type woningen nodig zijn om aan de veranderende woonvraag te blijven voldoen.



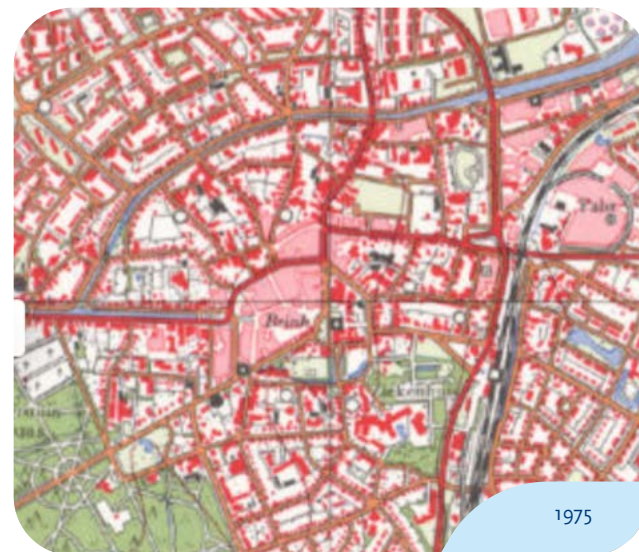
1850



1950



1900



1975



1930



2022

Grote woningbehoefte

In de woonvisie van Assen is aangegeven dat er tot 2030 ongeveer 3.000 extra woningen nodig zijn om aan de toegenomen vraag te kunnen voldoen. Er is met name behoefte aan betaalbare (sociale) huur- en koopwoningen. Daarnaast staat Assen in een aantal wijken voor een herstructureringsopgave waar ook woningen worden gesloopt. Dit betekent dat er in totaal ongeveer 4.000 nieuwe woningen moeten worden gebouwd om aan de vraag te kunnen voldoen. De urgentie is dus groot.

Kansen op sleetse plekken

Conform de omgevingsvisie en de woonvisie van Assen moeten kansen worden benut om op zogenaamde 'sleetse plekken' in de bestaande stad extra woningen toe te voegen. Deze plekken liggen vaak dicht bij bestaande voorzieningen en het openbaar vervoer. Hiermee maken we efficiënt gebruik van deze voorzieningen en dragen we bij aan de levensvatbaarheid ervan. En we maken niet alleen deze sleetse plekken mooier, maar we maken ook de stad als geheel beter. Bijkomend voordeel is dat we geen groene gebieden rond de stad afsnoepen.

Stadskwartier Assen

In Assen spelen, naast de behoefte aan meer woningen, ook andere opgaven. We moeten aan de slag met de transformatie van leegstaande gebouwen in het centrum om de binnenstad weer aantrekkelijk te maken. Daarnaast willen we de stad klimaatbestendiger maken door deze nog groener te maken. Deze opgaves pakken we samen met de woningbouwopgave op, we maken werk met werk. We hebben dit uitgewerkt in de visie Stadskwartier Assen (voorheen Assen Centraal). Deze visie beslaat een deel van de noordelijke binnenstad, de Stadsboulevard en bedrijventerrein Havenkwartier. De visie beschrijft de gewenste nieuwbouw en transformatie van leegstaande gebouwen voor wonen en werken. Daarnaast beschrijft het de wens om de verschillende wijken van de stad beter met elkaar én met

het aangrenzend landschap te verbinden. De structuurvisie Havenkwartier geeft een nadere uitwerking van de transformatie van specifiek het bedrijventerrein.

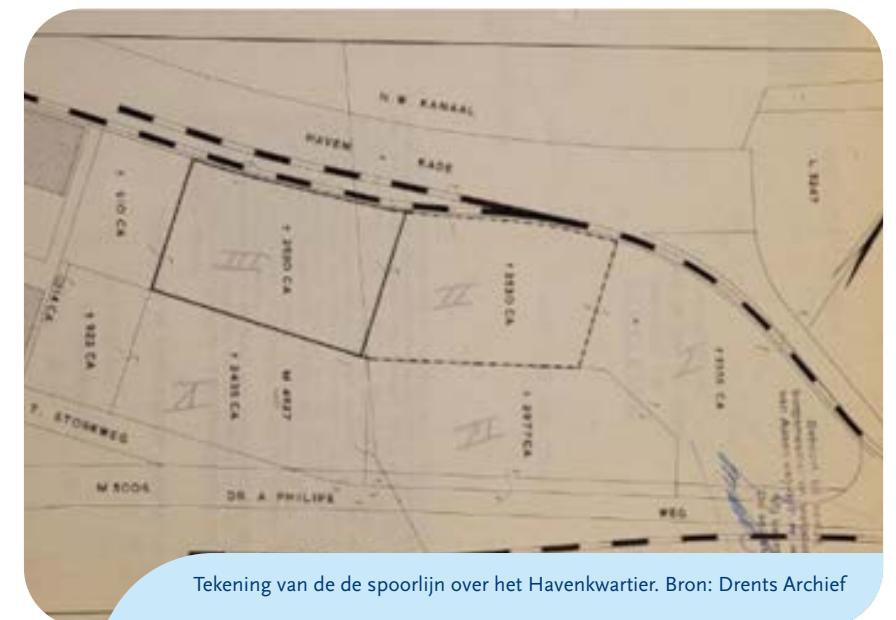
Ontstaan Havenkwartier

Het bedrijventerrein Havenkwartier is na de Tweede Wereldoorlog ontstaan. Assen wilde in die tijd de werkgelegenheid vergroten door onder andere industrie aan te trekken. In 1952 wijst de gemeente hiervoor het huidige

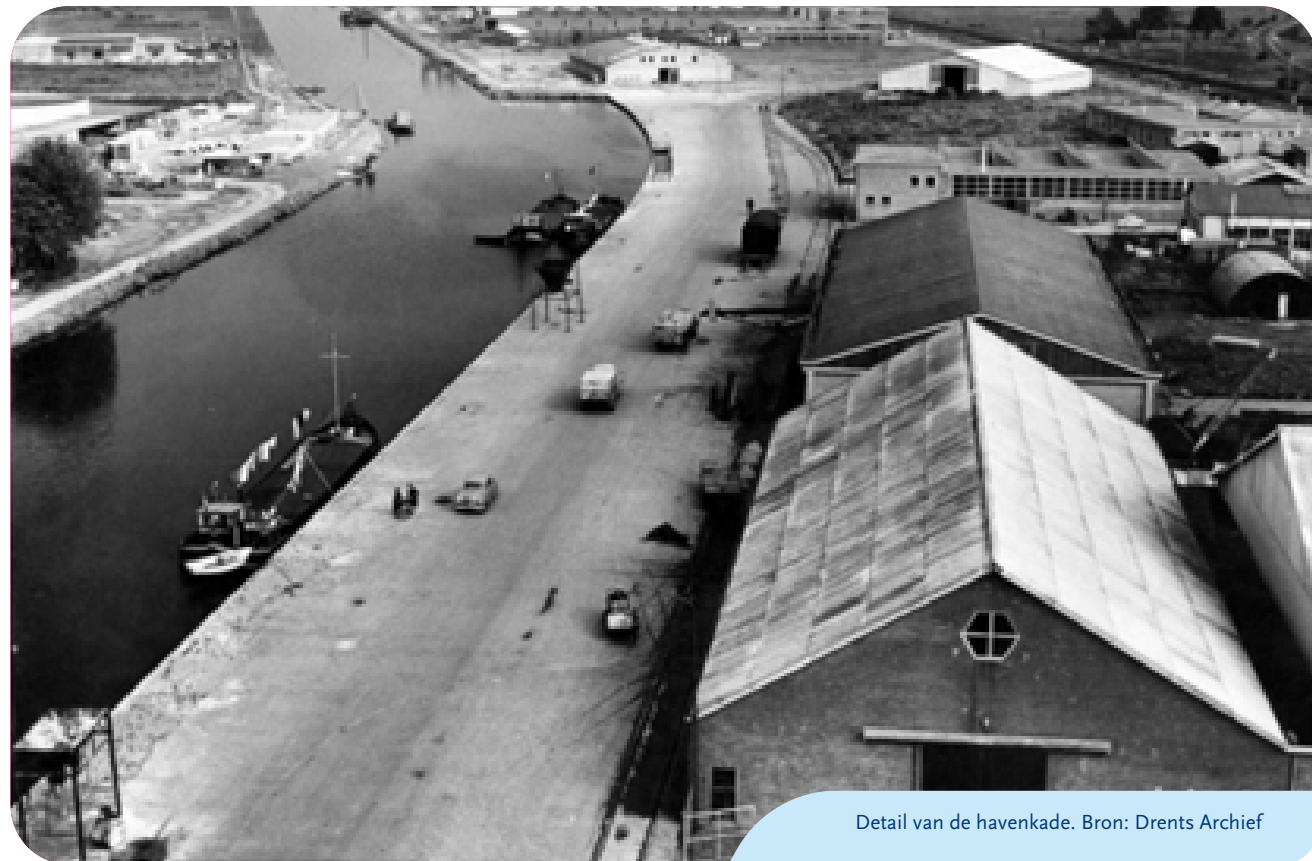
Havenkwartier aan, mede omdat het gunstig ligt tussen het Noord-Willemskanaal en het spoor. Voor deze functie worden een speciale aftakking van het spoor en een zwaaiком in het kanaal gemaakt en langs de kade komt een laad- en loswal. De huidige bedrijven die nu nog in het Havenkwartier gevestigd zijn, hebben geen binding meer met het water. Hoewel al een tijd niet meer in gebruik, zijn de hoge en lage silo nog steeds cultuurhistorische iconen van die tijd.



Het nog onbebouwde terrein op een luchtfoto uit 1951



Tekening van de de spoorlijn over het Havenkwartier. Bron: Drents Archief



Detail van de havenkade. Bron: Drents Archief



Het Havenkwartier in 1968. Bron: Drents Archief

Havenkwartier in
aanbouw jaren '50



Plangebied

Het Havenkwartier wordt aan de noordkant begrensd door het Havenkanaal, aan de westkant door de Industrieweg en aan de zuidoost kant door de spoorlijn Groningen-Assen. De Industrieweg heeft de functie als oostelijke rondweg en is ook bedoeld voor zwaar verkeer. Daardoor vormt deze weg een barrière richting het centrum. Daarnaast is het spoor een barrière voor de verbinding met Assen-Oost en het Drentse Aa-gebied. Dit is nog altijd een prachtig bewaard en kleinschalig beekdallandschap, vrijwel niet aangetast door kanalisatie en ruilverkaveling. Door de uitbreidingen met nieuwe wijken rondom de kern van Assen, is het Havenkwartier steeds meer in het centrum van de stad komen te liggen. Het Havenkwartier heeft als bedrijventerrein zijn beste tijd gehad. De huidige functie en bijhorende verkeersstromen met zwaar verkeer, passen inmiddels niet meer op deze plek midden in de stad.

Op dit moment kent het Havenkwartier nog een aantal hindercontouren, met name op het gebied van activiteit (bedrijven), geluid (wegen en spoor) en geur (rioolwaterzuiveringsinstallatie (rwzi)). Deze worden in de bijlage kort toegelicht. In het ontwerp van de gebouwen moet rekening worden gehouden met het geluid. De bezinkingsbassins van het rwzi worden afgedicht, waardoor de kans op geuroverlast sterk wordt verkleind. Daarnaast verwachten we, als gevolg van de huidige functie, op een aantal plekken bodemverontreiniging. Hier zal de bodem gesaneerd moeten worden.

Ambitie

Juist deze plek tegen de binnenstad aan, naast het water en op loopafstand van voorzieningen en het openbaar vervoer, is uitermate geschikt voor het realiseren van een nieuwe wijk in een groene en aantrekkelijke openbare ruimte. We zetten in op de bouw van ongeveer 650 voornamelijk betaalbare huur- en koopwoningen met voorzieningen

voor werken, ontmoeten en verblijf en bijpassende infrastructuur.

Het unieke, stoere en industriële karakter door de kade en de aanwezigheid van bijzondere graansilo's zijn kansen voor een levendig, ontspannen en tegelijk ook stedelijk woonmilieu. We voegen een nieuw en eigen stukje stad toe waardoor Assen nog aantrekkelijker wordt voor een brede doelgroep. En we verbinden deze nieuwe wijk met de rest van de stad en het Drentse landschap.

Versnelling woningbouw

De plannen voor de transformatie van het Havenkwartier zijn niet nieuw. Al in 2012 heeft de gemeenteraad het Masterplan Havenkwartier vastgesteld. Door onder andere de financiële crisis en een meer afwachtende houding van de gemeente is dit plan niet tot uitvoering gekomen. In de tussentijd is steeds meer eigendom aangekocht door de gemeente en (project) ontwikkelaars en is er beperkt geïnvesteerd in de gebouwen en de openbare ruimte. Hierdoor gaat de kwaliteit van dit gebied zienderogen achteruit. De noodzaak om te komen tot een snelle ontwikkeling wordt daardoor nog eens extra vergroot.

Vanwege de grote behoefte aan extra woningen zijn er subsidies beschikbaar gesteld om de transformatie van leegstaande gebouwen en woningbouw te versnellen. De gemeente Assen heeft inmiddels middelen ontvangen uit de Woningbouwimpuls (WBI) en het provinciale Regiostedenfonds. We zien steeds meer aandacht voor toekomstbestendige, duurzame en klimaatadaptieve wijken. We gaan er daarom vanuit dat we in de toekomst in aanmerking zullen komen voor meer subsidies om de plannen voor het Havenkwartier met zoveel mogelijk kwaliteit te kunnen realiseren.

Vervolg op investeringen

De gemeente heeft de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in de infrastructuur in de omgeving van het Havenkwartier. Zo is het Kanaal doorvaarderbaar gemaakt door de aanleg van sluizen (Blauwe As). Daarnaast zijn er extra bruggen gebouwd. Het waterpeil van het Havenkanaal is hierdoor net onder de kade komen te liggen. Dit is een interessante en kwalitatieve basis voor het realiseren van een unieke en meer stedelijke verblijfsplek en een bijzonder woonmilieu. Daarnaast zijn er investeringen gedaan in de Florijnas, zoals de inrichting van de Industrieweg als laan. En op het Veemarktterrein zijn nieuwe woningen gebouwd. Met de ontwikkeling van het Havenkwartier geven we hier een logisch vervolg aan.



Plangebied Havenkwartier in een bredere context



Plangebied Havenkwartier ingezoomd (Google)

Structuurvisie Havenkwartier

De transformatie van het Havenkwartier is een grote uitdaging, maar vooral ook een grote kans voor zowel het toevoegen van extra woningen als een kwaliteitsimpuls aan de stad. De tijd is nu rijp om door te pakken. Een belangrijke stap daarin is deze structuurvisie. Hierin benoemen we de belangrijkste ambities en uitgangspunten voor de transformatie. De uitvoering van deze visie zal langere tijd vergen. De gefaseerde aanpak is mede afhankelijk van de nog te doorlopen juridische planologische stappen, investeringen vanuit de gemeente, de markt, individuele ontwikkelingen en de kansen die zich in de tijd voordoen.

We zijn ervan doordrongen dat wat we nu doen voor de komende decennia bepaalt hoe het oostelijk deel van de binnenstad er uit gaat zien. We zien dit als een grote verantwoordelijkheid richting toekomstige generaties en willen daar zorgvuldig mee omgaan. Deze structuurvisie geeft de gemeente Assen, vanuit haar maatschappelijke verantwoordelijkheid, de mogelijkheid om de regie te houden op de totale ontwikkeling van het Havenkwartier. We schetsen een gewenst eindbeeld, maar geen blauwdruk. De wereld om ons heen verandert voortdurend en daar willen we op in kunnen blijven spelen, maar wel zonder het eindbeeld uit het oog te verliezen. We hopen dat deze structuurvisie, naast het vastleggen van een aantal ambities en spelregels, vooral inspiratie en richting geeft aan de ontwikkelende partijen.

Kostenverhaal

De gemeente is bij gebiedsontwikkelingen zoals deze wettelijk verplicht de maatschappelijke kosten (zover als mogelijk) te verhalen op private initiatiefnemers. Dit noemen we kostenverhaal en is vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening (Wro). In de Omgevingswet (Ow) zal kostenverhaal naar alle waarschijnlijkheid (vrijwel) ongewijzigd

van kracht blijven. In hoofdstuk 4 gaan we verder op dit aspect in.

Beeldkwaliteitsplan

In deze structuurvisie wordt de hoofdstructuur van de toekomstige gebiedsontwikkeling vastgelegd. De gewenste beeldkwaliteit en materialisering van de bebouwing en de buitenruimte en de daarbij horende toetsingscriteria leggen we aanvullend vast in een nog op te stellen beeldkwaliteitsplan.

Toekomstige ontwikkeling

De transformatie van het stadsbedrijventerrein ten noorden van het Havenkanaal is een ambitie voor de langere termijn. Om dit mogelijk te maken, moet er een oplossing worden gevonden voor de rwzi en moeten de grootschalige logistieke bedrijven die hier nu gevestigd zijn verhuizen. Een verbinding ter plaatse van de sluis voor langzaam verkeer en een langzaam verkeersverbinding naar de wijk Marsdijk zijn onderzoekopgaven die we in deze doorontwikkeling zullen uitwerken. Daarnaast is een transformatie van het direct ten oosten van het Havenkwartier gelegen bedrijventerrein zeer interessant als toekomstige ontwikkeling. We houden de mogelijkheid open om hier op kortere termijn al kavels te ontwikkelen, vooral als dit de mogelijkheden in het Havenkwartier vergroot.

Leeswijzer

In dit hoofdstuk hebben we kort de aanleiding, het plangebied en het doel van de structuurvisie voor het Havenkwartier geschetst.

In hoofdstuk 2 geven we een toelichting op onze visie en de belangrijkste ambities en kaders voor de gefaseerde ontwikkeling van het Havenkwartier. We geven een beschrijving van de ruimtelijke hoofdpzets, de belangrijkste beleidsuitgangspunten voor de transformatie van het Havenkwartier in een groene wijk, een dynamische wijk en een verbonden wijk.

Dit vertalen we in hoofdstuk 3 in een ambitiekaart met bijhorende legenda en spelregels. Hoofdstuk 4 gaat in op het onderdeel kostenverhaal. Hierin geven we aan welke kosten de gemeente Assen maakt voor de ontwikkeling van het Havenkwartier en hoe we deze (deels) zullen verhalen op de initiatiefnemers.

In hoofdstuk 5 beschrijven we de hoe we stakeholders gaan en hebben betrokken bij het opstellen van deze structuurvisie.

Tenslotte zijn in de bijlage de samenvatting van de belangrijkste beleidsuitgangspunten, de hindercontouren en de uitkomsten van de beoordeling milieu effect rapportage en d voortoets wet natuurbescherming opgenomen.

Verbeelding binnenterrein (Urhahn)



2. Visie, ambitie en hoofdstructuur

HET BEELD VAN 2040



Verbeelding omgevingsvisie gemeente Assen 2021

Inleiding

Met de transformatie van het Havenkwartier geven we een nieuwe functie en identiteit aan het gebied. Van bedrijventerrein naar stoere en groene wijk met ruimte voor wonen, werken en verblijf. De komende jaren ontwikkelen we het Havenkwartier fasegewijs. De basis hiervoor is al beschreven in de samen met bewoners en ondernemers opgestelde omgevings- en woonvisie van de gemeente Assen. In dit hoofdstuk vertalen we de verschillende visies en ambities naar uitgangspunten en kansen voor het Havenkwartier. Dit vatten we samen in een ambitiekaart met een beschrijvende legenda.

Beleidskaders

De afgelopen jaren zijn er verschillende visies en stimuleringsmaatregelen ontwikkeld om ervoor te zorgen dat we de woningbouwopgave op een duurzame en kwalitatieve manier realiseren.

Op Europees niveau wordt bijvoorbeeld gewerkt aan de New European Bauhaus, een stimuleringsmaatregel gericht op een duurzame, culturele en inclusieve toekomst voor de inwoners van Europa. Op landelijk niveau is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld, op regionaal niveau hebben we samen met onze partners in de regio Groningen-Assen een verstedelijkingsstrategie opgesteld en de provincie Drenthe heeft een omgevingsvisie vastgesteld. De gemeente Assen heeft een toekomstbeeld van Assen voor 2040 geschetst in de omgevingsvisie 'Assen nog mooier' en in de woonvisie is de actuele woningvraag inzichtelijk gemaakt.

Er is een duidelijke rode draad te herkennen in al deze documenten. Op korte termijn is er een grote behoefte aan meer woningen waarvoor een versnelling nodig is. Deze woningen bouwen we bij voorkeur in bestaand gebied (inbreiding). Door hier woningen te realiseren, kunnen de nieuwe bewoners en gebruikers zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande voorzieningen. Hiermee zetten we deze voorzieningen op een efficiënt manier in. Nieuwbouw op deze plekken moet bijdragen aan een kwaliteitsverbetering van de stad als geheel, en het duurzamer en klimaatbestendiger maken van de leefomgeving van zowel mens als dier. Daarbij

is ook het versterken van de fysieke en groene verbinding tussen wijken onderling en tussen de stad en het Drentse landschap van belang.

In de bijlage hebben we een samenvatting opgenomen van de hierboven genoemde visies. Aanvullend heeft de gemeente beleid opgesteld (of werkt daaraan) voor onder andere groen, detailhandel, horeca, parkeren, energietransitie en natuurinclusief bouwen. De visies zijn, voor zover deze zijn vastgesteld, zoveel mogelijk vertaald in deze structuurvisie. Eventuele gevolgen van nog vast te stellen beleid nemen we, voor zover mogelijk en relevant, mee in het vervolgtraject.

Ontspannen stedelijkheid

De basis voor de gewenste ontwikkeling voor het Havenkwartier is al vastgelegd in de omgevingsvisie waarin groen, verbondenheid en dynamisch belangrijke kernkwaliteiten zijn. Daarbij hoort een tempo en dichtheid passend bij Assen, zonder dat het te veel of te druk wordt. We noemen dit ontspannen stedelijkheid. In de volgende paragrafen beschrijven we per kernkwaliteit hoe we dit vertalen naar het Havenkwartier.



Groene binnentuin
(foto Urhahn)

2.1 Havenkwartier, groene wijk

Groen is één van de pijlers van de omgevingsvisie van Assen. Ook in het bestuursakkoord Dichtbij & Daadkrachtig (2022-2026) is vastgelegd dat groen onmisbaar is voor een gezonde stad en daarom het vertrekpunt moet zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen. Groen en natuur bepalen de identiteit van Assen. De gemeente zet daarom in op het verbeteren, verbinden en vergroten van groen en biodiversiteit. In Assen moet de groene ervaring beginnen zodra je de deur uitstapt, zo ook in het Havenkwartier. Hier word je omringd door groen.

Groen en gezond

Kwalitatief groen is een voorwaarde voor een goed leefklimaat voor zowel mens als dier. Groen levert een positieve bijdrage aan de klimaatbestendigheid, natuurwaarde, gezondheid, luchtkwaliteit, recreatie, esthetische en cultuurhistorische en ook economische waarde. Het RIVM omschrijft een gezonde leefomgeving als een ruimtelijke en sociale leefomgeving die prettig is en gezond gedrag stimuleert. Concreet betekent dit dat het toekomstige Havenkwartier:

- schoon en veilig is;
 - uitnodigt tot bewegen, spelen, sporten en ontmoeten;
 - goed is ingericht voor fietsen en wandelen en het gebruik van openbaar vervoer stimuleert;
 - rekening houdt met de behoeften van de (toekomstige) bewoners en specifieke bevolkingsgroepen zoals kinderen, ouderen, chronisch zieken, gehandicapten en lagere inkomensgroepen;
 - een goede milieukwaliteit kent (geluid, lucht, bodem, externe veiligheid);
 - voldoende ruimte en aandacht geeft aan groen, natuur en water;
 - beschikt over voldoende aanbod van gezonde en duurzame woningen voor diverse doelgroepen;
 - aantrekkelijke en gevarieerde openbare ruimte en voorzieningen aanbiedt.
- (www.rivm.nl/gezonde-leefomgeving)

Daarom stellen we eisen aan onder andere de inrichting van de wijk, in gebouwen, in de openbare ruimte, in de waterkwaliteit, in de manier waarop we ons verplaatsen, en in de manier waarop we omgaan met niet-hernieuwbare grondstoffen

Daarom stellen we eisen aan onder andere de inrichting van de wijk, in gebouwen, in de openbare ruimte, in de waterkwaliteit, in de manier waarop we ons verplaatsen, en in de manier waarop we omgaan met niet-hernieuwbare grondstoffen

Groen en klimaatadaptief

Het Havenkwartier is straks beter bestand tegen het veranderende klimaat. Zomers worden steeds warmer, er komen vaker extreme regenbuien voor, afgewisseld met langere periodes van droogte. Zowel in de gebouwde omgeving als in de openbare ruimte houden we daarom rekening met het tegengaan van hittestress en het vasthouden en infiltreren van water. Hierbij maken we zoveel mogelijk gebruik van natuurlijke groen-blauwe oplossingen. Door stevige en bij de plek passende groenstructuren met bomen en onderbegroeiing verminderen we hittestress. De belangrijkste wandelroutes in de wijk hebben voldoende schaduwplekken. Vooral ouderen, kinderen en zieken zijn extra kwetsbaar voor de gevolgen van hittestress. Bomen zorgen voor schaduw en verdamping zodat het koeler is in de wijk. Daarnaast vangen ze CO₂/fijnstof waardoor de luchtkwaliteit verbetert. Door te kiezen voor de juiste beplanting zorgen we ook voor meer biodiversiteit.

In de wijk komen plekken waar regenwater tijdelijk kan worden opgevangen, bijvoorbeeld in wadi's en bergingsvijvers. Deze plekken willen we zoveel mogelijk een dubbele functie geven. Een groene speelweide wordt bijvoorbeeld een tijdelijke wateropvang bij een zomerse piekbui. Waar mogelijk houden we water zo lang mogelijk vast. Maar ook de gebouwde omgeving moet een bijdrage leveren. Gevels en daken worden



zoveel mogelijk gebruikt om warmte buiten te houden, te verkoelen, biodiversiteit te vergroten (natuurinclusief bouwen) en/of energie op te wekken. De gemeente werkt aan een groenvisie waarin de functie van groen nader wordt beschreven. Daarnaast werkt de gemeente aan een visie op klimaatadaptatie en een hemelwaterverordening.

Natuurinclusief

Daarnaast werkt de gemeente aan Assense bouwregels voor natuurinclusief bouwen en -inrichten. Hierin worden eisen opgenomen waaraan nieuwe ontwikkelingen worden getoetst en beoordeeld. Het uitgangspunt is natuurinclusief, tenzij. Het streven is om de huidige natuurwaarden die het gebied al kent, te behouden en te versterken met nieuwe natuurinclusieve maatregelen. De kades langs het Havenkanaal worden nu gebruikt als rustplaats voor watervogels zoals scholeksters en meeuwen. Groene kades zorgen niet alleen voor een kleurrijk en natuurlijk aanblik,

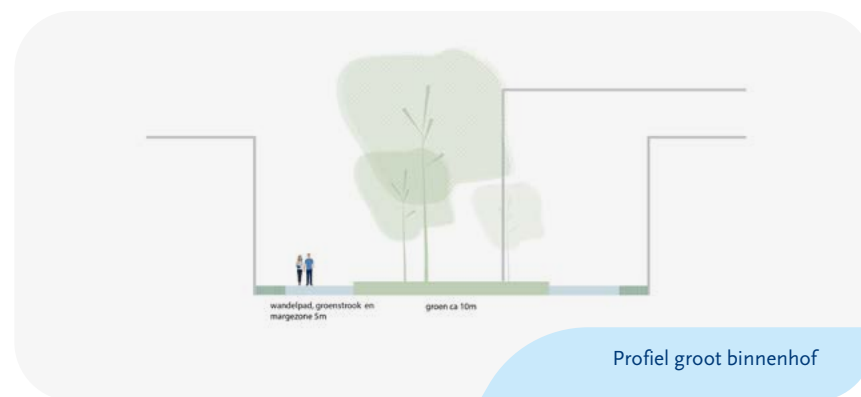
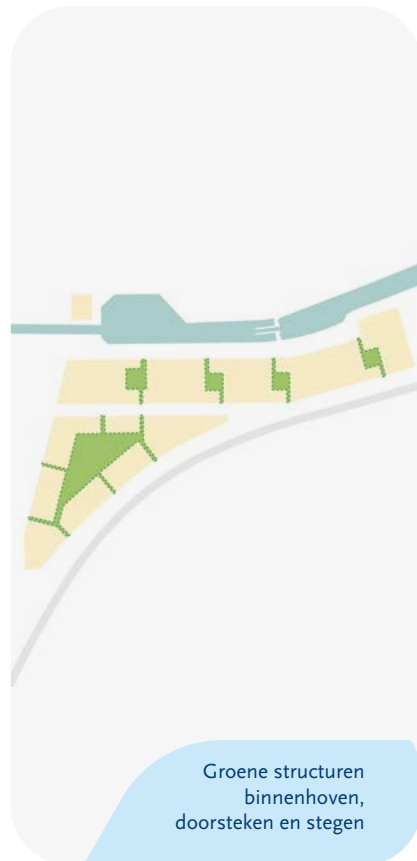
maar zijn ook rust- en voedselplekken voor vogels, vissen en vele andere dieren. Mooi uitgegroeide bomen en struiken moeten zoveel mogelijk in de bouwplannen worden ingepast. Nieuwe woningen worden voorzien van nestmogelijkheden voor dieren die op of in gebouwen verblijven en nestelen. We kiezen zoveel mogelijk voor inheemse, streekeigen en kruidenrijke vegetatie die actief bijdraagt aan de biodiversiteit van onze gemeente. Assen werkt daarnaast aan het vastleggen van een Gemeentelijke Ecologische Structuur (GES) om het te versterken groene netwerk ook in de toekomst veilig te stellen. Hierin worden ook de Asser icoonsoorten vastgelegd.

Levendig groen

De gebouwen en met name de woningen in het Havenkwartier, krijgen zoveel mogelijk een dubbele oriëntatie, namelijk naar de straat en de naar de binnenhoven. Om ontmoeting en levendigheid op deze plekken te stimuleren, 27 richten de aangrenzende woningen zich

met de leefruimte zoveel mogelijk naar de binnenhoven. Appartementen krijgen hiermee de kwaliteit van grondgebonden woningen. We houden vooraf zoveel mogelijk rekening met de plaatsing in relatie tot zonnepanelen.

De doorfietsroute tussen Assen en Groningen zorgt voor een verbinding tussen de stad en het Drentse Aa gebied. Dit willen we nog verder versterken met de ontwikkeling van het Havenkwartier. Bewoners kunnen straks via een groene straat naar het landelijk gebied lopen of fietsen. Hiervoor realiseren we een aantrekkelijke en sociaal veilige ongelijkvloerse spoorwegkruising. Hierdoor wordt het ook makkelijker om gebruik te maken van de voorzieningen in andere wijken. Andersom kunnen de bewoners van Assen-Oost via de ongelijkvloerse spoorwegkruising makkelijk een bezoek brengen aan de Havenkade.



Groene binnenhoven

In het Havenkwartier realiseren we een aantal sterke groenstructuren en op een aantal plekken reserveren we ruimte voor grote binnenhoven voor onder andere het opvangen en infiltreren van water, het bieden van schaduwplekken en het vergroten van de biodiversiteit. Deze plekken staan ook in het teken van ontmoeting en spelen.

In het midden van de nieuwbouw tussen de C.T. Storkweg en de Dr. A.F. Philipsweg realiseren we een binnenhof van minimaal 5.000 m². Het heeft een parkachtige uitstraling met minimaal 70% onverharde en groene ruimte, bomen met een minimale hoogte van 12 meter en speelvoorzieningen voor kinderen van verschillende leeftijden.

In de bouwblokken tussen de C.T. Storkweg en de Havenkade komen minimaal 3 collectieve en toegankelijke binnenhoven met een omvang van minimaal 450 m². Hiervan is

minimaal 60% onverhard met bomen met een hoogte tussen 6 en 12 meter en ruimte voor speelplekken voor de jongste doelgroep. De binnenplaats achter de hoge Silo moet een groene, klimaatbestendige en (grotendeels) publiek toegankelijke plek worden, passend bij de toekomstige invulling van de hoge en lage Silo. De verdere uitwerking wordt opgepakt zodra deze invulling bekend is.

Levendig water

De unieke locatie aan het water willen we zo goed mogelijk benutten. Het water biedt kansen voor het versterken van de recreatiehaven, wonen aan het water en verblijf aan het water. We richten de kade aantrekkelijk in zodat het een fijne plek is om naartoe te gaan voor zowel bewoners van de wijk als van de rest van de stad. Om optimaal gebruik te kunnen maken van het water, moet de waterkwaliteit wel worden verbeterd. Hiervoor zijn we in overleg met het Waterschap.

Energietransitie

De wijk wordt aardgasvrij. Waar mogelijk zetten we in op een collectief energieconcept dat is gebaseerd op duurzame energiebronnen. Omdat het Havenkwartier in een boringsvrije zone naast een waterwingebied ligt, is dit best een lastige opgave. Een systeem met warmte- en koudeopslag (WKO) in de wijk zelf is hierdoor niet mogelijk. Er lijken mogelijkheden te zijn om een WKO net buiten de boringsvrije zone aan te leggen en dit te combineren met energie uit oppervlaktewater. De haalbaarheid hiervan wordt nog verder uitgewerkt.

De ontwikkelingen op het gebied van duurzame energieopwekking gaan snel. Daarom leggen we op dit moment nog niets vast. Zo kunnen we inspelen op nieuwe inzichten, innovaties en vernieuwende concepten die we nu nog niet kennen.

Groene binnenplaats (foto Urhahn)



2.2 Havenkwartier, verbonden wijk

De tweede pijler van de omgevingsvisie is verbondenheid. Met het Havenkwartier realiseren we een sterke wijk waarin iedereen die dat wil mee kan doen. We bouwen een mix aan woningen. Van grondgebonden tot appartementen, van betaalbaar tot luxe, voor alleenstaanden en voor gezinnen. In de wijk zijn openbare speel- en ontmoetingsplekken. Hiermee wordt de betrokkenheid bij de eigen leefomgeving vergroot. De bewoners kunnen straks gebruik maken van alle voorzieningen in de directe omgeving, bijvoorbeeld voor dagelijkse boodschappen, sport, school, de huisarts en andere basisvoorzieningen, maar ook in de wijk zelf is er van alles te doen. De wijk is met name ingericht op voetgangers en fietsers met bijpassende infrastructuur en parkeeroplossingen.

Verblijfskwaliteit voorop

In het Havenkwartier staat de verblijfskwaliteit voorop. Juist deze plek, op loop- en fietsafstand van het openbaar vervoer en met de diverse voorzieningen om de hoek, biedt de uitgelezen kans om een ander type wijk te realiseren. Conform de omgevings- en mobiliteitsvisie nemen we voetgangers, fietsers en mensen met een handicap als uitgangspunt voor het ontwerp. Hier kunnen kinderen veilig spelen en voelen de mensen die minder goed ter been zijn zich ook welkom. Hiervoor investeren we in goede wandel- en fietspaden en een aantrekkelijke openbare ruimte in een groene setting.

Divers en inclusief

Onze wens van een verbonden, diverse en inclusieve wijk realiseren we door verschillende type woningen te bouwen voor verschillende leefstijlen en inkomens. Van grondgebonden gezinswoningen tot ruimte voor gemeenschappelijke collectieven en wonen met zorg, van kleine tot grote appartementen, koop en huur, betaalbaar en

duur. We richten ons op een brede doelgroep van starters, mensen met een klein en groot inkomen, senioren en gezinnen. Zo valt er steeds meer te kiezen en wordt het wonen in Assen aantrekkelijker voor een nog bredere doelgroep. Bij het ontwikkelen van een inclusieve wijk is het belangrijk om ook zorgvoorzieningen dichtbij in de wijk te organiseren. Hier willen we ook in deze wijk ruimte voor bieden. We betrekken zorgorganisaties en partners in het sociaal domein die in dit gebied actief zijn of in het Havenkwartier willen ontwikkelen.

Havenblok

De verschillende woningtypes worden zoveel mogelijk op blokniveau met elkaar gemengd, waardoor er een diverse en inclusieve wijk ontstaat. Hieronder is een verbeelding gemaakt van een Havenblok met daarin een mix aan woningen en woonvormen, in een groene setting met ruimte voor verblijf zoals spelen en ontmoeting. Een aantal woningen heeft een eigen tuin, maar wel met een duidelijke verbinding met het binnenhof.

Type woningen in het Havenkwartier		
30% grondgebonden		70% appartementen
Betaalbaarheid		
70% betaalbare woningen (minder 355.000)*		30% duurdere segment meer dan 355.000*
30% sociale huur	40% overige betaalbare huur/koop	

* Prijspeil 2022



Voorbeeld van een Havenblok met diversiteit aan bouwtypes

Passende infrastructuur

Parkeren en autoluw

We kiezen voor zoveel mogelijk leefkwaliteit boven verkeerscomfort. Auto's staan het grootste deel van de tijd stil en nemen relatief veel ruimte in. In het Havenkwartier is plek voor de auto, maar deze neemt geen prominente en centrale plek in de wijk in. Daarvoor krijgen we een wijk terug waar het prettig wonen is, met veel groen en waar kinderen veilig op straat kunnen spelen. Waar een aantrekkelijke kade is voor verblijf.

In autoluwe wijken:

- is meer ruimte voor langzaam verkeer met bredere voetpaden en fietspaden. Mensen met een rollator en in een rolstoel of scootmobiel hebben hier meer bewegingsruimte;
- is minder snel verkeer waardoor mensen die slecht ter been zijn zich prettiger veiliger kunnen verplaatsen;
- is meer groen en minder fijnstof waardoor de luchtkwaliteit vaak beter wat fijn is voor mensen met luchtwegaandoeningen;
- is de wijk ingericht op spelen en ontmoeting, waardoor ook kwetsbare groepen makkelijker contact kunnen leggen en daardoor minder vereenzamen.
- kunnen hulpverleningsdiensten en WMO taxi's nog steeds bij de woningen komen, bijvoorbeeld door gebruik te maken van het brede voet- of fietspad. Hier wordt in de inrichting rekening mee gehouden.

Voor de Havenkade geldt dat we deze zoveel mogelijk autovrij in willen richten. We richten de rest van de wijk autoluw in met bijpassende wegenprofielen. Gemotoriseerd verkeer kan straks voor korte tijd bij of in



Infrastructuur bedoeld voor langzaam verkeer



Infrastructuur bedoeld voor gemotoriseerd verkeer en laden en lossen

de nabijheid van de woningen komen.

Voor mensen die niet zonder een auto kunnen deelnemen aan de maatschappij gaan we op zoek naar maatwerk.

Vanwege de centrale ligging is de fiets straat de snelste en prettigste manier om je te verplaatsen. Daarom kiezen we voor een lagere parkeernorm. Op dit moment doen we onderzoek naar een passende norm voor deze wijk. Voor het parkeren van auto's reserveren we op één of twee centrale plekken in de wijk voor een collectieve voorziening.

Daarbij kijken we ook nadrukkelijk naar mogelijke negatieve effecten op omliggende wijken, zoals het verplaatsen van parkeer- en verkeersdruk.

Omdat we uitgaan van een lagere parkeernorm, gaan we het gebruik van deelmobiliteit stimuleren. We streven er naar om in de collectieve parkeervoorzieningen ook ruimte te bieden aan deelmobiliteit (elektrische auto's en elektrische (bak)fietsen) en bijvoorbeeld een afleverpunt voor de pakketbezorging.

Kade Berlijn (foto Urhahn)



Passende infrastructuur

Vanuit duurzaamheid, de gefaseerde aanpak en de bereikbaarheid van de bedrijven tijdens de transformatie, maken we zoveel mogelijk gebruik van de bestaande infrastructuur. Deze passen we aan het beoogde gebruik aan. Hieronder beschrijven we de functie van de verschillende wegen en straten in de wijk. In onderstaande afbeeldingen staat de verkeersstructuur verbeeld. Per weg, straat of steeg hebben we een gewenst profiel getekend. Om fietsen en wandelen te stimuleren zorgen we voor nieuwe en veilige verbindingen naar deze voorzieningen. De wegprofielen van de bestaande wegen worden aangepast aan de beoogde functie. Uiteraard zijn de woningen altijd bereikbaar voor bijvoorbeeld hulpverleningsdiensten.

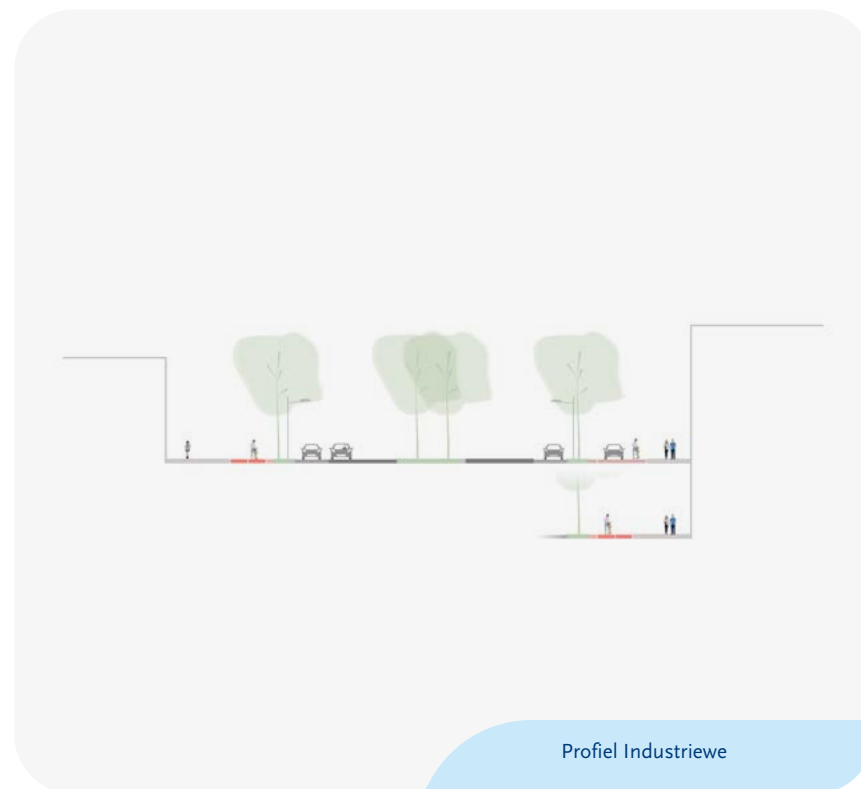
Dr. A.F. Philipsweg = Gebiedsontsluitingsweg

De Dr. A.F. Philipsweg blijft in ieder geval nog geruime tijd een belangrijke toegangsweg voor de achterliggende bedrijven. Daarom houdt deze weg voorlopig een 50 km regime. Als gevolg van andere gebruikers, waaronder fietsers en wandelaars, zijn er wel aanpassingen nodig. We realiseren een eenzijdig fietspad in beide richtingen te berijden, met een minimale breedte van 4 meter, een voetpad, openbaar groen en een voorzieningenstrook langs de Dr. A.F. Philipsweg.



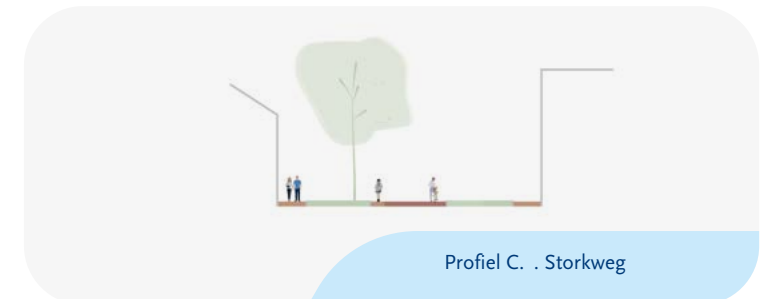
Parallelweg Industrieweg = fietsstraat en erffunctie

Om het Havenkwartier goed te verbinden met de binnenstad, is een extra en veilige oversteek nodig voor voetgangers, en bij voorkeur ook fietsers. Deze oversteek ligt in het verlengde van de C.T. Storkweg. Hiervoor is nog nader onderzoek nodig. De parallelweg van de Industrieweg krijgt een symmetrisch profiel als fietsstraat in twee richtingen van minimaal 4,5 meter breed. Het deel tussen de Dr. A.F. Philipsweg en de C.T. Storkweg is ook toegankelijk voor autoverkeer in zuidnoordelijke richting. Het huidige langsparkeren blijft hier mogelijk. Ook langs deze fietsstraat komt de rooilijn iets terug te liggen. Tussen de C.T. Storkweg en de Havenkade is er alleen sprake van een fietspad in twee richtingen van 4 meter breed. Voor de materialisatie sluiten we aan bij de reeds heringerichte westzijde (zijde Asselyn).



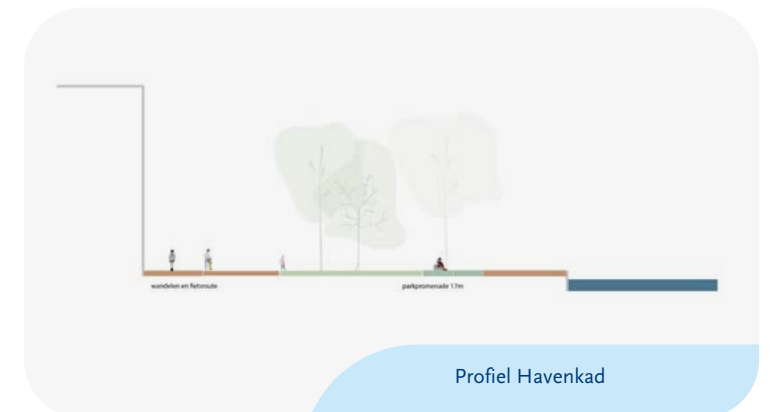
C.T. Storkweg = woonstraat

Hier is de auto te gast. Er is ruimte voor sporadisch bestemmingsverkeer zoals laden en lossen, verhuisauto's, taxi's, drop off en mindervalide parkeerplaatsen. Aan weerszijden wordt extra ruimte gerealiseerd voor brede groenstroken en voetpaden.



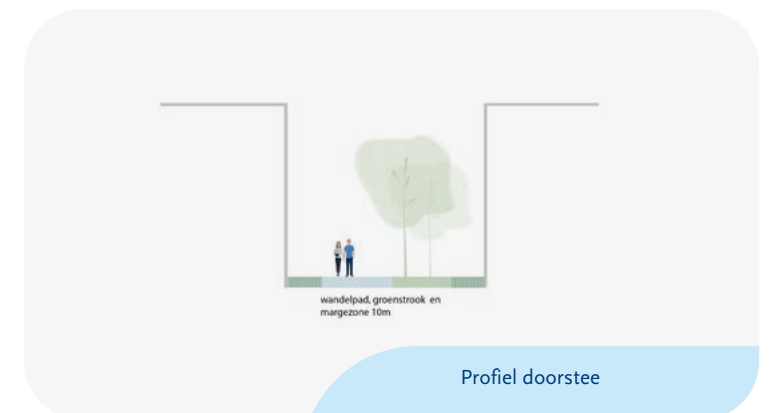
Havenkade = fiets- en wandelroute

De Havenkade wordt autovrij ingericht. De kade krijgt een groene parkachtige inrichting met een wandelpromenade langs het water. Meer naar de bebouwing wordt een fietspad gerealiseerd van 4,5 meter breed in het verlengde van de doorfietsroute. Het is wel de bedoeling dat snelle (brom) fietsers zoals pedelecs hier vaart minderen. Dit moet duidelijk door een afwijkend materiaalgebruik. Het is in incidentele gevallen mogelijk om hier voor te rijden met de auto en voor hulpdiensten.



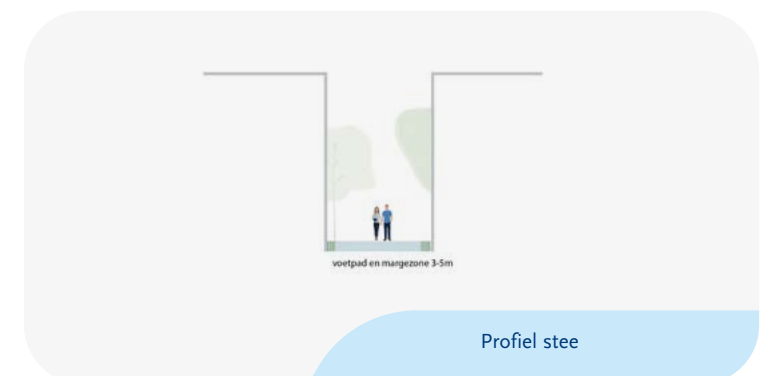
Doorsteken in de wijk

Op een aantal plekken in het Havenkwartier zijn doorsteken opgenomen die plekken met elkaar verbinden. Hier ligt het primaat bij voetgangers en fietsers. Om goede zichtlijnen te realiseren, leggen we de exacte locaties op een aantal plekken vast. Op andere locaties is de exacte positie nader te bepalen. De doorsteken zijn minimaal 10 meter breed, krijgen een groene inrichting en zijn toegankelijk voor bestemmingsverkeer en hulpdiensten. Gemotoriseerd verkeer is hier in uitzonderlijke gevallen toegestaan, maar is te gast.



Stegen

Om de doorwaadbaarheid in de wijk nog verder te vergroten, voegen we stegen toe met een minimale breedte van 3 meter. Deze verbinden de binnenhoven met de hoofdstructuren in het Havenkwartier. De exacte positie van de stegen moet nader worden bepaald. De steeg langs de hoge Silo staat wel vast, omdat deze een belangrijke zichtlijn vormt vanuit en naar de wijk. Op deze manier wordt de Silo een herkenningspunt in de wijk. In de inrichting moet de sociale veiligheid voldoende aandacht krijgen.



Verbeteren oversteekbaarheid

En we willen de verbinding tussen de verschillende wijken (zoals Assen-Oost en Marsdijk) met het centrum én het aangrenzende Drentse landschap verbeteren via het Havenkwartier. De Industrieweg en het spoor zijn hierin op dit moment letterlijk barrières. Dit willen we realiseren door middel van een ongelijkvloerse spoorwegkruising (in overleg en samenwerking met onder andere ProRail) en een extra oversteekmogelijkheid over de Industrieweg. Hierdoor worden ook de diverse voorzieningen zoals scholen en winkels in de stad en de aangrenzende wijken, met name Assen Oost, bereikbaar vanuit en via het Havenkwartier. Andersom wordt het Havenkwartier en de bijzondere openbare kade een bestemming vanuit de aangrenzende wijken.

Assen kent veel verschillende voorzieningen zoals scholen, sportvoorzieningen, winkels en restaurants en natuurlijk een fantastisch cultuurhuis. Net buiten de stad ligt het prachtige Drentse landschap. Deze voorzieningen moeten goed en veilig te bereiken zijn vanuit het Havenkwartier. Naast de twee oversteken met verkeerslichten, willen we een nieuwe en veilige overgang

voor langzaam verkeer realiseren over de Industrieweg ter hoogte van de C.T. Storkweg. Daarnaast denken we dat het waardevol is om in de toekomst nog een extra overgang te realiseren ter hoogte van Veemarktzicht.

Uit onderzoek is gebleken dat een brug erg veel ruimte vraagt om de noodzakelijke hoogte over het spoor te kunnen overbruggen. De extra lengte die hiervoor nodig is, zorgt ervoor dat er eigenlijk geen gebruiksvriendelijk ontwerp mogelijk is. Hoewel er nog geen definitieve keuze is gemaakt, gaat onze voorkeur op dit moment uit naar een onderdoorgang. Deze is makkelijker in te passen en fijner in gebruik. De langzaam verkeer verbinding via de onderdoorgang verbindt het Havenkwartier met de oude spoorbaan waardoor Assen-Oost en het omliggende landschap binnen handbereik zijn en andersom. In de uitwerking van het ontwerp moet voldoende aandacht zijn voor sociale veiligheid en een hoge kwalitatieve uitstraling. De uitwerking van deze oversteken is nog in onderzoek.

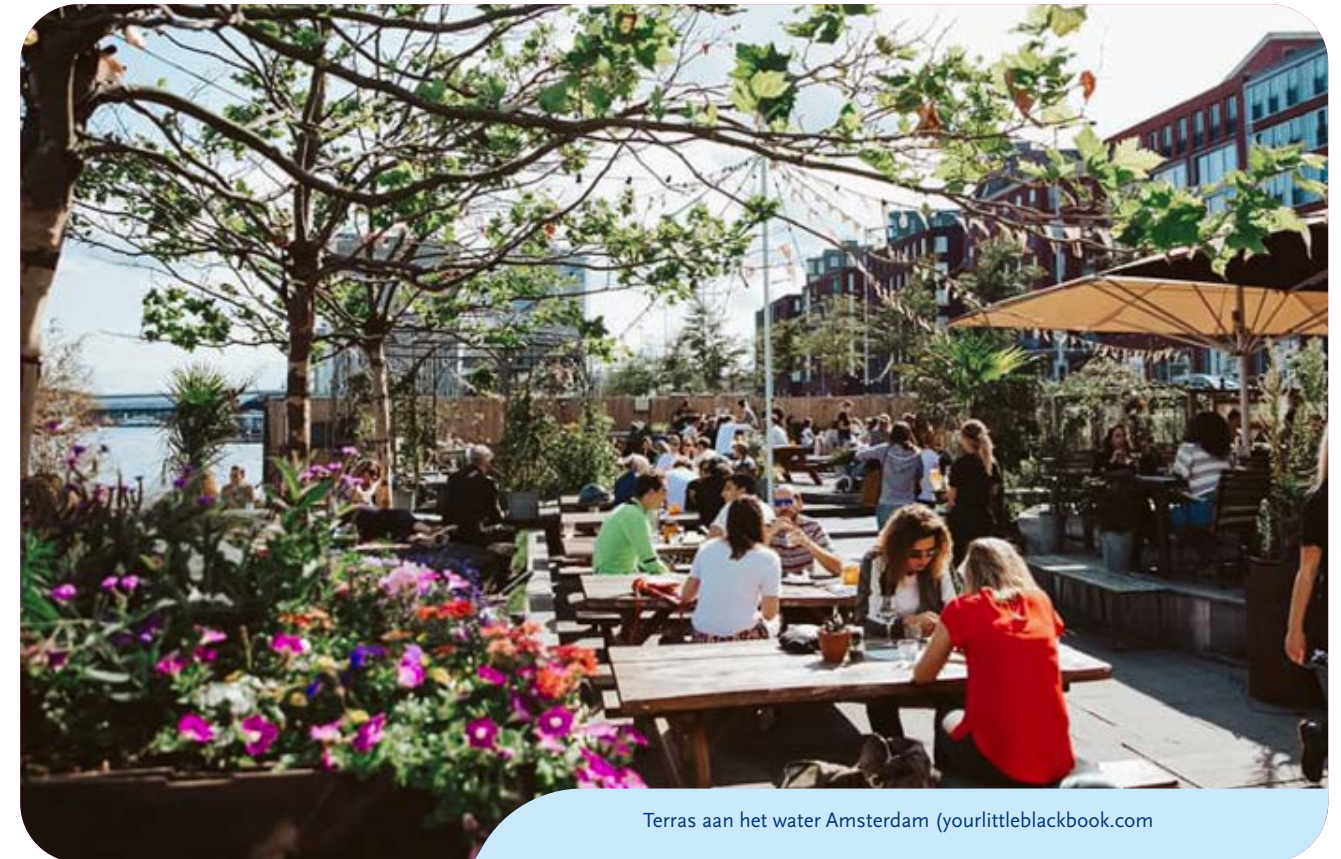
Bevoorrading

Bevoorrading van bedrijven en laden en lossen blijft, net als nu, mogelijk via de Dr. A.F. Philipsweg, en in mindere mate via

de C.T. Storkweg en langs een deel van de parallelweg van de Industrieweg. Vanaf deze wegen moeten de goederen verder worden vervoerd met bijvoorbeeld steekwagens of kleine zero-emissie voertuigen. Dit geldt ook voor eventuele bedrijven aan de Havenkade. Vanwege de gefaseerde aanpak moeten de nog functionerende bedrijven tijdens de transformatie voldoende bereikbaar blijven.

Afvalinzameling

De afvalinzameling regelen we in ondergrondse containers centraal gelegen in de wijk. De C.T. Storkweg leent zich goed als route voor de huisvuilinzameling. Verder zullen er huisvuilcontainers noodzakelijk zijn langs de A.F. Philipsweg en mogelijk ook langs de Industrieweg. De omgeving van de parkeergarages zijn logische locaties voor glas, papier, plastic en textielinzameling.



Terras aan het water Amsterdam (yourlittleblackbook.com)



Boulevard Den Bosch (denboschtips.nl)

2.3 Havenkwartier: Dynamische wijk

Assen heeft een regionale functie met een breed aanbod aan voorzieningen, variërend van winkels, zorg, sport, onderwijs tot cultuur. Al deze sectoren zijn goed en snel bereikbaar. Het spoor en de (fiets) snelwegen verbinden Assen met de regio en de rest van het land. Bij een dynamische stad hoort levendigheid, voldoende plek en aanbod voor alle leeftijden. En wijken waar wonen een sterke plek heeft gekregen. In het Havenkwartier geven we ruimte aan verschillende functies passend bij de wijk, zoals enige horeca, ateliers, creatieve plekken, kleine winkeltjes en een combinatie van wonen en werken.

Functies en herbestemming

In het Havenkwartier kun je straks wonen, werken, maar ook spelen, wandelen langs de kade, elkaar ontmoeten en recreëren. Juist deze mix aan functies maakt het Havenkwartier een aantrekkelijk plek om te wonen. Een aantal panden in het gebied kan de huidige functie behouden, mits het kan worden ingepast in een woonomgeving. Het industriële karakter van de plek blijft op een aantal plekken herkenbaar. De hoge en lage Silo hebben een hoge cultuurhistorische waarde en krijgen daarom een passende herbestemming. Onze voorkeur gaat uit naar een herbestemming als nieuwe ontmoetingsplek. Voor de prominent op de hoek Havenkade-Industrieweg gelegen witte booghal geldt dat we willen onderzoeken of ook hier een passende herbestemming mogelijk is. Dit betekent overigens niet dat alle andere gebouwen zullen moeten wijken voor de transformatie van het Havenkwartier. We gaan samen met de initiatiefnemers per ontwikkeling bekijken of panden eventueel

kunnen worden ingepast of aangepast zonder op de gewenste kwaliteit van de gebiedsontwikkeling als geheel in te boeten

Ruimte voor functiemix

Eén van de kernkwaliteiten van het Havenkwartier is de Havenkade. De Havenkade wordt stoer en groen ingericht en wordt daarmee een plek om langs te wandelen, te fietsen en te zitten. Naast de inrichting als woon- en verblijfsgebied, zien we hier ruimte voor functies die een toegevoegde waarde kunnen hebben voor de kwaliteit van deze plek en die zorgen voor gezelligheid en levendigheid in de wijk zoals enige horeca en winkels gericht op bijvoorbeeld water en ontmoeten.

Ook aan de Industrieweg is ruimte voor functiemenging. In het deel tussen de Dr. A.F. Philipsweg en de C.T. Storkweg is er de mogelijkheid voor tijdelijk parkeren en laden en lossen langs de ventweg. De luwe binnenhoven bieden plek om elkaar te ontmoeten en voor kinderen om veilig te kunnen spelen.



Detailhandel

De gemeente werkt aan een visie op de detailhandelstructuur. Het Havenkwartier moet een bruisende plek worden, waar naast ruimte voor wonen, ook ruimte is voor werken en ontspanning. Er is plek voor voorzieningen die kwalitatief en functioneel een positieve bijdrage leveren aan het gebied en reuring en gezelligheid kunnen bieden. Hiervoor is met name ruimte in de plint van de gebouwen aan de Industrieweg en langs de Havenkade.

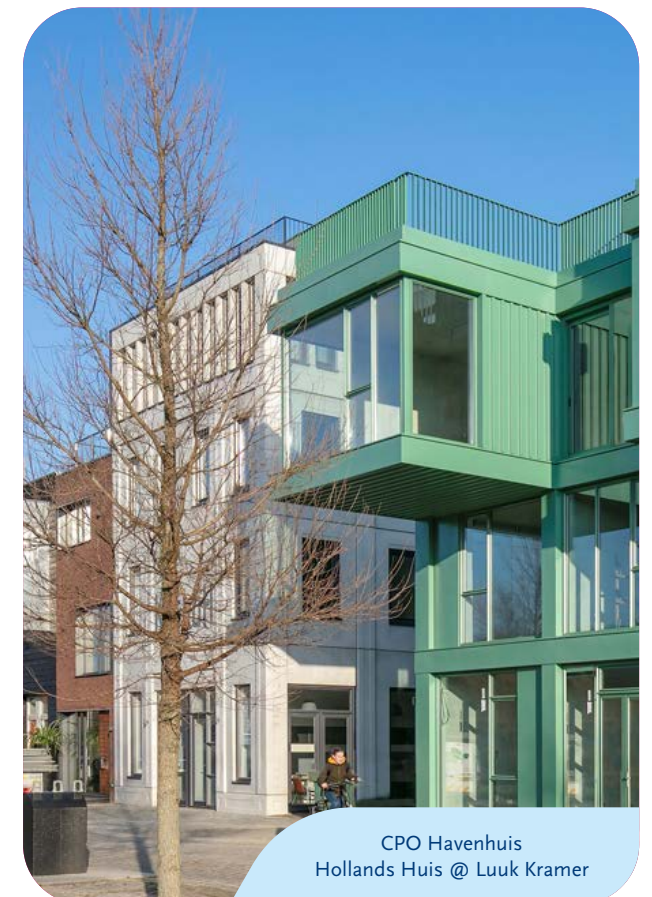
Kunst en cultuur

Kunst en Cultuur in de openbare ruimte verbindt, activeert en draagt bij aan onder andere leefbare wijken, vitale ouderen,

evenwichtige jongeren, ontmoetingen en een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Kunst en cultuur creëren daarmee waarde. Het geeft de wijk een eigen identiteit, een plek waarin we ons herkennen en waar we ons thuis voelen.

Ook het cultureel erfgoed levert een belangrijke toegevoegde waarde, zoals de hoge en lage silo. Deze zeggen iets over ons verleden en helpen ons om onszelf beter te begrijpen en steviger te wortelen. In een nieuwe wijk is dit extra belangrijk. We willen daarom in het Havenkwartier ruimte bieden aan en voor kunst en cultuur. Bijvoorbeeld voor een broedplaats voor nieuw talent, om te

experimenteren, voor spraakmakende activiteiten, projecten, voorstellingen en evenementen. Zowel voor bezoekers als toeristen, maar vooral ook voor de eigen inwoners en bewoners van de wijk. Een dergelijke functie moet zich wel goed verhouden tot de nieuwe wijk, en daarom bij voorkeur weinig tot geen verkeer aantrekkende werking, geen overmatige overlast voor de bewoners, energiezuinig etc. En de functie moet niet concurreren met al aanwezige voorzieningen in Assen. In de wijk is er de mogelijkheid om wonen en werken te combineren, zoals een atelier aan huis.

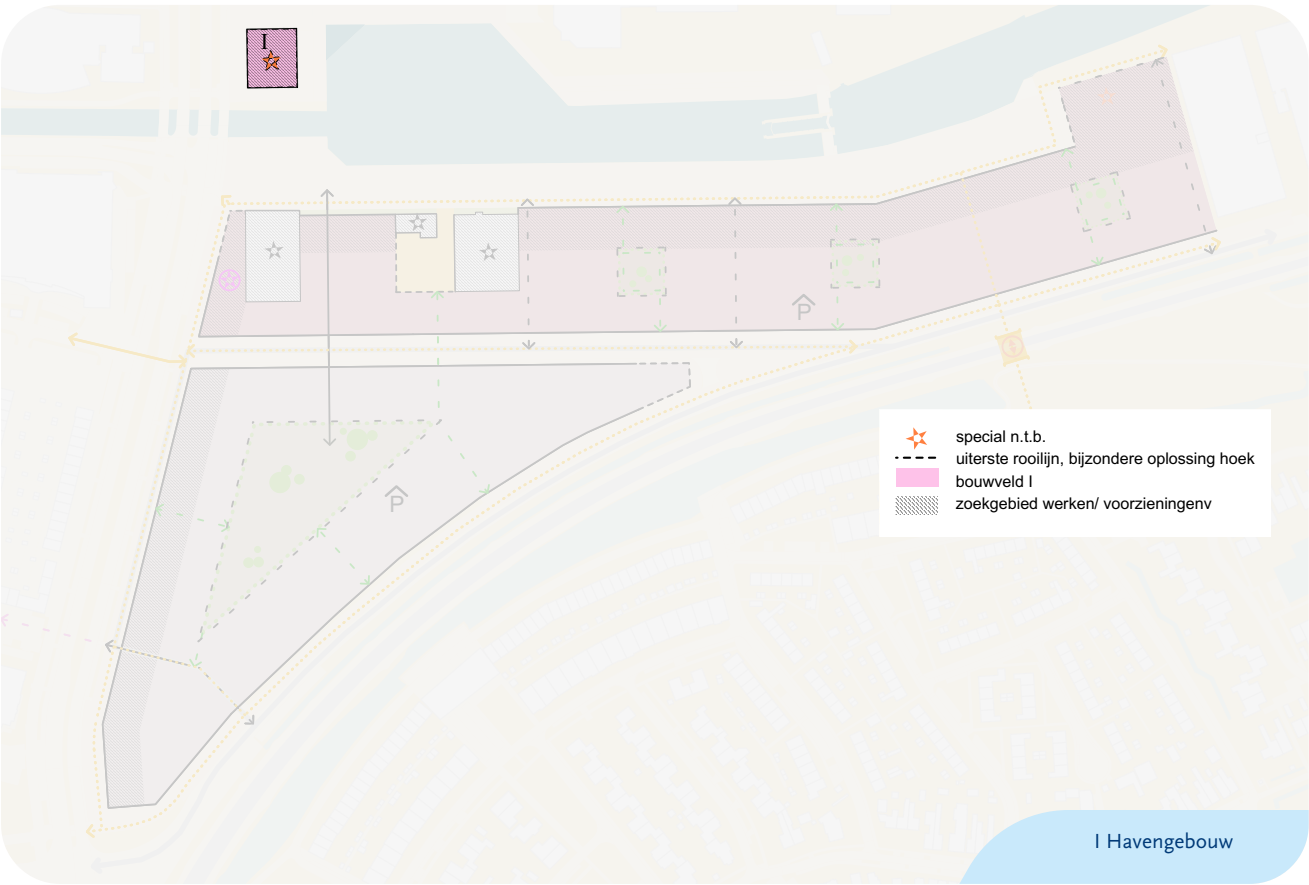


2.4 Drie ontwikkelvelden

Voor de ontwikkeling van het Havenkwartier zien we drie ontwikkel-velden, elk met hun eigen specifieke kansen en kenmerken. namelijk het Havengebouw ten noorden van het Havenkanaal (bouwveld I), Havenkade tussen de C.T. Storkweg en de Havenkade (bouwveld II) en Spoordriehoek tussen de Dr. A.F. Philipsweg en de C.T. Storkweg (bouwveld III). Alle bouwvelden krijgen een eigen karakter waarbij we gebruik maken van de sterke kanten en kwaliteiten van de plek. Hierna geven we een korte beschrijving van de specifieke kenmerken van deze deelgebieden.

I Havengebouw

Deze locatie is de ultieme zichtlocatie op het kruispunt van het Havenkanaal en de Industrieweg. Deze plek vraagt om een bijzonder en iconisch gebouw met een sterke toegevoegde waarde voor de stad en specifiek voor het Havenkwartier . In de plint is ruimte voor andere functies (circa 20% van het gebouw). De buitenruimte rondom het te realiseren gebouw blijft openbaar toegankelijk, maar kan zich voegen naar de mogelijke functies in de plint van het gebouw. De maximale bouwhoogte bedraagt 17 meter, oftewel 5 lagen met een kap. Dit vertaalt zich naar circa 20 appartementen met een reservering voor horeca, werken en/of andere voorzieningen in de plint.



II Havenkade

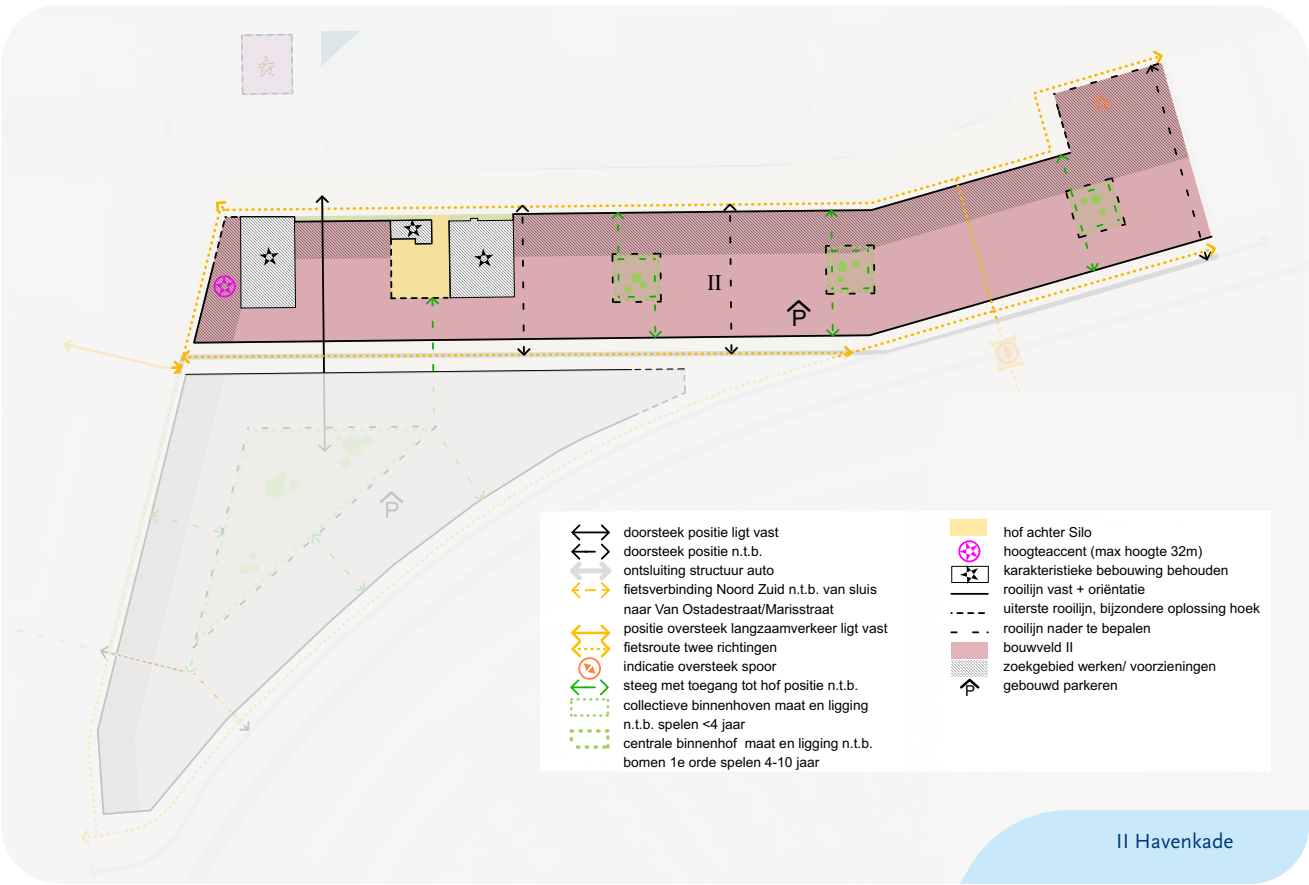
De kwaliteit aan het Havenkanaal is bijzonder en schaars. Daarom moet hier compacter worden gebouwd. De mate van stedelijkheid en de vertaling in functiemenging en dichtheid is van het begin (Industrieweg) tot het eind van de Havenkade (voorbij de sluis) gelijk.

Maximaal 50% van het bouwveld mag worden bebouwd en ruimte bieden aan circa 325 woningen. Hiervan is circa 40% grondgebonden en 60% appartementen. De minimale bouwhoogte bedraagt 7 meter (2 lagen met eventuele kap) en de maximale bouwhoogte is 20 meter (6 lagen met eventuele kap). Langs de Industrieweg zijn hoogteaccenten toegestaan.

Elke circa 50-60 meter is er een opening in de bebouwingswand door middel van een doorsteek of steeg. Hiermee blijft de wijk doorwaadbaarheid en wordt de bereikbaarheid van de bijzondere Havenkade vergroot. Deze doorsteken begrenzen ook de afzonderlijke architectonische eenheden. Dit zorgt voor een spannende en afwisselende beeldkwaliteit.

Voor de hoge en lage Silo en de witte booghal onderzoeken we de mogelijkheden van een herbestemming. Deze gebouwen geven meteen een stoer karakter aan het gebied, kunnen ontmoetingsplekken worden en vertellen een eigen verhaal en een verhaal van de plek.

De grootte van de bouwblokken moet aansluiten bij de schaal van dit voormalige werkgebied. Binnen de blokken is er een mix van laagbouw en appartementen om ontspannen stedelijkheid te realiseren. Op drie plekken worden groene binnenhoven gerealiseerd van minimaal 450 m2 per stuk. We bieden ruimte aan werken en in beperkte mate aan (bijzondere) horeca. Deze voorzieningen moeten een bijdrage leveren aan de levendigheid en het karakter van de wijk. Dit geldt met name voor de Havenkade en de Industrieweg. Het percentage werken is circa 15%. In dit gebied wordt een collectieve parkeervoorziening gerealiseerd die ook bestemd is voor deelmobiliteit en bijvoorbeeld het afleveren van pakketten.



III Spoordriehoek

Ook deze locatie leent zich voor een compacte bebouwing op maximaal 50% van het gebied. Er is ruimte voor ongeveer 300 woningen waarvan circa 40% grondgebonden en 60% appartementen. De bouwblokken moeten een verbinding hebben met de openbare ruimte.

Vanwege de geluidscontouren veroorzaakt door de Industrierweg en het spoor, zijn in dit bouwveld minder doorsteken mogelijk.

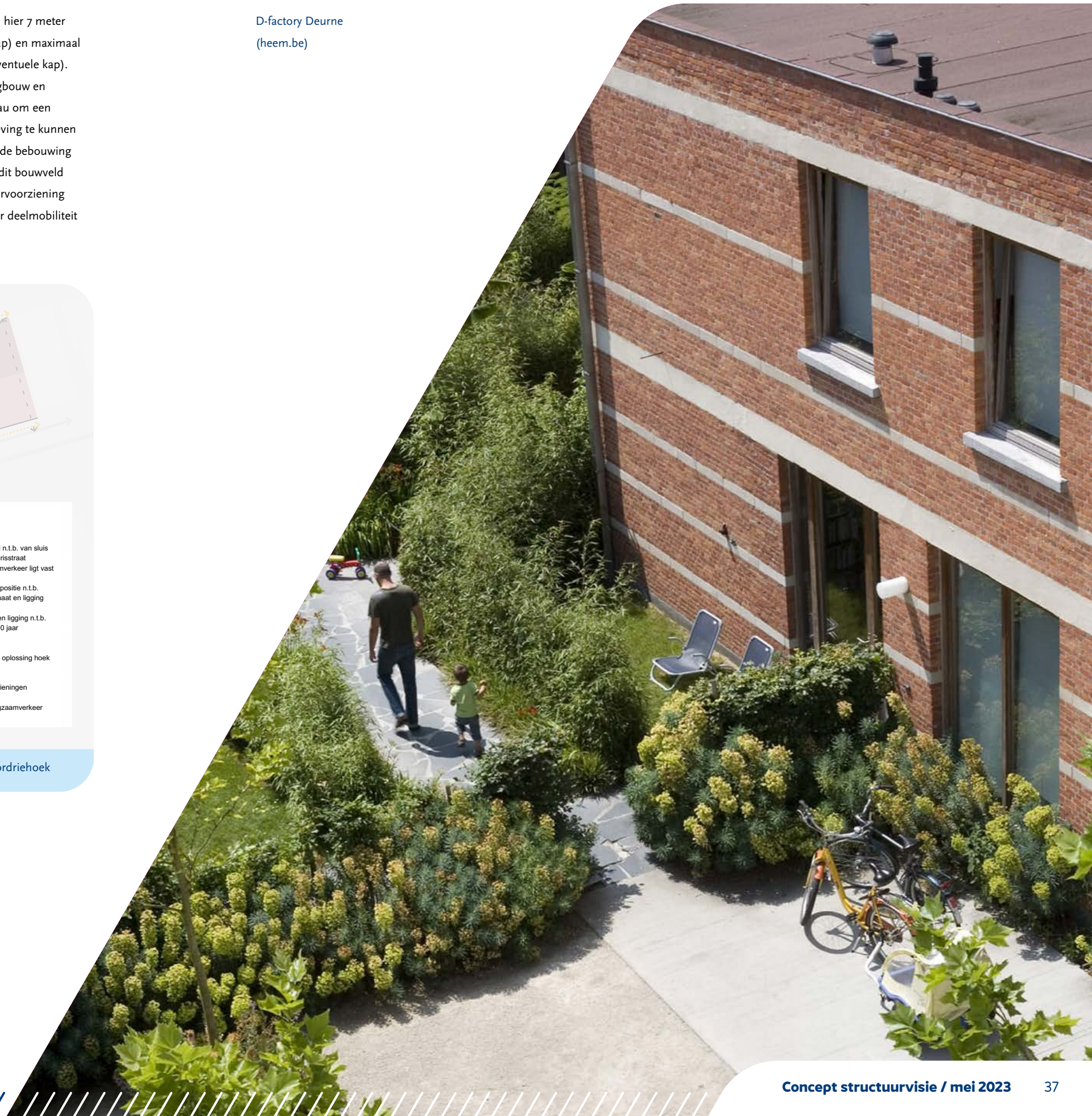
Daarom gaan we uit van een doorsteek om de circa 80 tot 100 meter.

De stedenbouwkundige korrel van de bebouwing moet ook hier aansluiten bij de schaal van dit voormalige werkgebied. Daarnaast is er ruimte gereserveerd voor een groene openbare parkachtige omgeving.

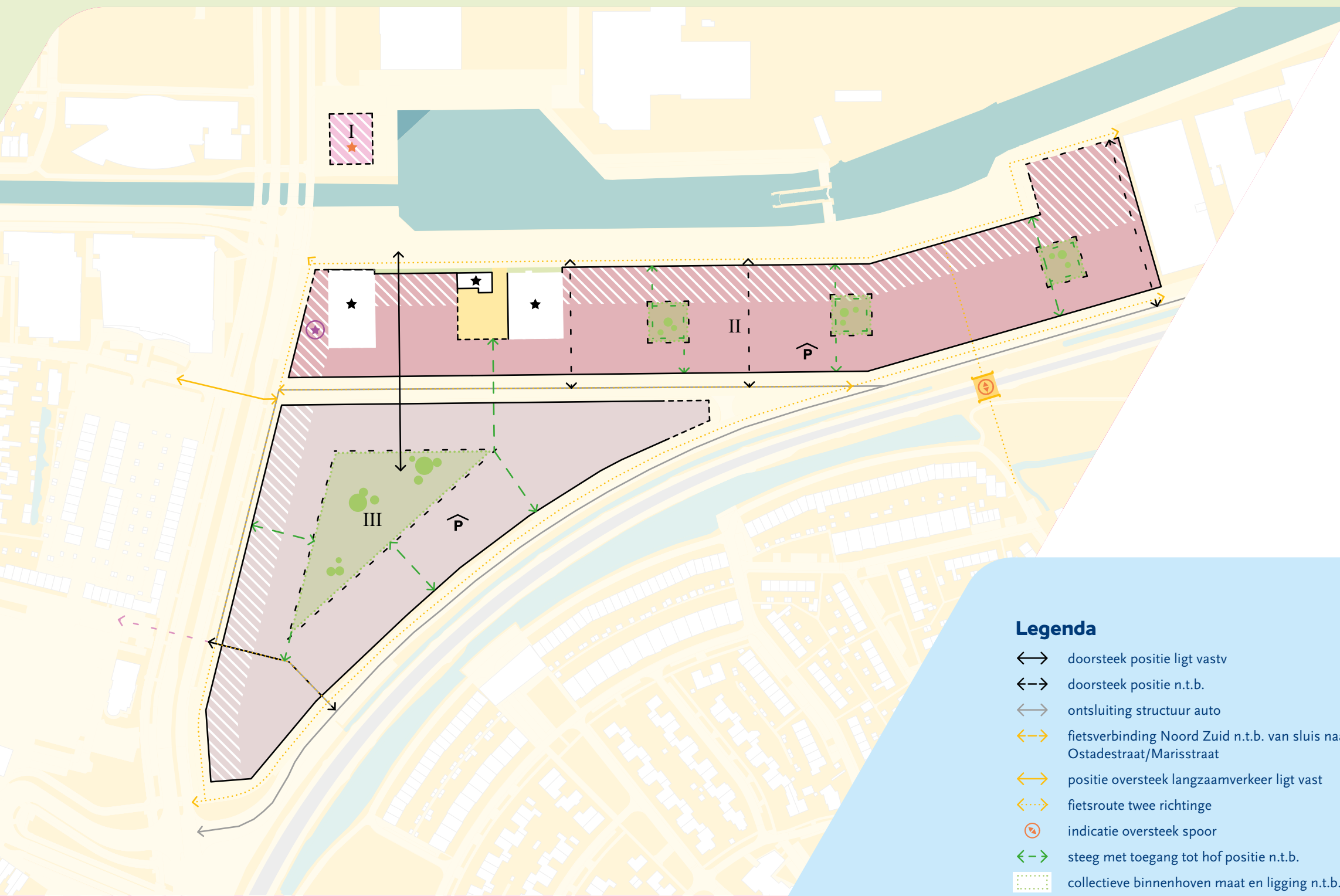
Ook hier geldt dat er elke 50 tot 60 meter een afzonderlijke architectonische eenheid moet ontstaan.

De minimale bouwhoogte is hier 7 meter (2 lagen en een eventuele kap) en maximaal 17 meter (5 lagen met een eventuele kap). Er is voldoende mix van laagbouw en appartementen op blokniveau om een ontspannen stedelijke omgeving te kunnen realiseren. In circa 10% van de bebouwing is plek voor werken. Ook in dit bouwveld wordt een collectieve parkeervoorziening gerealiseerd met ruimte voor deelmobiliteit en pakketdiensten.

D-factory Deurne
(heem.be)



3 Ambitiekaart met spelregels



In de ambitiekaart geven we de belangrijkste ruimtelijke structuren weer, zoals de bouwvlakken waarbinnen ruimte is voor bebouwing, de wegenstructuur, de groene binnenhoven en overige openbare ruimte, en de gewenste hoogtes en hoogteaccenten. De toelichting op de kaart geeft een nadere uitleg en uitwerking in de vorm van spelregels. De specifieke randvoorwaarden voor de uitstraling, inrichting en materialisering vertalen we in een beeldkwaliteitsplan.

In het volgende hoofdstuk geven we een toelichting, onderbouwing en uitwerking van onze basisprincipes. Bijvoorbeeld de gewenste wegenstructuur met daarbij horende weg-profielen. En de voorbeeld uitwerking van een 'Havenblok', waarmee we verduidelijken wat we bedoelen met de gewenste typo-logische mix, de door-waadbaarheid en de groene ambitie van de openbare ruimte binnen een blok. Uitgangspunt voor elke ontwikkeling is een groene en klimaatadaptieve inrichting, goed voor mens en dier. Op basis van deze kaders en het nog op te stellen beeld-kwaliteitsplan kunnen initiatiefnemers plannen ontwikkelen.

Legenda

- | | | | |
|----|--|-------|--|
| ↔ | doorsteek positie ligt vast | ★ | special n.t.b. |
| ↔↔ | doorsteek positie n.t.b. | ☆ | hoogteaccent (max hoogte 32m) |
| ↔↔ | ontsluiting structuur auto | ★ | kenmerkende bebouwing behouden |
| ↔↔ | fietsverbinding Noord Zuid n.t.b. van sluis naar Van Ostadestraat/Marissstraat | | rooilijn vast + oriëntatie |
| ↔↔ | positie oversteek langzaamverkeer ligt vast | | uiterste rooilijn, bijzondere oplossing hoek |
| ↔↔ | fietsroute twee richtinge | | rooilijn nader te bepalen |
| ⊗ | indicatie oversteek spoor | ■ | bouwveld I |
| ↔↔ | steeg met toegang tot hof positie n.t.b. | ■ | bouwveld II |
| ⬜ | collectieve binnenhoven maat en ligging n.t.b. spelen <4 jaar | ■ | bouwveld III |
| ⬜ | centrale binnenhof maat en ligging n.t.b. bomen 1e orde spelen 4-10 jaar | ⬜ | zoekgebied werken/ voorzieningen |
| ■ | hof achter Silo | P | gebouwd parkeren |
| | | ↔↔ | reservering oversteek langzaamverkeer |

Spelregels en toelichting bij de ambitiekaart

Infrastructuur en openbare ruimte

Onderwerp	Legenda	Spelregel	Motivatie/toelichting
doorsteek positie vast	↔	- De doorsteek staat haaks op de C.T. Storkweg, Havenkade, Industrieweg. - De doorsteek is minimaal 10 meter breed en toegankelijk voor bestemmingsverkeer en nood- en hulpdiensten. - Doorsteek C.T. Storkweg - Havenkade is tevens een zichtlijn van het centrale hof (deelgebied 3) naar het Havenkanaal. - Doorsteek vanuit deelgebied 3 haaks op de Industrieweg sluit aan op de Veemarkt. - Het profiel krijgt een groene inrichting, de auto is te gast.	Doorsteken garanderen een fijnmazige opdeling en doorwaadbaarheid. Nood en hulpdiensten moeten van de doorsteek gebruik kunnen maken. Het nabij gelegen Havenkanaal met groene parkkade is zichtbaar vanaf het centrale hof. Er is voldoende open grond / groen voor klimaatadaptieve en natuurinclusieve ambitie.
doorsteek positie nader te bepalen	↔	- De doorsteken staan haaks op C.T. Storkweg, Havenkade, Industrieweg en Dr.A.F. Phillipsweg. - De doorsteken zijn minimaal 10 meter breed en toegankelijk voor alle verkeer. - Bij de exacte situering van de doorsteken is een marge van ca 20 meter aan weerszijden mogelijk. - Het profiel krijgt een groene inrichting, de auto is te gast.	Doorsteken garanderen een fijnmazige opdeling en doorwaadbaarheid. Nood- en hulpdiensten moeten van de doorsteek gebruik kunnen maken. Ten behoeve van de flexibiliteit kan de doorsteek nog enigszins verschuiven. Er is voldoende open grond / groen voor klimaatadaptieve en natuurinclusieve ambitie. Gewenste breedte van doorsteken i.r.t. geluidsbelasting van het spoor n.t.b.
ontsluitings-structuur auto	↔	Routes ten behoeve van autobereikbaarheid, zijn gedeeltelijk uitgevoerd als fietsstraat/ de auto is te gast.	Autoluwe wijk, voor voorrijden en nood en hulpdiensten echter bereikbaar.
indicatieve fietsroute 2 richtingen	↔	- Tweerichtings fietsstraat van tenminste 4m wordt gerealiseerd langs de Dr. A.F. Phillipsweg. - Tweerichtings fietstraat van ten minste 4,5 m wordt gerealiseerd langs de Industrieweg. - Fietsstraat van tenminste 4,5 m ligt aan de bebouwingszijde van de Havenkade.	Veilig vrijliggend fietspad langs weg die tevens het bedrijventerrein ontsluit. Symmetrisch profiel Industrieweg, fietspad i tevens parallelweg (auto). Faciliteert doorgaand fietsver eer, gecombineerd met voorrijden (auto).
oversteek spoor	⊗	Oversteken van het spoor via brug of onderdoorgang voor langzaam verkeer, postie nader te bepalen.	Route van Havenkwartier naar Assen Oost en oude spoorbaan, langzaamverkeer route naar buitengebied.
oversteek langzaam verkeer vast	↔	Nieuwe verbinding voor voetgangers over Industrieweg in het verlengde van de C.T. Storkweg.	Aantrekkelijke verbinding tussen Havenkwartier en Binnenstad.

Onderwerp	Legenda	Spelregel	Motivatie/toelichting
oversteek lange termijn	↔	Reserveren toekomstige verbinding langzaam verkeer haaks op de Industrieweg en sluit aan op Veemarktzicht.	Fijnmazigere structuur is wenselijk. Route is nu verkeerstechnisch niet mogelijk, op lange termijn niet onmogelijk maken.
stegen	↔	- Stegen positie nader te bepalen, tenminste 3 meter breed. Verbinden binnenhoven met hoofdstructuur. - De steeg tpv de hoge Silo wordt doorgetrokken in deelgebied III en vormt een zichtlijn van het centrale hof naar de Silo.	Doorwaadbaarheid wordt verbeterd, voorzieningen in de openbare ruimte bereikbaar. De monumentale silo is een zichtbaar herkenningspunt vanaf het centrale hof.
centrale binnenhof	⊗	- Groot collectief binnenhof van tenminste 5000 m2. - Groene inrichting: minimaal 70% onverhard, bomen eerste grootte (minimaal 12m hoog). - Speelvoorziening 0-4 jaar en 4-10 jaar. - Woningen met voorkanten aan het hof.	Biedt ruimte voor ontmoeting en hoogwaardige woonomgeving. Klimaatadaptief en waarde voor planten en dieren. Twee al of niet gecombineerde speelplekken nader te bepalen.
collectieve binnenhoven	⊗	3 openbaar toegankelijke binnenterreinen van tenminste 450 m2(exclusief oppervlakte stegen). - Groene inrichting: minimaal 60% onverhard, bomen tweede grootte (tot 12 meter hoog). - Speelvoorziening 0-4 jaar. - Woningen met voorkanten aan het hof.	Biedt ruimte voor ontmoeting en hoogwaardige woonomgeving. Klimaatadaptief en waarde voor planten en dieren. Veilige beschutte speelplek/aanleiding voor kleine kinderen.
hof achter de Silo	⊗	- Openbare plek voor stedelijke programmering aansluitend bij toekomstig gebruik Silo. - Groene inrichting, uitwerking in relatie tot toekomstig gebruik Silo.	Bestemming silo is bepalend voor de inrichting van het hof. Klimaatadaptief.

Bouwvelden

Onderwerp	Legenda	Spelregel	Motivatie/toelichting
I Havengebouw		- Bouwveld voor bijzonder iconisch gebouw. - Buitenruimte rondom is openbaar toegankelijk maar kan in overleg aansluiten aan bij functie begane grond. 100% appartementen. - ca 20% werken, plint gereserveerd voor werken/voorzieningen. - maximale bouwhoogte 17m (5 lagen + event. kap/terugliggende verdieping).	Bijzondere locatie op kruispunt van kanaal en Industrieweg verdient bijzondere ontwikkeling met toegevoegde waarde voor de stad. Er is aansluitend aan de Woonvisie een verdeling gemaakt van de te realiseren woningen over de verschillende locaties binnen de stad. Voorzieningen, werken en in beperkte mate bijzondere horeca levert een bijdrage aan de levendigheid en stedelijk karakter van het gebied.
II Havenkade		- Bouwveld geeft maximaal te ontwikkelen oppervlak aan. - De dichtheid is homogeen over het bouwveld verdeeld. - Verhouding circa 40% grondgebonden - circa 60% appartementen. - Om de ca 50-60 meter wordt een opening in de bebouwingswand gemaakt zie doorsteken en stegen. - Deze vormen tevens de begrenzing van de afzonderlijke architectonische eenheden. - Percentage bebouwd (footprint) maximaal 50%. - Het percentage werken is 15%, hierbij is rekening gehouden met de aanwezige te behouden panden waarin woningen moeilijk of niet te realiseren zijn. Het percentage werken wordt berekend over het aantal vierkante meters totaalprogramma in Bruto vloeroppervlak. - Minimale bouwhoogte 7m (2 lagen) maximale bouwhoogte 20m (6 lagen + event. kap/ terugliggende verdieping). uitzondering is het aangegeven hoogteaccent.	Op deze bijzondere locaties wordt zo compact mogelijk gebouwd. De mate van stedelijkheid vertaald in functiemenging en dichtheid is van begin (industrieweg) tot het eind (voorbij de sluis) vergelijkbaar. (Zon)licht en doorzichten vanaf de tweede linie bebouwing op de kade. Een stedenbouwkundige korrel die aansluit bij de schaal van dit 'voormalige' werkgebied. Klimaatadaptiviteit, voorkomen van teveel verhard oppervlak. Voorzieningen, werken en in beperkte mate bijzondere horeca levert een bijdrage aan de levendigheid en stedelijk karakter van het gebied. Het begrip ontspannen stedelijkheid uit de omgevingsvisie krijgt vorm in een mix van laagbouw en appartementen op blokniveau. Zie principe Havenblok.

Onderwerp	Legenda	Spelregel	Motivatie/toelichting
III Spoordriehoek		- Bouwveld geeft maximaal te ontwikkelen oppervlak aan. - De dichtheid is homogeen over het bouwveld verdeeld. - Verhouding circa 40% gggb - circa 60% app. - Om de 80-100 meter wordt een opening in de bebouwingswand aan de Industrieweg, Dr.A.F. Phillipsweg en C.T. Storkweg gemaakt (zie doorsteken en stegen). - Het percentage werken is 10%, hierbij is rekening gehouden met de aanwezige te behouden panden waarin woningen moeilijk of niet te realiseren zijn. Het percentage werken wordt berekend over het aantal vierkante meters totaalprogramma in BVO's. - Percentage bebouwd (footprint) maximaal 50%). - minimale bouwhoogte 7m (2 lagen) maximale bouwhoogte 17m (5 lagen + event. kap/ terugliggende verdieping).	Op deze locaties wordt zo compact mogelijk gebouwd. De mate van stedelijkheid vertaald in functiemenging en dichtheid is in de hele driehoek vergelijkbaar. Voorkomen van teveel introvertie binnen het blok. Onderbrekingen van de gevelwand zijn minder dan bouwveld II vanwege spoorgeluid. Voorzieningen, werken en in beperkte mate bijzondere horeca levert een bijdrage aan de levendigheid en stedelijk karakter van het gebied. Klimaatadaptiviteit, voorkomen van teveel verhard oppervlak en borging woonkwaliteit. Het begrip ontspannen stedelijkheid uit de omgevingsvisie krijgt vorm in een mix van laagbouw en appartementen op blokniveau. Zie principe Havenblok.

Programma - Algemeen

Onderwerp	Legenda	Spelregel	Motivatie/toelichting
zoekgebied werken en voorzieningen		Zone met concentratie aan deze niet woonfuncties.	Draagt resp. bij aan een levendige Havenkade en stedelijk karakter van de Industrieweg. Elders binnen de bouwvelden zijn met een goede motivatie niet woonfuncties mogelijk.
rooilijnen vast		Voorgevelvlak verplicht bouwen in de rooilijn aan de erfgrens, voordeuren positioneren aan deze zijde.	Rooilijn is bepalend voor de orientatie en adressering van de bebouwing.
uiterste rooilijn		Uiterste rooilijn, voordeuren zo veel mogelijk positioneren aan deze zijde.	Relatie met monumentale hal hoek Industrieweg, aansluiting op doorfietsrout aan de oostzijde en vormgeving bijzondere hoeken nog nader uit te werken.
rooilijn nader te bepalen	. . .	Rooilijn in overleg nog nader te bepalen.	Rooilijn afhankelijk van vormgeving binnenhoven.
specials	★	- Het havengebouw wordt bijzonder accent met extra architectonische eisen. - Het einde van de havenkade krijgt een afsluiting in de vorm van een bijzonder gebouw met extra architectonische eisen.	Bijzondere ligging, betekenis en positie in de stad.
hoogteaccent	⊕	Hier is een hogere bebouwing tot 32 meter toegestaan.	De Stadsboulevard (Industrieweg) wordt op een paar plekken begeleid door hoogbouw. Om voor dit gebied ongepaste monumentaliteit te voorkomen wordt de toren niet direct op de hoek gesitueerd.
karakteristieke bebouwing	★	- Deze gebouwen dienen gehandhaafd te blijven. Indien er bouwkundig aangetoond kan worden dat deze gebouwen bouwtechnisch of anderszins niet meer te behouden zijn kan hiervan worden afgeweken. Het programma dat op het bouwveld gerealiseerd mag worden wordt daarmee niet groter. - Monumenten (gemeentelijk, provinciaal of rijks worden te allen tijde behouden, alle mogelijke inspanningen worden hiervoor verricht).	Deze gebouwen vormen de smaakmakers en identiteitsdragers van het gebied . Ze hebben een cultuurhistorische en architectonische waarde.
parkeren		- Het uitgangspunt is een autoluwe wijk. Dit betekent geen parkeren in de openbare ruimte. - De parkeernorm is 1 parkeerplaats per woning exclusief bezoekersparkeren. - Het uitgangspunt is al het bewonersparkeren in geconcentreerde parkeeroplossingen te realiseren in bouwveld II en bouwveld III.	De uitzonderlijke woonkwaliteit van wonen aan het groen sluit aan bij de duurzaamheidsambities en het unieke karakter binnen stad en regio. De ligging binnen handbereik van alle voorzieningen en de nabijheid van het station maakt deze bijzondere woonkwaliteit mogelijk. Op relatief korte loopafstand van de woningen wordt het parkeren geconcentreerd.

Onderwerp	Legenda	Spelregel	Motivatie/toelichting
verdeling sociaal-midden-duur		De verdeling sociaal / betaalbaar-midden / duur voor het havenkartier is resp.30/40/30 procent. Per bouwveld wisselt deze verhouding. Het totale gebied komt echter op 30/40/30.	30% sociale huur 15% goedkoop 25% middelduur 30% duur
verhouding EGW/MGW		Per bouwveld is de na te streven verhouding eengezinswoningen en appartementen bepaald. Uitrui tussen verschillende eigenaren is in beperkte mate mogelijk.	Er wordt conform Woonvisie ingezet op een mix van eengezinswoningen en appartementen. Er is een grote vraag naar binnenstedelijk eengezinswoningen en betaalbare appartementen.

4. Aanpak en kostenverhaal



Inleiding

De gemeente Assen heeft in 2021 de omgevingsvisie vastgesteld met een streefbeeld voor de gemeente in 2040. In deze concept structuurvisie Havenkwartier schetst de gemeente haar meer uitgewerkte visie ten aanzien van de kaders en randvoorwaarden (het ontwikkelkader), waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen in het Havenkwartier kunnen plaatsvinden. Bij gebiedsontwikkelingen zijn gemeenten wettelijk verplicht de maatschappelijke kosten zoveel mogelijk te verhalen op private initiatiefnemers. De gemeente contracteert daarnaast over bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen. We spreken dan van 'kostenverhaal'. Dit is nu nog vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en zal vanaf het moment dat de Omgevingswet (Ow) wordt ingevoerd waarschijnlijk vrijwel ongewijzigd van kracht blijven.

Nota Kostenverhaal en Financiële bijdrage

In deze structuurvisie beschrijven we de hoofdlijn van het kostenverhaal voor het Havenkwartier. De gemeente Assen werkt aan een 'nota Kostenverhaal en Financiële bijdragen' die met ingang van 1 januari 2024 in moet gaan. In deze nota wordt beschreven wanneer kostenverhaal op een privaat initiatief van toepassing is. Daarbij horen "Spelregels & Tarieven" waarin nader wordt toegelicht op welk moment de gemeente welke plankosten bij een initiatiefnemer in rekening brengt en welke werkzaamheden de gemeente hiervoor (in hoofdlijnen) uitvoert of laat uitvoeren. De in deze concept structuurvisie opgenomen teksten kunnen naar aanleiding van de nog vast te stellen 'nota Kostenverhaal en Financiële bijdragen' en de bijhorende spelregels worden gewijzigd.

Kostenverhaal, juridisch kader

Onder het kostenverhaal valt een verzameling aan kosten zoals plankosten, de kosten voor het voeren van de ruimtelijke procedure, het maken van een ruimtelijke afweging, de mogelijke aanpassingen in de openbare ruimte, stedelijke investeringen in onder andere wegen en groenstructuren en eventuele (plan-) schade voor de omgeving. Deze kosten staan nu nog beschreven in het Besluit ruimtelijke ordening en straks in de kostensoortenlijst van het Omgevingsbesluit. Vanaf de inwerkingtreding van de Omgevingswet vormt deze de wettelijke basis voor het kostenverhaal en financiële bijdragen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Tot die tijd vormt de Wro de wettelijke basis. Als een

bouwactiviteit mogelijk wordt gemaakt, is de gemeente verplicht de kosten die zij maakt, ten behoeve van het plan van de initiatiefnemer, in rekening te brengen bij de initiatiefnemer van het plan.

In de wet staat dat gemeenten zich ervan moeten verzekeren dat het kostenverhaal 'verzekerd' is voordat er een ruimtelijk besluit wordt genomen die de functiewijziging planologische toestaat (via een wijziging van het bestemmingsplan (Wro) of omgevingsplan (Ow)).

Bij een aantal ruimtelijke ontwikkelingen waarin de gemeente zelf optreedt als initiatiefnemer en het merendeel van de benodigde gronden in eigendom heeft, is er sprake van actief grondbeleid en is het kostenverhaal verzekerd via de gemeentelijke gronduitgifte. Het kostenverhaal is niet vanzelfsprekend geregeld als de gemeente geen grondpositie heeft en een private partij met een bouwinitiatief komt. In dat geval heeft de gemeente vaak een faciliterende rol en is sprake van faciliterend grondbeleid.

De Wro en straks de Ow) biedt gemeenten twee mogelijkheden om met initiatiefnemers afspraken te maken over het kostenverhaal:

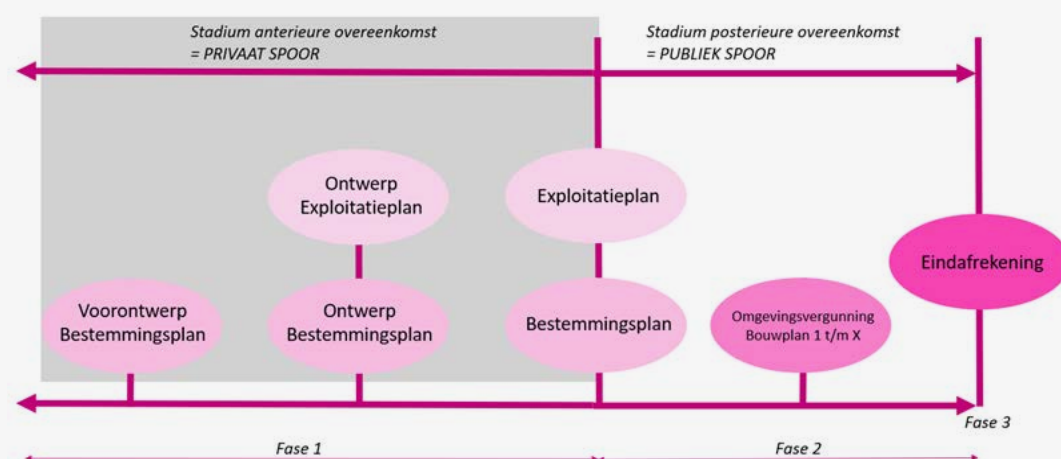
Het sluiten van een anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer c.q. grondeigenaar, waarbij afspraken worden gemaakt over de realisatie van het plan en afspraken over de verschillende kostenposten, die vallen onder het begrip kostenverhaal. Aangezien bij een overeenkomst sprake is van een wederzijdse instemming noemen we dit het 'private spoor'.

Het vaststellen van een **exploitatieplan** (wro) of door **kostenverhaalregels** in het omgevingsplan op te nemen gelijktijdig met het ruimtelijke besluit (ow). Het exploitatieplan of omgevingsplan bevat regels op basis waarvan een exploitatiebijdrage wordt afgedwongen bij de afgifte van de omgevingsvergunning.

Ook kan de gemeente in een exploitatieplan aanvullende eisen en voorwaarden opnemen om bijvoorbeeld een fasering of een bepaalde kwaliteit voor te schrijven. Aangezien deze regels door de overheid worden opgelegd, spreken we ook wel over het 'publieke spoor'. Daarnaast is de gemeente van plan om alle

initiatieven binnen het projectgebied een bijdrage te laten doen ten behoeve van een parkeerfonds en een het vereveningsfonds sociale woningbouw. In de volgende paragraaf gaan we in op de verschillende soorten ontwikkelstrategieën en de verschillende te verhalen kosten.

SCHAKELPUNT TUSSEN PRIVAAT EN PUBLIEK SPOOR IN HET KOSTENVERHAAL



Schakelpunt tussen privaat en publiek spoor in het kostenverhaal

Realisatie ontwikkellocaties

De gemeente Assen is verantwoordelijk voor de projecten in de openbare ruimte en waakt daarom over de kwaliteit van de gebiedsontwikkeling als geheel. Voor de voorbereiding en realisatie van het Havenkwartier maakt de gemeente Assen gebruik van verschillende strategieën om de ontwikkellocaties in het Havenkwartier richting uitvoering te brengen, namelijk:

1. actief,
2. faciliterend en
3. publiek-private samenwerking

Ad 1. Actief

In de actieve variant verwerft de gemeente de grond, sloopt de bebouwing/terreinverharding en saneert, indien nodig, de grond. Daarnaast maakt de gemeente de gronden bouwrijp en verkoopt de bouwrijpe kavels voor de nieuwe vastgoedontwikkeling. Tenslotte maakt de gemeente het gebied woonrijp.

Ad 2. Faciliterend

Bij een faciliterende opstelling stelt de gemeente randvoorwaarden op basis waarvan marktpartijen (grondeigenaren of ontwikkelaars) hun grondpositie mogen (her) ontwikkelen. Kosten (en opbrengsten) van een herontwikkeling liggen bij de markt/ initiatiefnemer en niet bij de gemeente. De gemeente zet in dat geval haar kostenverhaalsinstrumentarium in.

Ad 3. Publiek-private samenwerking

Bij deze strategie werken de gemeente en de marktpartijen nauw samen en worden specifieke afspraken gemaakt om de locatie tot ontwikkeling te brengen. In maatwerkafspraken wordt bepaald wie de bebouwing sloopt en de gronden saneert en wie bouw-, en woonrijp maakt. Ook wordt daarbij bepaald welke afdracht wordt gevraagd/gedaan voor de inrichtingskosten van de openbare ruimte, de doorgaande infrastructuur en de publieke voorzieningen.

Realisatie voorzieningen

Naast de strategiekeuze bij de voorbereiding en realisatie van de ontwikkellocaties, worden er kosten gemaakt voor de toekomstige inrichting van de openbare ruimte en publieke voorzieningen. Het gaat dan om:

1. Binnenplanse kosten (openbare ruimte directe
2. omgeving van de ontwikkellocatie);
3. bovenwijkse voorzieningen (doorgaande infrastructuur) en overige (publieke) voorzieningen.

Ad 1. Binnenplanse kosten

Het gaat hierbij om alle ingrepen (verwijdering en aanleg) die in principe liggen binnen de begrenzing van de gebiedsontwikkeling en die nodig zijn voor ontwikkeling en de uitvoering van het bouwplan, zoals investeringen in het openbaar gebied, compenserende maatregelen, plankosten van de gemeente en kosten voor onderzoeken en planschade. Voorbeelden van investeringen in het openbaar gebied zijn:

- sloop-, en (bodem)saneringskosten,
- grondwerk en het bouw-, en woonrijp maken ten behoeve van het bouwplan,
- de aanleg van woonstraten, stegen, gangen, trottoirs, fietsvoorzieningen
- de aanleg van riolering, waterberging en openbaar groen, straatmeubilair, speelplaatsen, en openbare verlichting, etc.

De kosten van de inrichting van de openbare ruimte in de directe woonomgeving liggen in beginsel bij de initiatiefnemer die leidend is bij de realisatie van de betreffende ontwikkellocatie

Ad 2. Bovenwijkse kosten

Bovenwijkse voorzieningen kunnen, naast in het projectgebied, ook voor gebieden buiten het projectgebied van waarde zijn. Kosten voor dergelijke voorzieningen worden daarom proportioneel verhaald op de initiatiefnemers voor zover deze kosten toe te rekenen zijn aan het bouwplan. Voorbeelden hiervan zijn een brug, overgang of onderdoorgang om de onderlinge verbinding met voorzieningen in andere delen van de stad te realiseren, waterberging voor een groter gebied of de aanpassing van wegen. Alle initiatiefnemers in

het Havenkwartier betalen mee aan dergelijke voorzieningen op basis van proportionaliteit, profijt en toerekenbaarheid.

Proportionaliteit: de kosten moeten toegerekend worden naar de mate waarin de locatie profijt ondervindt
Profijt: de ontwikkellocatie moet nut hebben van de te treffen maatregel of voorzieningen
Toerekenbaarheid: er moet een verband bestaan tussen de locatieontwikkeling en de kosten. Als deze ontwikkeling niet aan de orde zou zijn, zouden de kosten niet gemaakt worden. De uitwerking hiervan vindt plaats in de nog op te stellen spelregels horend bij de nota kostenverhaal.

Ad 3. Overige (publieke) voorzieningen

We willen van het Havenkwartier een autoluw stadsdeel maken, waarbij alle woningen goed bereikbaar zijn, maar de auto's in principe niet in de openbare ruimte of op de eigen kavel worden geparkeerd. Op deze manier kan een openbare ruimte worden gerealiseerd met veel ruimte voor groen, water, duurzaamheid, spelen en verblijf. Hiervoor realiseren we collectieve parkeervoorzieningen waar ruimte is voor zowel het parkeren door bewoners als het parkeren door bezoekers. Alle initiatieven moeten meebetalen aan de realisatie van deze parkeervoorzieningen. De woningen moeten immers voldoen aan de parkeernormering, maar hoeven daarvoor niet zelf te investeren. Om de parkeergarages te kunnen financieren moeten alle bouwinitiatieven daarom een bijdrage leveren aan een parkeerfonds, dat mede ingezet zal gaan worden om de collectieve parkeervoorzieningen te financieren. De uitwerking hiervan vindt plaats in de nog op te stellen spelregels horend bij de nota kostenverhaal.

Overige kosten

Naast realisatiekosten van de openbare ruimte, de doorgaande wegen en de publieke voorzieningen is ook sprake van de volgende op een initiatiefnemer te verhalen kosten:

1. Plankosten,
2. Planschade.

Ad 1. Plankosten

De gemeente werkt aan een nota waarin de te hanteren tarieven voor de plankosten worden bepaald op basis van de verwachte ruimtelijke impact en omvang van het project. Plankosten zijn kosten die nodig zijn voor de ruimtelijke afweging en de procedure om te komen tot de vaststelling van een bouwplan. Een bouwplan kan procedureel worden vastgesteld via een bestemmingsplan (of omgevingsplan na inwerkingtreding Omgevingswet) of via een omgevingsvergunning (of buitenplanse omgevingsactiviteit na inwerkingtreding Omgevingswet).

Ad 2. Planschade

Met de vaststelling van een bouwmogelijkheid en/of bouwplan kan er (financiële) schade ontstaan in de directe omgeving. Hierdoor kan iemand die schade ondervindt een verzoek tot planschadevergoeding indienen bij de gemeente. Dit (financiële) risico op planschade wordt doorgelegd naar de private initiatiefnemer.

Vereveningsfonds sociale woningbouw

De gemeente Assen streeft naar een evenwichtige opbouw van de woningvoorraad om zo een inclusieve stad te worden, dit geldt dus ook voor de woningbouw in het Havenkwartier. Bij voorkeur komt deze opbouw tot stand doordat alle bouwinitiatieven zelf het gewenste woonprogramma in hun bouwinitiatief zo differentiëren dat deze voldoet aan het gemeentelijk beleid en de doelgroepen-verordening. De gemeente Assen heeft hiervoor een vereveningsfonds sociale woningbouw in voorbereiding, waarbij initiatiefnemers die binnen een nieuwbouwproject minder dan 30% sociale huurwoningen bouwen, een bijdrage storten in dit fonds. Andersom kunnen ze ook een bijdrage krijgen als ze voor meer sociale huurwoningen zorgen.

Aanpak: Inzet Q-team

De gemeente wil samen met de andere initiatiefnemers tot haalbare ontwikkelscenario's komen die passen in het gemeentelijke beleid en de uitgangspunten voor het Havenkwartier. Om dit proces vorm te geven, wordt voor de bouwplanbegeleiding en -toetsing het Q-team geformeerd (Q staat voor Quality oftewel kwaliteit).

Door het Q-Team al vanaf de initiatieffas te betrekken bij de planvorming worden initiatieven niet enkel getoetst, maar ontstaat er een dialoog over ambities, uitgangspunten en randvoorwaarden. Hierdoor ontstaat er vanaf het begin van het proces wederzijdse duidelijkheid over ambities, verwachtingen en randvoorwaarden tussen gemeente en initiatiefnemer. Het Q-Team adviseert proactief over de uitwerking, ruimtelijke ambities en doet voorstellen voor verfijning of verbetering van de plannen. Zo ontstaat er meer maatwerk, waardoor planprocessen over het algemeen soepeler verlopen. Naast toetsing op ruimtelijke kwaliteit is ook sturing op ambitie en opgaveformulering een belangrijke rol van de gemeente.

De tussentijd

De transformatie van het Havenkwartier krijgt een organisch verloop, waarbij het gebied steeds meer van kleur zal verschieten. Ondertussen moet er sprake zijn van een aanvaardbaar woon-, leef- en werkklimaat. Tijdens de geleidelijke transformatie zullen gevoelige functies zoals wonen in de buurt van mogelijk beperkt hinder veroorzakende functies (zoals bedrijven) aanwezig zijn. In sommige gevallen is bekend dat een meer hinder veroorzakende aangrenzende kavel op redelijke termijn zal worden herontwikkeld. In dat geval kan tijdelijk een niet optimaal woon- en leefklimaat worden geaccepteerd.

Ontspannen zitten aan de Havenkade (Nantes)



5. Participatie, inspraak en vervolg



Inleiding

Deze structuurvisie is grotendeels gebaseerd op vastgesteld lokaal beleid zoals de omgevingsvisie en de woonvisie. Beide documenten zijn samen met bewoners, ondernemers en (maatschappelijke) organisaties in de stad opgesteld. De kaders die hierin zijn opgenomen, hebben we zoveel mogelijk vertaald naar het Havenkwartier. Ook hebben we naar mogelijkheden gezocht om aanvullende door de gemeente vastgestelde visies en ambities een plek te geven in de structuurvisie. Dit is tot nu toe vooral een intern proces geweest. We willen de concept structuurvisie nu ook met een breder publiek delen, bespreken en nieuwe inzichten ophalen om de transformatie van het Havenkwartier nog beter te maken.

Participatie & inspraak

De plannen voor de transformatie van het Havenkwartier hebben we aangekondigd in de door het college vastgestelde ontwikkelvisie Stadskwartier Assen (eerder Assen Centraal). Deze visie is een aantal keren met de gemeenteraad besproken. Voor het aan deze visie gekoppelde uitvoeringsprogramma heeft de gemeenteraad op 17 februari 2022 een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld. Eén van de projecten in het uitvoeringsprogramma is het opstellen van een structuurvisie voor het Havenkwartier.

Tijdens de informatieve bijeenkomst met de gemeenteraad op 6 oktober 2022 hebben we de hoofdlijnen van de plannen voor de transformatie van het Havenkwartier gepresenteerd. Daarnaast zijn er gesprekken gevoerd met een aantal eigenaren en initiatiefnemers in het gebied. Nu is het moment om de structuurvisie breder te delen en te bespreken. Daarmee willen we het draagvlak voor de plannen peilen, de visie aanscherpen en eventuele nieuwe en aanvullende inzichten ophalen. Op basis hiervan scherpen we volgende versie van de structuurvisie aan.

Hiervoor organiseren we diverse activiteiten voor iedereen die om welke reden dan ook geïnteresseerd is in en een bijdrage wil leveren aan de ontwikkeling van het Havenkwartier.

Om een zo breed mogelijke doelgroep te bereiken, maken we gebruik van verschillende participatiemogelijkheden, waaronder:

- **Eén-op-één gesprekken** met partijen die een groot (eigen) belang hebben met als doel ophalen van wensen en ideeën, informeren over de aanpak en voortgang, raadplegen over specifieke onderwerpen, definiëren van vraagstukken en bespreken van oplossingsrichtingen;
- **Gesprekstafels en werksessies** met als doel raadplegen over planuitwerking, adviseren over specifieke opgaven, co-creatie bij uitwerken van oplossingen, keuze tussen varianten en ontwerpoplossingen;
- **Informatiebijeenkomsten** voor een breed publiek om kennis te nemen van de plannen en eventueel vragen te stellen of suggesties mee te geven;
- We onderzoeken de mogelijkheden van **online participatie** via een platform. Juist omdat het een nieuwe wijk is waarvan we de toekomstige gebruikers nog niet kennen, kan dit een belangrijk middel zijn;
- **Nieuwsbrieven** waarin we de stand van zaken geven;
- **Publicaties en interviews** in de media;
- **Placemaking** om op een positieve manier aandacht te trekken naar het Havenkwartier.
- Er wordt een verslag gemaakt van het participatieproces. Deze wordt samen met de structuurvisie aangeboden aan de gemeenteraad.

Vervolgprocedure

Dit is het eerste concept van de structuurvisie voor het Havenkwartier. In deze fase van communicatie en participatie worden eventuele opgehaalde en ingebrachte reacties verwerkt. Rond de zomer leggen we de aangepaste structuurvisie nog formeel ter inzage. Iedereen die dit wil kan dan een reactie geven. Ook deze reacties verwerken we, waar gewenst en waar mogelijk, in de structuurvisie. Deze versie wordt ter vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden.

Wat daarna?

De structuurvisie Havenkwartier vormt de basis voor de uit te voeren onderzoeken en de uitwerking in het beeldkwaliteitsplan, bestemmingsplannen (of omgevingsplannen) en de uiteindelijke bouwplannen. Zoals al eerder aangegeven is deze structuurvisie geen blauwdruk, maar geeft inzicht in de gewenste ambities, de te realiseren kwaliteit en de hoofdprincipes voor de inrichting en ontwikkeling van het Havenkwartier.

Het schetst de structurerende inrichtingsprincipes, is richtinggevend voor de locatie van de hoofdinfrastructuur en de structuur waarbinnen verschillende leef-, woon- en werkmilieus kunnen worden ontwikkeld. En we hebben de uitgangspunten beschreven op het gebied van onder meer wonen, werken, groen, voorzieningen, mobiliteit, bereikbaarheid en duurzaamheid. Alleen met een goede motivatie kan er worden afgeweken van de inhoud van deze structuurvisie.

De transformatie van het Havenkwartier is niet van de ene op de andere dag uitgevoerd. Daarom vinden we het belangrijk om enige ruimte te houden voor eventuele aanpassingen als gevolg van nieuwe kennis of een veranderende vraag. Zo kunnen we blijven anticiperen op nieuwe ontwikkelingen.

Dit hoofdstuk wordt gedurende het proces aangevuld en geeft straks een totaalbeeld van de opbrengst van het participatieproces

Dit hoofdstuk wordt gedurende het proces aangevuld en geeft straks een totaalbeeld van de opbrengst van het participatieproces



Havenkwartier Deventer

Bijlage 1: Beleid

Landelijk beleid

Nationale omgevingsvisie (NOVI)



Op landelijk niveau is in de nationale omgevingsvisie (NOVI) aandacht voor onder andere het behouden, versterken en realiseren van:

- een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en alle onderdelen van de fysieke leefomgeving;
- een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;
- een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem;
- een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoefte.

Tot 2030 moeten er in Nederland ongeveer 1 miljoen woningen worden gebouwd. De NOVI gaat ervan uit dat zoveel mogelijk wordt gebouwd in bestaand stedelijk gebied, zodat open ruimtes en groen tussen steden zoveel mogelijk behouden blijft. Daarnaast moeten nieuwe woningen betaalbaar en goed bereikbaar zijn en worden gebouwd in een prettige, gezonde en veilige leefomgeving. Hiervoor zijn investeringen nodig in onder andere goed openbaar vervoer, veilige fiets- en wandelpaden, groen in de omgeving,

ontmoetingsruimte, wateropvang en goede verbindingen met bijvoorbeeld nabijgelegen recreatiegebieden. Dan wordt niet alleen het woningaanbod verbeterd, maar ook de kwaliteit van de leefomgeving. Dit sluit goed aan bij de uitgangspunten voor Havenkwartier.

Regionaal beleid

De verstedelijkingsstrategie Regio Groningen-Assen



De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties roept betrokken partijen op om alle zeilen bij te zetten om te komen tot een versnelling van de woningbouw. De Regio Groningen-Assen (RGA) werkt al meer dan 20 jaar samen op het gebied van woningbouw, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. In de gezamenlijk opgestelde verstedelijkingsstrategie staat de woningbouwopgave centraal. Tegelijkertijd beseffen betrokken partijen zich dat goed wonen om veel meer vraagt dan alleen woningen toevoegen. De RGA en het Rijk hebben daarom in de verstedelijkingsstrategie een aantal ontwikkelprincipes bepaald waar in het geval van woningbouw rekening mee gehouden moet worden.

Woningbouwprojecten moeten:

1. het bestaand stedelijk gebied versterken;
2. de agglomeratiekracht versterken;
3. de polycentrische ontwikkeling stimuleren;
4. bijdragen aan mobiliteit in balans;
5. proportioneel en passend zijn;
6. een hefboom zijn voor herstructurering;
7. een bijdrage leveren aan een gezamenlijke duurzame regio.

Binnen de RGA ligt de focus op bouwen in bestaand verstedelijkt gebied, vanwege de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer, (basis)voorzieningen en werkgelegenheid. Hierdoor wordt het bestaansrecht voor deze voorzieningen vergroot. De nieuw te bouwen woningen moeten bij voorkeur aanvullend zijn op het bestaande aanbod aan woningen. Daarnaast moet nieuwbouw bijdragen aan versnelling van de energietransitie en het klimaatbestendig maken van de stad. Hiermee zorgt woningbouw voor een algehele opwaardering van de stad en regio.

Met de ontwikkeling in het Havenkwartier zetten we een goede stap in het behalen van de doelstellingen van de RGA. We ontwikkelen een plek in de omgeving van het station en diverse voorzieningen. We realiseren een nieuw aanbod voor ontspannen stedelijke wonen voor een diverse doelgroep in een groene en klimaatbestendige omgeving. Van betaalbare grondgebonden eengezinswoningen tot sociale huurwoningen en luxe appartementen. Hiermee stimuleren we tegelijk de doorstroming op de woningmarkt.

1. Bestaand verstedelijk gebied versterken

In de VRGA zetten Rijk en Regio zich in om het bestaand verstedelijk gebied te versterken en het landschap open te houden. Door de bouw van nieuwe woningen in het bestaand verstedelijk gebied wordt de agglomeratiekracht van de regio versterkt: keuze uit meer banen, personeel, opleidingen, dienstverleners en voorzieningen. En dat is goed voor de concurrentiepositie van de RGA in Nederland.

2. Agglomeratiekracht vergroten

In de VRGA zetten Rijk en Regio zich in om de agglomeratiekracht van de regio te vergroten. De nieuwe woningen worden ingezet als versneller voor andere opgaven. Het betreft altijd een integrale benadering en biedt meerwaarde voor iedereen (in de regio). Het vermindert de energievraag van mobiliteit, versterkt de economische concurrentiekracht en daarmee de welvaart in de regio. Aandachtspunt hierbij is dat de verdien capaciteit van de totale regio omhoog moet.

3. Polycentrische ontwikkeling stimuleren

In de VRGA zetten Rijk en Regio zich in om een polycentrische ontwikkeling van de regio te bevorderen. Door de bouw van nieuwe woningen en het creëren van werkgelegenheid rondom sterke OV-knooppunten wordt de stedelijke en regionale economie versterkt. Kernen blijven leefbaar en aantrekkelijk, het werken kan aanjager zijn van (bevolkings)groei en gebiedsontwikkeling. De welvaart wordt evenwichtig verdeeld. En daarmee profiteert de gehele regio.

4. Mobiliteit in balans

In de VRGA zetten Rijk en Regio zich in om het daily urban system in de regio optimaal te laten functioneren, zowel voor het verstedelijk als het landelijk gebied. Door het beter benutten van het OV-netwerk profiteert de gehele regio en kan de RGA koploper worden in de transitie naar een meer duurzame mobiliteit.

5. Proportioneel en passend

In de VRGA zetten Rijk en Regio zich in om de gehele regio kans te bieden om nieuwbouw proportioneel in te zetten voor versterking van de ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en keuzevrijheid in woonomgevingen- en types. Door elke opgave in de RGA passend op de plek te ontwerpen kunnen we de woningbouw als versneller inzetten voor andere opgaven. Daar profiteert de gehele regio van.

6. Hefboom voor herstructurering

In de VRGA zetten Rijk en Regio zich in om de nieuwbouwopgave in te zetten als hefboom om zo veel mogelijk wijken die toe zijn aan een opknapbeurt nu aan te pakken. Door de nieuwbouwopgave in de RGA zo in te zetten wordt voor inwoners van de regio zichtbaar dat ook voor hen dicht bij huis de directe leefomgeving aantrekkelijker, gezonder en mooier gemaakt wordt.

7. Samenwerken aan een duurzame regio

In de VRGA zetten Rijk en Regio zich in om bij te dragen aan het verduurzamen en gezonder maken van de regio met behoud van de bijzondere kwaliteiten van het landelijk gebied, de grote diversiteit aan landschappen en natuurlijke milieus en de algehele leefkwaliteit. In de RGA bieden alle nieuwe woningen en werklocaties een meerwaarde op het gebied van: duurzame mobiliteit, klimaatadaptatie, minder opwarming, energietransitie, grondstoffen transitie, economie, leefbaarheid en biodiversiteit. Daarmee wordt de woningbouw optimaal ingezet als versneller voor andere opgaven.

Provinciaal beleid

Omgevingsvisie provincie Drenthe



De provincie Drenthe heeft een omgevingsvisie opgesteld waarin ook aandacht uitgaat naar de woningnood in Assen. De provincie vindt het belangrijk dat ontwikkelingen voldoen aan een mens, plant en dier. De maatschappelijke en sociaal-culturele voorzieningen, winkelaanbod en evenementen in de steden zijn van grote betekenis voor het regionale leefklimaat. Steden zoals Assen vormen hierin de ruggengraat van Drenthe.

Net als de landelijke overheid (NOVI) en de RGA geeft de provincie de voorkeur aan verdichting van bestaande bebouwing boven uitbreiding in nieuwe gebieden. Extra ruimte voor wonen en werken is er bij voorkeur in of aansluitend op bebouwd gebied en rond de bestaande infrastructuur en openbaar vervoer. Hierdoor wordt voorkomen dat wordt ingeboet op het Drentse landschap. Het Havenkwartier is zo'n transformatiegebied dicht bij bestaande voorzieningen.

Om de stad voor verschillende generaties aantrekkelijk te houden, pleit de provincie

voor woningen en voorzieningen voor alle leeftijden. Buurten en wijken moeten voldoende fysieke en sociale veiligheid bieden, en het welzijn en de zelfstandigheid van inwoners bevorderen. Met de vergrijzing neemt het belang van gezond ouder worden en toegankelijkheid van de zorg nog meer toe. De omgeving moet gezondheid en beweging stimuleren, bijvoorbeeld door een goede fietsinfrastructuur. Daarvoor zijn goede langzaam verkeerverbindingen met de rest van de stad én het Drentse landschap belangrijk.

Lokaal beleid

Omgevingsvisie Assen nog mooier

De gemeenteraad heeft op 1 juli 2021 de omgevingsvisie 'Assen nog mooier' vastgesteld. Deze is samen met bewoners, gebruikers en andere betrokkenen opgesteld. De omgevingsvisie schetst een beeld van de kernkwaliteiten en de toekomst van de stad op het gebied van onder andere klimaatadaptatie, veranderende mobiliteit, verbeteren van sleetse plekken en een veranderende woonvraag. De kernkwaliteiten van Assen worden samengevat onder de noemer 'ontspannen stedelijkheid': een bruisende binnenstad met alle voorzieningen die tegelijkertijd ruim en groen is. De ambities en opgaven in de omgevingsvisie zijn op hoofdlijnen geformuleerd en gaan uit van onderstaande basisprincipes die hun uitwerking moeten krijgen in concrete projecten zoals het Havenkwartier.

• Groene stad van het noorden

Assen is een stad met ruimte en een unieke groene structuur. De gemeente grijpt de komende jaren kans aan om de stad verder te vergroenen en klimaatbestendiger te maken. Maar het gaat ook om het stimuleren van meer duurzame mobiliteit en energiebronnen en het verduurzamen van woningen.

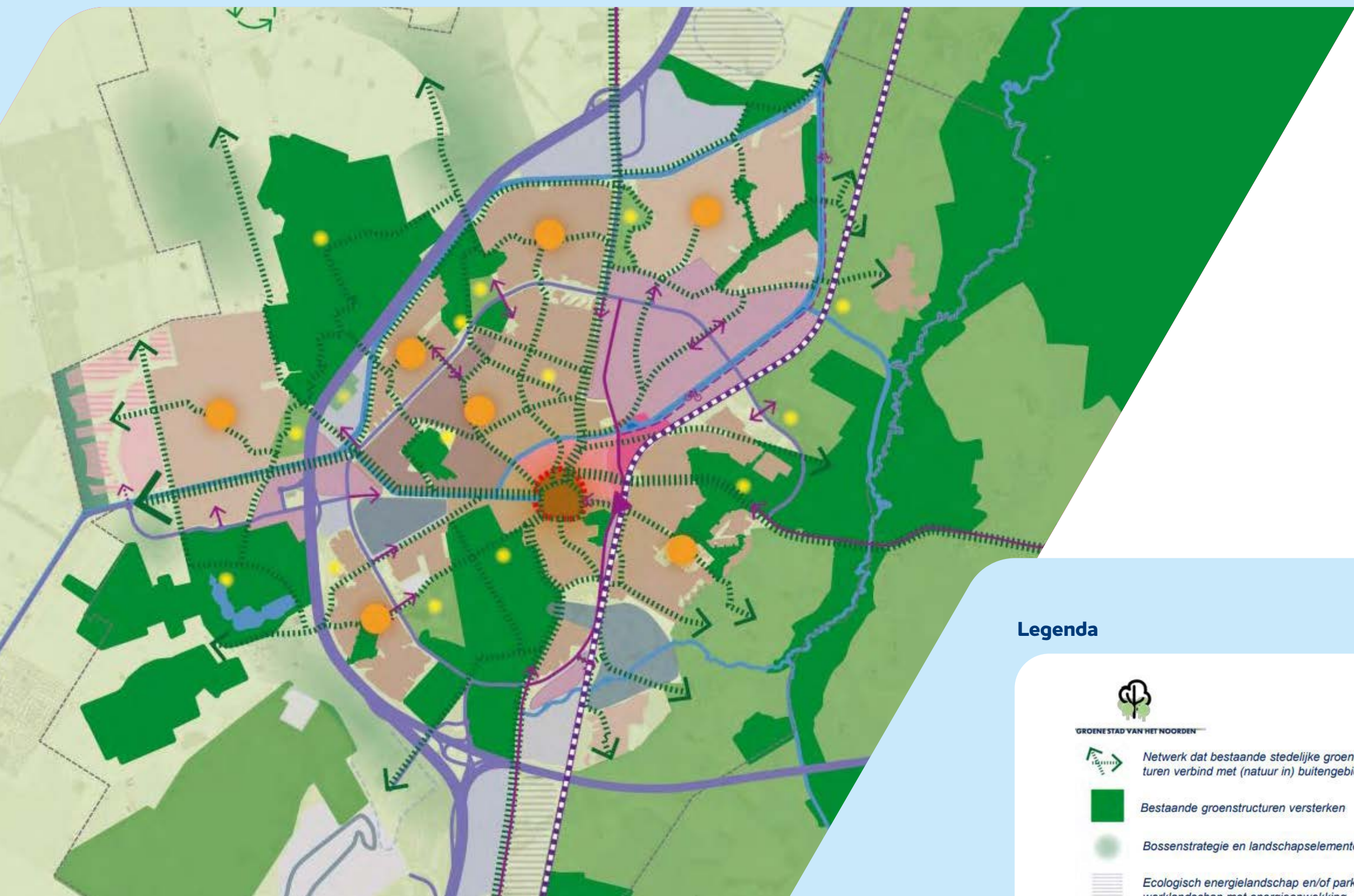
• De verbonden stad

In Assen doet iedereen mee. De verbonden stad is sociaal, inclusief en heeft sterke wijken. De wijken zijn veilig, compact en overzichtelijk. Er is plaats voor gevarieerde inkomensgroepen, jong en oud. In de wijken moet voldoende ruimte zijn voor bewegen, spelen en ontmoeten in de openbare ruimte.

• De dynamische hoofdstad

Assen is een aantrekkelijke, goed bereikbare en levendige stad met goede voorzieningen. Iedereen kan in Assen terecht voor de dagelijkse inkopen, een gevarieerd cultuuraanbod en bruisende horeca. Er zijn voldoende voorzieningen voor sport, zorg, onderwijs en er is voldoende werk. Juist op sleetste plekken zoals het Havenkwartier is er ruimte voor het toevoegen van kwaliteit. Om de kwaliteit en de uitstraling van de stad te verbeteren, geeft de gemeente Assen prioriteit aan de bestaande stad. We benutten de woonvraag om sleetse plekken in de stad aan te pakken. Hierdoor neemt de ruimtelijke kwaliteit van de stad als geheel toe. Het Havenkwartier kans als verouderd deel van het Stadsbedrijvenpark uitgroeien tot een parel in Assen. Het gebied heeft een uniek industrieel karakter door de kade en de silo en biedt volop kansen voor een levendig ontspannen en stedelijk woonmilieu. Niet alleen voor de inwoners van Assen, maar ook voor mensen uit de regio. De ontwikkeling van het Havenkwartier biedt ook de kans om de verbinding tussen binnenstad en Assen-Oost, Marsdijk en Peelo, én het Drentse landschap te verbeteren. Daarnaast biedt het de kans om een stenige plek met veel hittestress in de stad te vergroenen en de biodiversiteit te verbeteren. Daarmee zetten we in op een verbonden, groene en dynamische stad.

Omgevingsvisie Assen




DYNAMISCHE STAD

-  Versterking binnenstad: groei in kwaliteit
-  Transformatie Havenkwartier
-  Transformatie noordelijke binnenstad
-  Wijkvernieuwing, startend met Lariks
-  Kloosterakker
-  Vrijkomende plekken benutten voor meer diversiteit in de wijken
-  Sterke wijken: aandacht voor verduurzaming bestaande en nieuwe woningvoorraad
-  Uitbreiding Kloosterveen
-  Gemixte werklocaties: versterking ruimtelijke kwaliteit en verduurzaming
-  Nieuwe en/of courante bedrijventerreinen: blijvende focus op aanscherping profiel
-  Regionale (zorg)voorzieningen
-  Toeristisch Recreatieve Zone
-  Snelle infrastructuur auto
-  Auto te gast in de stad
-  Doorfietsroute Assen-Groningen
-  Goede landelijke- en regionale spoorverbinding

Legenda


GROENE STAD VAN HET NOORDEN

-  Netwerk dat bestaande stedelijke groenstructuren verbind met (natuur in) buitengebied
-  Bestaande groenstructuren versterken
-  Bossenstrategie en landschapselementen
-  Ecologisch energielandschap en/of parkachtig werklandchap met energieopwekking
-  Stimulering kringlooplandbouw


VERBONDEN STAD

-  Aantrekkelijk groen netwerk als verbinding tussen binnenstad, wijken en buitengebied
-  Binnenstad als pleisterplaats voor de gehele stad
-  Sterke wijkcentra
-  Dekkend aanbod sportvoorzieningen

Omgevingsvisie Assen



Woonvisie Assen

Assen speelt een hoofdrol in de regionale woningmarkt en bedient een grote diverse, lokale en regionale doelgroep. Steeds meer mensen weten Assen te vinden als woonplek. Op 15 april 2021 heeft de gemeenteraad de woonvisie vastgesteld. Deze is samen met inwoners en betrokken organisaties opgesteld. De woonvisie geeft een analyse van de ontwikkeling van de woningvraag en -aanbod voor de komende jaren. De woonvisie is een uitwerking van de Omgevingsvisie en geeft meer richting aan de uitgangspunten van ontspannen stedelijkheid, groene stad van het noorden, dynamische stad en verbonden stad. Het is daarmee een leidraad bij de ontwikkeling van het Havenkwartier.

De woonvisie is uitgewerkt in 5 opgaven:

- Woningbouw maakt plekken beter
- Prettig wonen met zorg
- Met energie aan de slag
- Goed wonen voor elke portemonnee
- Elke wijk een eigen aanpak

Ook in de woonvisie worden de mogelijkheden van woningbouw met name gezocht in de bestaande stad. Hier is de behoefte aan extra woningen het grootste. En hier zijn in potentie veel kansen om woningen toe te voegen op plekken die zijn verouderd of hun functie zijn verloren. Met nieuwe woonmilieus zorgen we ervoor dat deze

plekken een kwaliteitsimpuls krijgen.

Assen heeft een belangrijke regionale rol in de huisvesting, opvang en begeleiding van mensen met een zorgvraag, met name ouderen en mensen met een psychische kwetsbaarheid of lichamelijke beperking. De doelgroep ouderen groeit de komende jaren in Assen. Voor deze doelgroepen moet het aanbod levensloopbestendige woningen worden vergroot en is er meer variatie aan woningen nodig met veel mogelijkheden voor ontmoeting.

Het Havenkwartier ligt dicht bij bestaande voorzieningen en is daarmee interessant voor een brede doelgroep waaronder senioren. Hiermee wordt de doorstroming op gang gebracht in de meer gezinswijken, waarmee deze ook weer een nieuwe impuls kunnen krijgen. Duurzaamheid is één van de belangrijkste opgaven van dit moment. Het gaat niet alleen om het aanpassen van onze leefomgeving aan het veranderde klimaat. Het gaat ook om:

- Een gezondere leefomgeving,
- Hitte en waterbeheer,
- Circulair bouwen,
- Het opknappen van huizen en omgeving,
- Verbetering van het wooncomfort verlaging van de woonlasten.

De gemeente, projectontwikkelaars, corporaties en woningeigenaren moeten hier gezamenlijk mee aan de slag. De vraag verschuift richting 2030 naar steeds meer wonen voor kleine huishoudens en er komen steeds meer gezinswoningen vrij in bestaande wijken. In de koopsector komen starters vaak moeilijk terecht op de woningmarkt. In de huursector is steeds vaker sprake van (dreigende) huurachterstanden en blijft het aanbod aan sociale huurwoningen achter bij de vraag. Bij nieuwbouw van woningen zijn we extra alert op voldoende variatie en kwaliteit. Ook moet er een inhaalslag worden gemaakt in de realisatie van sociale huurwoningen. In het kader van de ongedeelde stad willen we overal een divers aanbod realiseren. We nodigen corporaties uit om ook meer middenhuur te bieden, mits er ook voldoende sociale huur (30%) wordt toegevoegd.

Het Havenkwartier gaat met zijn stoere en groene karakter en de aanwezigheid van een groot aandeel betaalbare woningen en sociale huur een uniek woonmilieu toevoegen aan de binnenstad. Circa 30% van de woningen bestaat uit sociale huurwoningen. In totaal valt circa 70% van de woningen onder sociale, goedkope of middeldure koop of huur.

Bijlage 2: Hindercontouren

De RUD heeft het gebied op hoofdlijnen beoordeeld op het gebied van lucht-kwaliteit, geur en geluid en activiteiten bedrijven. Uit oogpunt van lucht-kwaliteit is er geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Geur

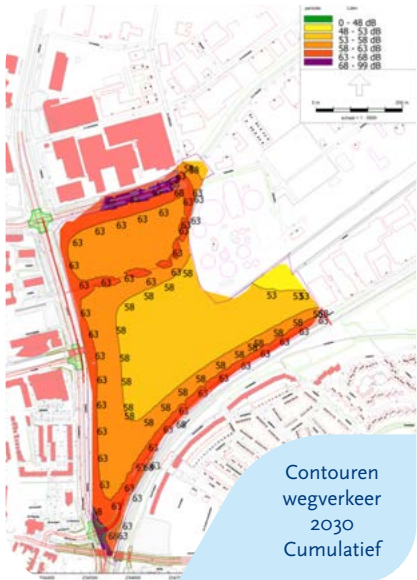
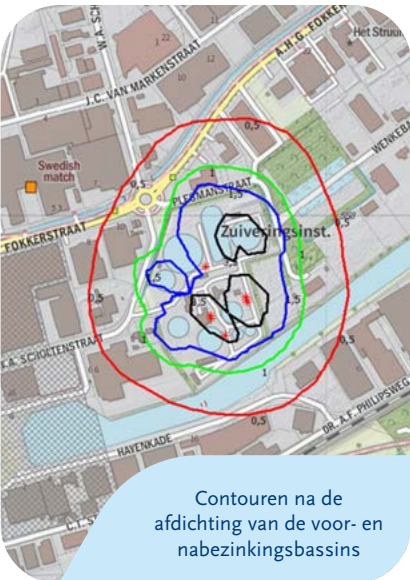
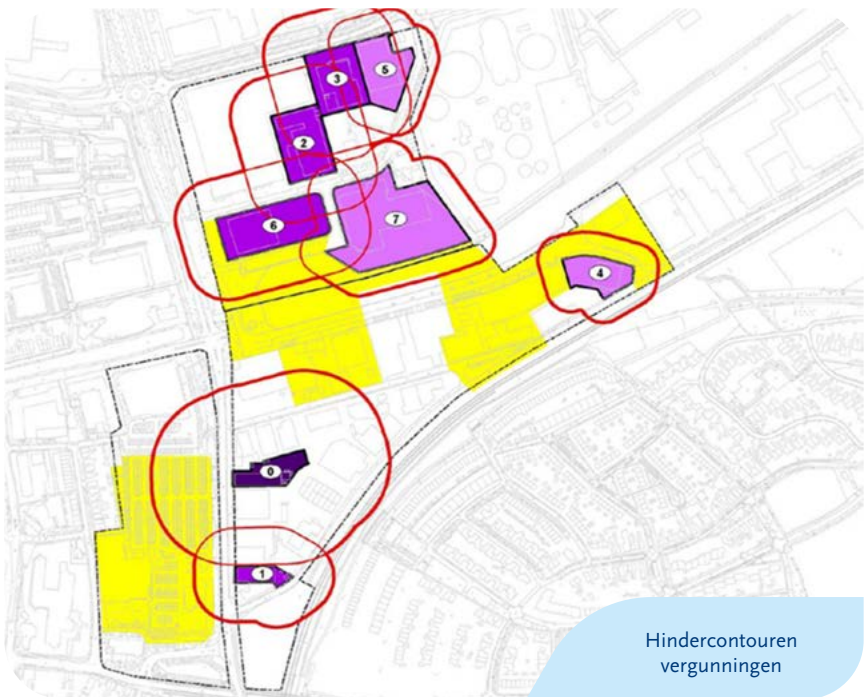
In het Havenkwartier is geur een relevant aspect vanwege de rwzi. Deze voldoet aan de geurnormen zoals die zijn gesteld in het Activiteitenbesluit. Ten aanzien van nieuwe woningen in het Havenkwartier zijn voor de RWZI geen geurnormen van toepassing. Maar uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening laten we de bassins afdichten waardoor de geurcirkels verkleind worden en we in bijna het gehele Havenkwartier voldoen aan de waarde van 0,5 odourunit per kubieke meter lucht als 98-percentiel.

Bedrijven

Er zijn een aantal bedrijven in het Havenkwartier waar hindercirkels omheen liggen. Deze moeten worden geplaatst of de vergunning moet worden gewijzigd waardoor de activiteiten passen bij een woonwijk.

Geluid

Als gevolg van het geluid van de wegen in en om het plangebied en het spoor langs de Dr. A.F. Philipsweg zijn de geluidsnormen aan de hoge kant. Hier moeten maatregelen worden genomen, bijvoorbeeld in de gevel en/of langs het spoor.



Bijlage 3: Voortoets WNB en mer beoordeling

Deze paragraaf wordt gevuld nadat de resultaten van de voortoets op basis van de Wet natuurbescherming en een beoordeling milieu effect rapportage zijn uitgevoerd. Op basis hiervan wordt de structuurvisie mogelijk nog aangepast.



Deze structuurvisie is opgesteld door de
gemeente Assen in samenwerking met:

Bureau PAU
Rho Adviseurs
Urhahn

Mei 2023, Gemeente Assen

✉ info@assen.nl

📞 Whatsapp: 06-10329433

📞 Telefoon: 140592

.....
Gemeente Assen
Noordersingel 33
9401 JW Assen