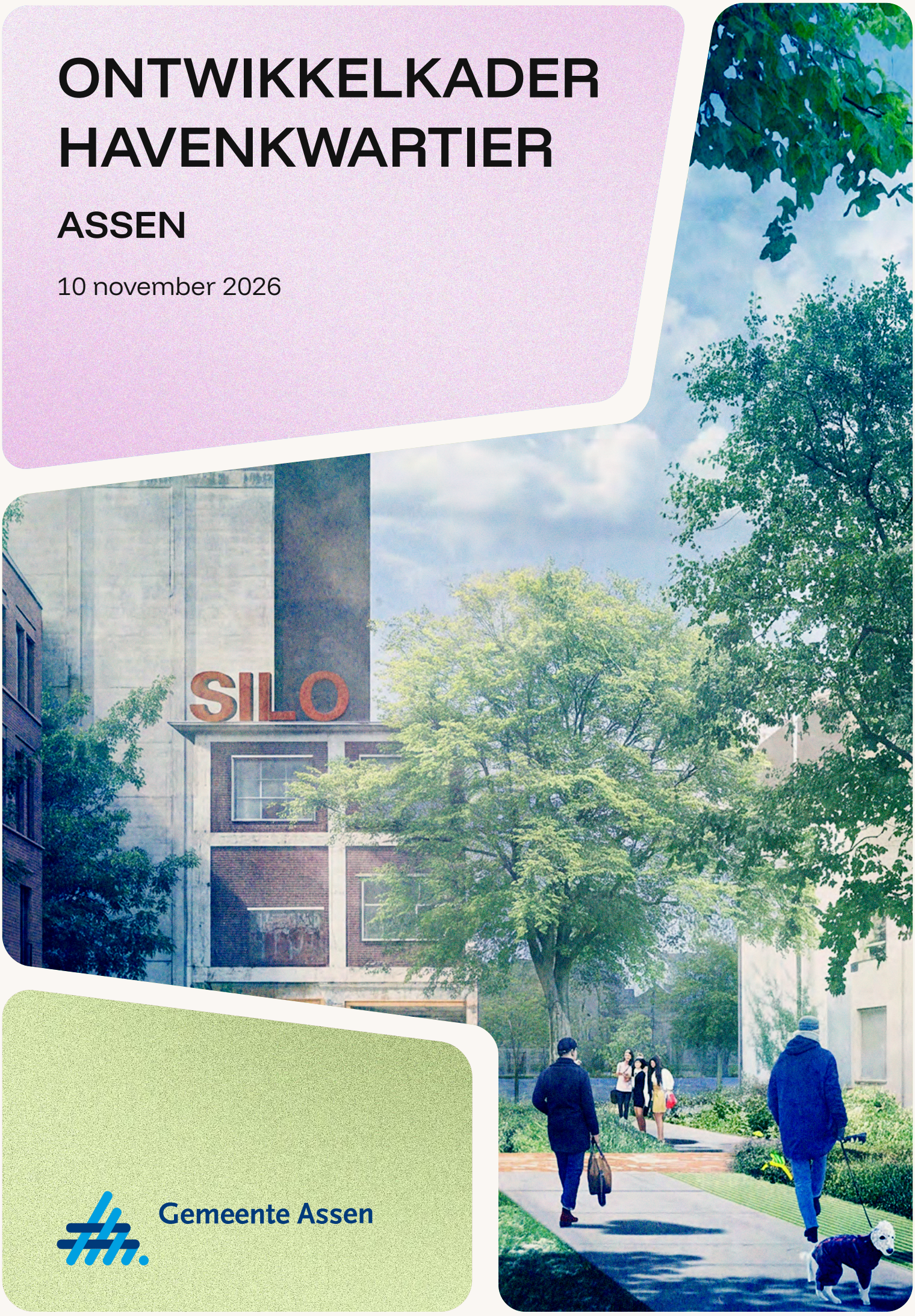
# ONTWIKKELKADER HAVENKWARTIER

## ASSEN

10 november 2026




Gemeente Assen

**Colofon**

Dit ontwikkelkader Havenkwartier is opgesteld door Urhahn | stedenbouw & strategie in opdracht van Gemeente Assen.

Tekst, afbeeldingen en vormgeving van de rapportage zijn samengesteld door Urhahn | stedenbouw & strategie, Amsterdam. Foto's zijn deels op internet gevonden. Dit document is niet voor commercieel gebruik. Mocht er bezwaar zijn tegen het gebruik van een foto, neem dan contact op met de auteur.

November 2026

Stadskwartier Assen

URHAHN STEDENBOUW & STRATEGIE

felixx LANDSCAPE ARCHITECTS & PLANNERS

Gemeente Assen

Impressie C.T. Storkweg

# VOORWOORD

Assen groeit. De vraag naar woningen neemt toe en tegelijkertijd willen we de stad aantrekkelijker, groener en toekomstbestendiger maken. Het Havenkwartier speelt daarin een belangrijke rol. Een gebied dat jarenlang werd gekenmerkt door bedrijvigheid en industrie, ontwikkelt zich de komende jaren tot een levendig stadsdeel aan het water. Een plek waar wonen, werken, recreëren en ontmoeten samenkomen.

Het Havenkwartier is meer dan een woningbouwlocatie. Het is een gebied met een eigen geschiedenis, een herkenbaar industrieel karakter en veel potentie. Bij de ontwikkeling bouwen we voort op deze identiteit. Karakteristieke gebouwen, zoals de monumentale graansilo's, blijven beeldbepalend en geven het gebied een unieke uitstraling. Tegelijkertijd ontstaat er ruimte voor een eigentijdse woonomgeving met veel groen, aantrekkelijke openbare ruimte en voorzieningen voor uiteenlopende doelgroepen.

Om deze ontwikkeling in goede banen te leiden, is dit Ontwikkelkader opgesteld. Het vertaalt de ambities voor het Havenkwartier naar ruimtelijke uitgangspunten en praktische richtlijnen voor de komende jaren. Het biedt voldoende flexibiliteit om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en marktinitiatieven, terwijl het tegelijkertijd de samenhang en kwaliteit van het gebied bewaakt.

De gemeente investeert actief in de ontwikkeling van het Havenkwartier door gronden en panden aan te kopen, de openbare ruimte te verbeteren en belemmeringen voor woningbouw weg te nemen. In samenwerking met ontwikkelaars, ondernemers en andere betrokken partijen werken we stap voor stap aan een nieuw stadsdeel waarin de historie zichtbaar blijft en ruimte ontstaat voor de toekomst.

Na vaststelling door de gemeenteraad krijgt het Ontwikkelkader de status van gemeentelijk kader. Het vormt daarmee het toetsingskader voor initiatieven en plannen van initiatiefnemers en dient als basis voor gemeentelijke uitvragen en verdere planuitwerking. De uitgangspunten uit het ontwikkelkader worden vervolgens vertaald naar het omgevingsplan, waarmee de juridische en planologische basis voor de ontwikkeling van het Havenkwartier wordt vastgelegd.



# INHOUDSOPGAVE


**1 Introductie 10**

1.1 Leeswijzer 12
1.2 Havenkwartier en het Stadskwartier 12
1.3 Structuurvisie 13
1.4 Vigerend beleid 14
1.5 Geleidelijke gebiedsontwikkeling 18

**2 Ruimtelijk concept & kernwaarden 20**

2.1 Tussen stad & landschap 22
2.2 Kernwaarden 24
2.3 Ruimtelijk concept 26

**3 Raamwerk 30**

3.1 Raamwerkkaart 32
3.2 Verkeersstructuur 34
3.3 Groen & verblijfskwaliteit 44
3.4 Verblijfstructuur 48

**4 Programma 52**

4.1 Wonen 54
4.2 Niet woon programma 56
4.3 Parkeerkader 58

**5 Stedenbouwkundige voorbeelduitwerking 60**

5.1 Voorbeeldverkaveling 62
5.2 Bebouwing 66
5.3 Plankaart voorbeelduitwerking 70

**6 Leidende principes & spelregels 72**

6.1 Deelgebied Kanaalpark 74
6.2 Deelgebied Parkhof 78
6.3 Deelgebied Havenblok 82
6.4 Spelregelkaart 88

**7 Randvoorwaarden 94**

7.1 Milieu aspecten 96
7.2 Water & onderhoud 99
7.3 Energietransitie 102
7.4 Kabels & leidingen 103

**8 Proces & ontwikkelstrategie 104**

8.1 Gemeentelijke investeringen 106
8.2 Fasering 109
8.3 Flexibiliteit 112
8.4 Juridisch planologische regeling 112
8.5 Overlast bouwwerkzaamheden 114
8.6 Plantoetsing 115
8.7 Participatie 118

**9 Bijlage 122**

A Voorbeelduitwerking 124
B Voor de hand liggende fasering op basis van de voorbeeldverkaveling 128
C Plintenplan 133

# 1. INTRODUCTIE

DE VASTGESTELDE STRUCTUURVISIE HAVENKWARTIER VORMT HET VERTREKPUNT VOOR DIT ONTWIKKELKADER.

Stadskwartier Assen

## 1.1 Leeswijzer

### Het ontwikkelkader voor het Havenkwartier bestaat uit acht hoofdstukken.

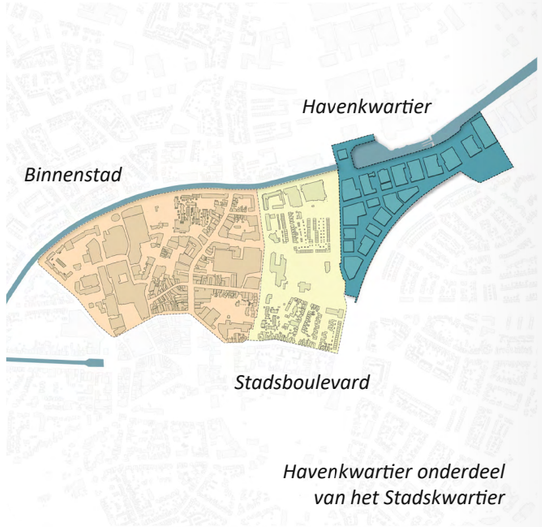
In de introductie worden de uitgangspunten van de gebiedsontwikkeling uiteengezet. De hoofdstukken 2 tot en met 5 behandelen achtereenvolgens het ruimtelijk concept, het raamwerk voor de openbare ruimte – inclusief de bijbehorende functionaliteit – en een stedenbouwkundige voorbeelduitwerking. Hoofdstuk 6 bouwt voort op de voorgaande hoofdstukken en vormt het ruimtelijk kader. Dit kader bevat de principes en spelregels waaraan de verschillende deelontwikkelingen moeten voldoen en vormt daarmee de kern van het ontwikkelkader.

Vervolgens worden de technische randvoorwaarden beschreven waarmee bij de ontwikkeling rekening moet worden gehouden. Het ontwikkelkader wordt afgesloten met een beschrijving van het beoogde proces, de vervolgstappen en de reeds doorlopen processtappen. Tot slot wordt een passende ontwikkelstrategie geschetst.

## 1.2 Havenkwartier en het stadskwartier

Het Stadskwartier Assen is een grootschalig stedelijk vernieuwingsprogramma waarin de gemeente €143 miljoen investeert in de transformatie van de binnenstad en de aangrenzende gebieden Stadsboulevard en Havenkwartier. Het doel van het programma Stadskwartier is het versterken van de centrumfunctie van de binnenstad en de bouw van tenminste 1700 woningen voor 2040. In het Havenkwartier (circa 12 hectare) wordt daarvoor een verouderd bedrijventerrein getransformeerd naar een aantrekkelijk en groen woon-, werk- en verblijfsgebied. Het stadskwartier is opgedeeld in drie deelgebieden:

- Binnenstad (circa 500 woningen): In dit deelgebied ligt de nadruk op de transformatie en, waar nodig, sloop-nieuwbouw van leegstaand vastgoed, waaronder het voormalige V&D-warenhuis en locaties rond ’t Forum. Daarnaast worden verouderde en onderbenutte parkeerterreinen binnen de bouwblokken heringericht, vergroend en waar mogelijk verdicht met woningbouw en andere stedelijke functies.
- Stadsboulevard (circa 300 woningen): Langs de randen van het Veemarktplein wordt een stedelijk woonmilieu ontwikkeld met circa 300 nieuwe woningen, gecombineerd met een kwalitatieve verbetering van de openbare ruimte.
- Havenkwartier (circa 1.000 woningen): Het Havenkwartier vormt de grootste opgave binnen het Stadskwartier, zowel qua oppervlakte als qua woningbouwprogramma. Het verouderde bedrijventerrein uit de jaren vijftig langs de Havenkade wordt stapsgewijs herontwikkeld tot een duurzame, groene en gemengde stadswijk aan het water.




*Havenkwartier onderdeel van het Stadskwartier*




*De structuurvisie is in mei 2024 door de gemeenteraad vastgesteld*

## 1.3 Structuurvisie

Het Havenkwartier verandert van een verouderd bedrijventerrein naar een inclusieve woonwijk. De ambitie voor het Havenkwartier is een modern en stoer gebied waar ook ruimte is voor eigen initiatief, pioniers en ondernemerschap, midden in een woonomgeving. Met een divers woonprogramma en een substantieel aantal woningen is het gebied toegankelijk voor een brede groep. In de Structuurvisie wordt uitgegaan van minimaal 650 woningen. Op basis van nadere verkenningen en onderzoek naar de mogelijkheden voor verdichting wordt in dit ontwikkelkader uitgegaan van maximaal 1.000 woningen. Deze hogere dichtheid is verantwoord vanwege de strategische ligging van het gebied en draagt bij aan een efficiënter ruimtegebruik binnen de bestaande stadsgrenzen.

Het Havenkwartier ligt op een unieke locatie tussen de binnenstad van Assen en het Nationaal Landschap Drentsche Aa. Het gebied bevindt zich op korte afstand van het centrum en het station en is uitstekend bereikbaar met de fiets, te voet, het openbaar vervoer en de auto. Deze centrale ligging, gecombineerd met de nabijheid van stedelijke voorzieningen én het omliggende landschap, maakt het Havenkwartier tot een aantrekkelijke woonlocatie voor uiteenlopende doelgroepen.

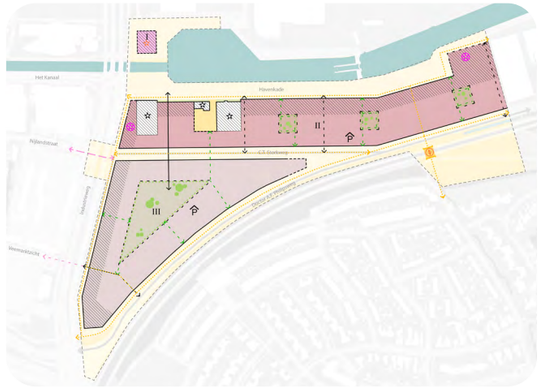
**Ambities Havenkwartier**
De belangrijkste ambities die volgen uit de structuurvisie Havenkwartier zijn:

- Ontspannen stedelijkheid
- Verblijfskwaliteit voorop
- Divers en inclusief
- Dynamische wijk

**Ontspannen stedelijkheid**
Een kernkwaliteit van ontspannen stedelijkheid is de focus op groen. De kernkwaliteit groen komt overal terug in het Havenkwartier. Zo realiseren we hier verschillende groenstructuren die uitnodigen tot bewegen, spelen en ontmoeten. Er komen grote binnenhoven met een parkachtige uitstraling. Zo ontstaat een robuuste groenstructuur. Woningen krijgen een dubbele oriëntatie, gericht op zowel de straat als de groene binnenhoven.

**Verblijfskwaliteit voorop**
In het Havenkwartier staat de verblijfskwaliteit voorop. De nabijheid van de binnenstad biedt de kans om een woon- en verblijfsmilieu te creëren waar fietsers, voetgangers en groen de ruimte krijgen. De nadruk ligt op ontmoeten. Daarom investeren we in goede wandel- en fietspaden en een openbare ruimte met veel groen. Het Havenkwartier is een autoluwe wijk waarbij fietsers en wandelaars voorrang krijgen. De auto is welkom, maar parkeren voor de deur is niet vanzelfsprekend.

**Divers en inclusief**



*In de spelregelkaart zijn de structuurverbeteringen, gewenste programma's, bouwhoogtes en rooilijnen op hoofdlijnen vastgelegd*

Een van de kernkwaliteiten in het ontwerp van het Havenkwartier is verbondenheid. Dit betekent dat de wijk divers en inclusief is. Er komen typologieën voor verschillende leefstijlen en inkomens. Het Havenkwartier richt zich op een brede doelgroep van jongeren, starters, gezinnen en ouderen (met eventueel een zorgvraag). Onze inzet is ca. 15% grondgebonden woningen en 85% appartementen. 30% van de woningen wordt sociale huur, 40% middensegment, huur of koop, en 30% hoger segment, huur of koop. De verschillende woningtypes zijn zoveel mogelijk op blokniveau met elkaar gemengd. Hierdoor ontstaat een diverse en inclusieve wijk.

**Dynamische wijk**
In het Havenkwartier is ruimte voor een mix aan functies als wonen, werken en horeca en cultuur. Het is een dynamisch gebied waar in hoofdzaak wordt gewoond, maar waar ook ruimte is voor werken en recreëren. Het industriële karakter blijft op een aantal plekken behouden. Gebouwen met een cultuurhistorische waarde krijgen namelijk een herbestemming. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de graansilo's waar onlangs een bierbrouwerij is gevestigd. Voor de functie werken zijn diverse locaties langs de Industrieweg, DR. A.F. Philipsweg en de Havenkade aangewezen. Op deze plekken kunnen plinten van appartementengebouwen worden ingezet voor kantoren, horeca (dag of kwalitatief), kleinschalige detailhandel en maatschappelijke functies.

## 1.4 Vigerend beleid

De Groenvisie 2040, Woonvisie Assen, Woonzorgvisie 2040 en Visie Mobiliteit 2040 vormen samen een belangrijke beleidsmatige basis voor de ruimtelijke ontwikkeling van het Havenkwartier. Gezamenlijk zetten deze visies in op een gezonde, groene en toekomstbestendige stad, waarin woningbouw, bereikbaarheid, klimaatadaptatie en leefkwaliteit elkaar versterken.

De Groenvisie 2040 richt zich op het behouden en versterken van de groene identiteit van Assen. Groen wordt ingezet als drager voor klimaatadaptatie, biodiversiteit, gezondheid, recreatie en een aantrekkelijke leefomgeving. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dragen bij aan een robuuste en samenhangende groenstructuur.



Impressie Silohof

De Woonvisie Assen geeft richting aan een gevarieerd en toekomstbestendig woningaanbod. De focus ligt op het versnellen van de woningbouw, het realiseren van duurzame en betaalbare woningen, passende woonvormen voor verschillende doelgroepen en het versterken van de kwaliteit van bestaande wijken. Daarbij worden wonen, zorg, duurzaamheid en een groene leefomgeving integraal benaderd.

De Woonzorgvisie Assen 2040 richt zich op een passend aanbod van wonen, welzijn en zorg voor alle inwoners. Door vergrijzing en een toenemende zorgvraag zijn tot 2040 ruim 3.400 extra geschikte woningen voor ouderen en circa 600 woonzorgplekken nodig. De gemeente zet in op langer zelfstandig wonen, geclusterde woonvormen en vitale, zorgzame wijken. Daarbij is aandacht voor toegankelijke voorzieningen, ontmoeting, gezondheid en het voorkomen van eenzaamheid. Samen met woningcorporaties en zorg- en welzijnsorganisaties worden per wijk plannen opgesteld om wonen, zorg en ondersteuning beter op elkaar af te stemmen.

De Visie Mobiliteit 2040 zet in op duurzame bereikbaarheid door lopen, fietsen en openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Het centrum wordt autoluwer, de fiets krijgt prioriteit en mobiliteit wordt nadrukkelijk gekoppeld aan gezondheid, klimaat en leefbaarheid. Zo blijft Assen, ook bij een groei van inwoners en werkgelegenheid, goed bereikbaar en aantrekkelijk om te wonen en te werken.

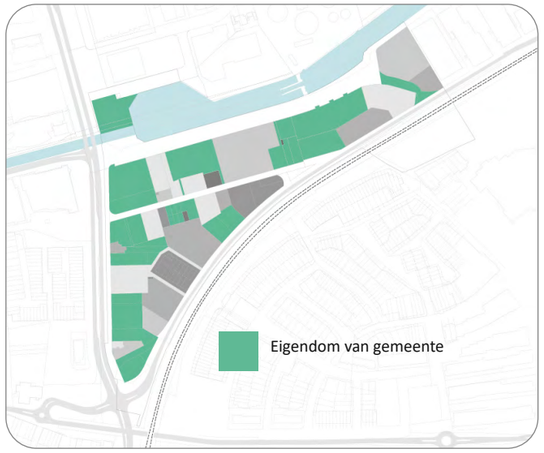
De uitgangspunten uit deze beleidsstukken zijn vertaald naar ruimtelijke en programmatische uitgangspunten die in dit ontwikkelkader zijn opgenomen.

## 1.5 Geleidelijke gebiedsontwikkeling

Binnenstedelijke transformatie is een geleidelijk proces, mede door de aanwezigheid van meerdere grondeigenaren, uiteenlopende belangen en verschillende ontwikkeltempo's. De gebiedsontwikkeling van het Havenkwartier zal daarom gefaseerd en stapsgewijs plaatsvinden. Dit wordt enerzijds bepaald door de opname- capaciteit van de Asser woningmarkt en ander-zijds door de eigendomssituatie binnen het plangebied. De gemeente heeft inmiddels een substantieel deel van de gronden geheel of gedeeltelijk verworven. Om de ontwikkeling beheersbaar en flexibel te laten verlopen, is gekozen voor een samenhangende faseringsstrategie waarbij het gebied is opgedeeld in zestien bouwvelden*. Deze bouwvelden kunnen bouwkundig grotendeels onafhankelijk van elkaar worden ontwikkeld, waardoor kan worden ingespeeld op marktomstandigheden, fasering, grondverwerving en initiatiefnemers. Indien dit vanuit de ontwikkeling wenselijk is, kunnen bouwvelden worden samengevoegd. Het verder opdelen van bouwvelden is daarentegen ongewenst, omdat dit afbreuk doet aan de ruimtelijke samenhang of onnodig lang (bouw)overlast tot gevolg kan hebben. Vanwege diverse redenen zoals woonkwaliteit tijdens de ontwikkeling, fasering van de openbare ruimte en parkeeropgave/balans is een zekere volgordelijkheid van belang. Zie hoofdstuk 8 ontwikkelstrategie.

**Per bouwveld wordt één of meerdere bouwblokken gerealiseerd. De contouren van deze bouwblokken liggen in het ontwikkelkader in hoofdlijnen vast, zodat de beoogde stedenbouwkundige structuur wordt gewaarborgd. Bij ieder bouwveld hoort ook de aanleg van een deel van de openbare ruimte De omvang en invulling hiervan verschillen per bouwveld, afhankelijk van de ligging, functie en de bijdrage aan het totale ruimtelijke raamwerk van het Havenkwartier.*

**Eigendom**
Binnen het Havenkwartier is er sprake van verdeeld eigendom.




**Bouwvelden**
Het Havenkwartier is onderverdeeld in 3 deelgebieden: 1-Havenblok, 2-Kanaalpark en 3-Parkhof. Ieder deelgebied bestaat uit bouwvelden die in principe onafhankelijk van elkaar kunnen worden ontwikkeld.




**Bouwblokken**
Ieder bouwveld omvat één of meerdere bouwblokken en de bijbehorende openbare ruimte. De openbare ruimte wordt door de gemeente overgenomen.



# 2. RUIMTELIJKE CONCEPT & KERNWAARDEN

STEDELIJK EN TEGELIJKERTIJD GROEN, EIGENTIJDS EN ONMISKENBAAR ASSENS.

Stadskwartier Assen

## 2.1 Tussen stad en landschap

**Ontspannen stedelijkheid**
Ontspannen stedelijkheid is een kernkwaliteit van Assen en krijgt in het Havenkwartier een eigentijdse vertaling. Het gebied combineert de levendigheid van een stedelijke woonomgeving met de nabijheid van hoogwaardige landschappelijke kwaliteiten. Hoewel deze relatie momenteel nog beperkt beleefbaar is, grenst het Havenkwartier in potentie vrijwel direct aan het Amelterbos aan de overzijde van het spoor. Dit stedelijke uitloopgebied gaat vrijwel naadloos over in het beekdallandschap van de Drentsche Aa. Een belangrijke opgave binnen de gebiedsontwikkeling is het versterken van de verbinding tussen het Havenkwartier en deze landschappen. Zowel ecologisch als recreatief wordt ingezet op aantrekkelijke, herkenbare en veilige verbindingen, zodat de groene omgeving een vanzelfsprekend onderdeel wordt van de woon- en leefkwaliteit van het gebied.
Tegelijkertijd ligt het Havenkwartier direct naast de binnenstad van Assen. Deze strategische ligging maakt een compact en stedelijk woonmilieu mogelijk, met een relatief hoge dichtheid en een mix van functies. Voorzieningen bevinden zich op loopafstand, evenals het station en de historische binnenstad. Hierdoor ontstaat een woonomgeving waarin stedelijke dynamiek en landschappelijke rust elkaar versterken.

**Stedelijke hotspot**
De binnenstad van Assen kent een aantal onderscheidende stedelijke ontmoetingsplekken. De Brink, met het Drents Museum en de Gouverneurstuin, vormt het historische en culturele hart van de stad. De Kop van de Vaart en de Markt zijn uitgegroeid tot het uitgaansgebied van Assen, met terrassen en culturele voorzieningen zoals De Nieuwe Kolk.
Het Koopmansplein functioneert als de dagelijkse huiskamer van de stad, terwijl de Veemarkt ruimte biedt aan evenementen.

Het Havenkwartier heeft de potentie om hier een vijfde stedelijke hotspot aan toe te voegen. Het Havenpark, met het karakteristieke ensemble van hoge en lage silo als beeldbepalend middelpunt, kan uitgroeien tot een nieuwe ontmoetingsplek aan het water waar wonen, recreatie, cultuur en ondernemerschap samenkomen. Een passende programmering van het industrieel erfgoed speelt hierbij een belangrijke rol. De ambitie is om ruimte te bieden aan vernieuwende en laagdrempelige cultuur, kleinschalige evenementen, creatieve initiatieven en kwalitatieve horeca. Daarmee krijgt het Havenkwartier een eigen identiteit die aanvullend is op de bestaande binnenstad en tegelijkertijd een nieuwe bestemming toevoegt aan het stedelijke netwerk van Assen.



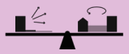
## 2.2 Kernwaarden

De gebiedsontwikkeling van het Havenkwartier is gebaseerd op drie kernwaarden. De kernwaarden, geformuleerd als schijnbare tegenstellingen, vormen het fundament onder het ontwikkelkader en geven richting aan de ruimtelijke uitwerking, de inrichting van de openbare ruimte en de verdere planontwikkeling.



**Stedelijk en landschappelijk**

Het Havenkwartier vormt de schakel tussen de binnenstad van Assen en het omliggende landschap. De wijk kent een stedelijke dichtheid en een gemengd programma, waardoor het meer is dan een woongebied alleen. Wonen wordt gecombineerd met voorzieningen, werken, recreatie en ontmoeting. Tegelijkertijd ligt het landschap letterlijk om de hoek. Via aantrekkelijke groenstructuren en langzaamverkeersroutes zijn het stadsbos, de Drentsche Aa en andere groene gebieden direct bereikbaar. Zo ontstaat een woonomgeving waarin stedelijke voorzieningen en landschappelijke kwaliteiten elkaar versterken.



**Open en geborgen**

Het Havenkwartier kent een afwisselend ruimtelijk karakter. Langs de Havenkade, het Kanaalpark en de Industrieweg manifesteert het gebied zich als een levendige en extraverte stadswijk, met ruimte voor ontmoeting, horeca, ondernemerschap en stedelijke dynamiek. Achter deze levendige randen liggen beschutte woonstraten en groene binnenterreinen waar rust, privacy en verblijfskwaliteit centraal staan. De combinatie van openheid en geborgenheid zorgt voor een gevarieerd woonmilieu dat aansluit bij uiteenlopende woonwensen.



**Individueel en samen**

Het Havenkwartier biedt ruimte voor individuele woonwensen én stimuleert een sterke sociale samenhang. Een gevarieerd woningaanbod, vernieuwende woonvormen en architectonische diversiteit vergroten de keuzevrijheid en maken het gebied aantrekkelijk voor uiteenlopende doelgroepen. Tegelijkertijd staat het versterken van de gemeenschap centraal. Ontmoeting in de openbare ruimte, gedeelde voorzieningen en een veilige, groene leefomgeving dragen bij aan het typisch Asserse naoberschap.
Dit vraagt om een andere kijk op de inrichting van de openbare ruimte, waarbij geparkeerde auto's zoveel mogelijk uit het straatbeeld worden gehaald. Zo ontstaat ruimte voor groen, spelen, ontmoeten en verblijven.













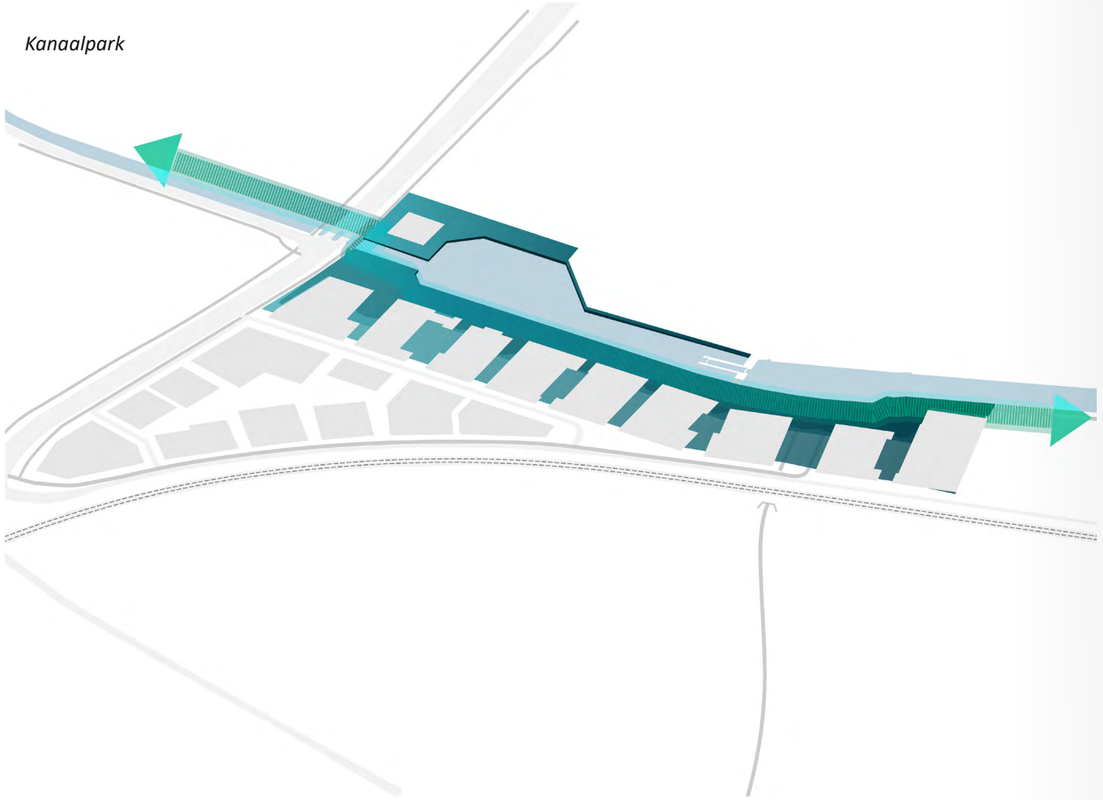


## 2.3 ruimtelijk concept

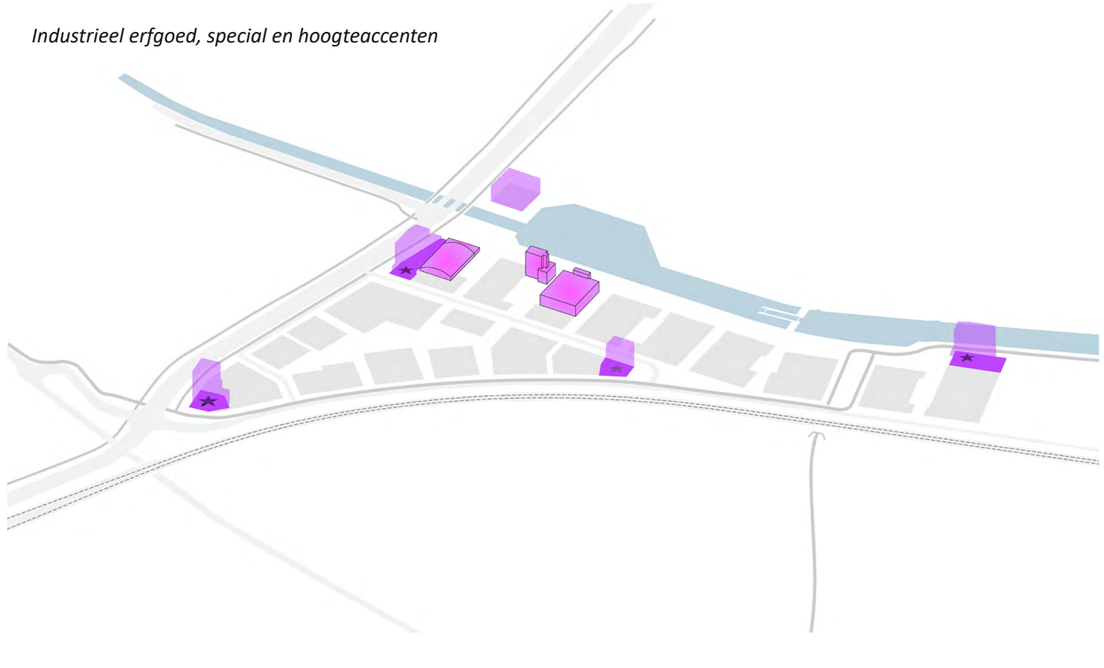
Vier onderscheidende kwaliteiten zijn de ingrediënten voor het ruimtelijk concept.

**Kanaalpark**
De stenige Havenkade wordt getransformeerd tot het Kanaalpark: een robuust stadspark waarin het industriële verleden zichtbaar en beleefbaar blijft. De bestaande havenelementen zoals kades en industriële relicten vormen de inspiratie voor de inrichting en geven het park een eigen, stoere identiteit. Groen en water vormen de dragers van het ontwerp en dragen bij aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en een aantrekkelijke verblijfskwaliteit. Het Kanaalpark maakt onderdeel uit van een grotere groenstructuur binnen Assen. Het park vormt de schakel tussen de groene kanaaloevers langs het Havenkanaal ten oosten van het Havenkwartier en de groen ingerichte oever van Het Kanaal ten westen van het Havenkwartier. Daarmee ontstaat een ecologische en tegelijk recreatieve verbinding die zowel de natuurwaarden als de gebruikskwaliteit van het gebied versterkt.

*Kanaalpark*



*Industrieel erfgoed, special en hoogteaccenten*



**Herkenbaar stadsgezicht**
Het Havenkwartier kent een bijzondere en karakteristieke skyline. Het ensemble van de lage en hoge silo vormt hierin een uniek herkenningspunt en is beeldbepalend voor de identiteit van het gebied. Naast deze monumentale elementen dragen ook de bestaande hallen en loodsen langs de Havenkade bij aan het industriële karakter. De Booghal, met haar bijzondere overspanning en de aangrenzende eenlaagse kantoorruimte, vormt een waardevol onderdeel van dit ensemble en verdient behoud en een passende nieuwe betekenis.

Met het aanwezige erfgoed wordt zorgvuldig omgegaan. De bestaande industriële elementen vormen de inspiratie en het referentiekader voor de verdere ontwikkeling van het Havenkwartier. De silo behoudt zijn positie als exclusief hoogteaccent aan de kade. Nieuwe hogere bebouwing wordt daarom teruggelegd ten opzichte van de kade of op voldoende afstand van het silo ensemble geplaatst, zodat de herkenbaarheid en dominantie van het erfgoed behouden blijven.

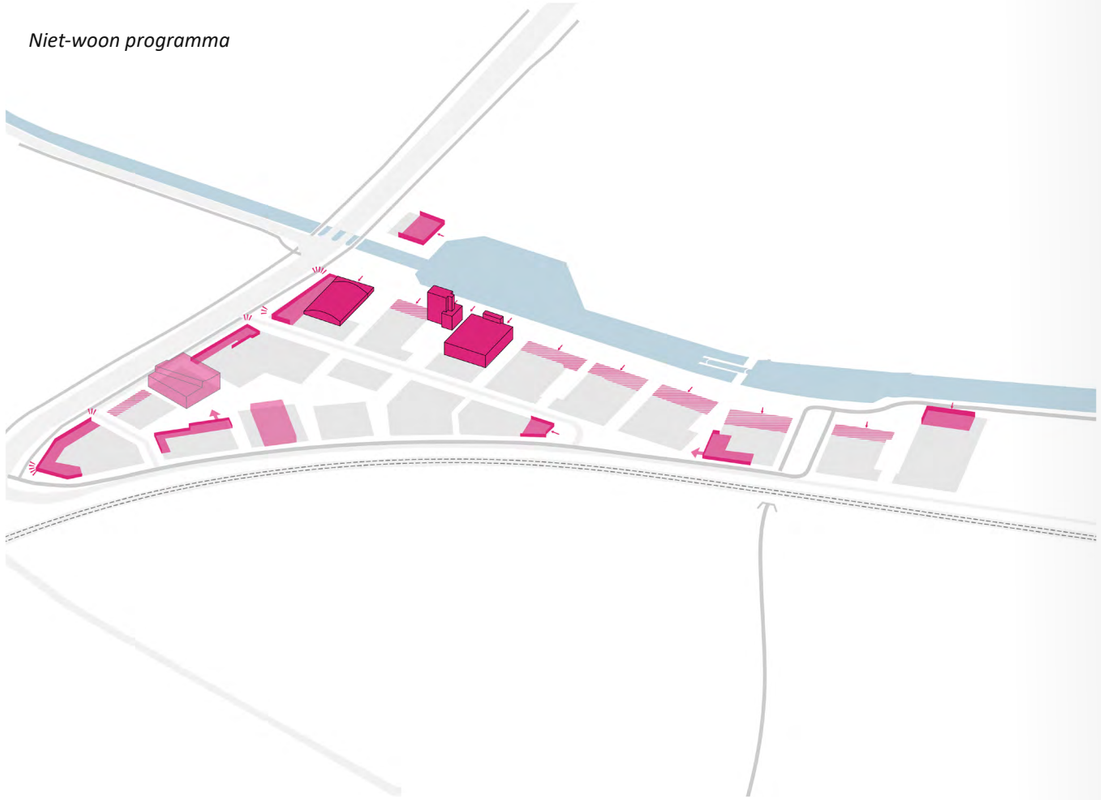
Naast het erfgoed worden enkele zorgvuldig gekozen hoogteaccenten mogelijk gemaakt op plekken waar deze vanuit stedenbouwkundig perspectief een meerwaarde hebben.

Het Havenblok, een nieuw iconisch gebouw, gelegen naast de ‘Blauwe Klap’, sluit door de eenvoudige en krachtige hoofdvorm goed aan op het karakter van de naastgelegen Booghal en het silo ensemble. Het wordt een stoer en robuust gebouw met tegelijkertijd een open, uitnodigende en extraverte uitstraling die past bij de nieuwe betekenis van het Havenkwartier als levendige stadswijk aan het water.

# 2 RUIMTELIJK CONCEPT & KERNWAARDEN

**Meer dan wonen**
Het Havenkwartier is meer dan een woonwijk. Een tweetal goed in te passen en gestapelde werkgebouwen, het kantoorgebouw met hierin de de omgevingsdienst aan de Industrieweg en het bedrijfsverzamelgebouw aan de DR. A.F. Phillipsweg, blijven voorlopig in hun bestaande vorm gehandhaafd. Het type werken zal zich op termijn gaan voegen in het woongebied, denk aan de tandartspraktijk en huisarts in het kantoorgebouw aan de industrieweg. De plinten met name langs de industrieweg en voor een deel ook langs de Havenkade lenen zich goed voor kantoorachtige functies. Naast reguliere werkfuncties is er ook ruimte voor cultuur en ontspanning. Karakteristieke gebouwen, zoals het silo-ensemble, de Booghal, het Havenblok en de plint van de toren aan het einde van de Havenkade, bieden hiervoor uitstekende mogelijkheden. Er wordt ingezet op horecaconcepten en culturele voorzieningen die een onderscheidende toevoeging vormen voor Assen en complementair zijn aan het aanbod in de binnenstad. Naast het gebouwde programma worden ook aantrekkelijke openbare ruimtes ingericht voor spelen, ontmoeten en individueel sporten. Ook op het water liggen hiervoor kansen.

*Niet-woon programma*



*Groen & blauw landschap*



**Stedelijk wonen in het groen**
Wonen met het groen tot aan je voordeur en terras is een onderscheidende kwaliteit. De woningen liggen aan een reeks van groene woonhofjes en collectieve tuinen. Via intieme, groene leefstraten staan deze in verbinding met het Kanaalpark, waardoor een aantrekkelijk en kleinschalig dwaalmilieu ontstaat dat uitnodigt om te wandelen, verblijven en elkaar te ontmoeten. De openbare ruimte draagt niet alleen bij aan een hoge leefkwaliteit, maar versterkt ook de biodiversiteit en de ecologische structuur van het gebied. Er ontstaat een omgeving waarin mens en natuur naast elkaar floreren, met ruimte voor onder andere vogels, insecten en vleermuizen. Het Havenkwartier sluit bovendien aan op de ecologische zones in de omgeving. Zo ontstaat een samenhangend netwerk dat zowel de biodiversiteit binnen de wijk als de ecologische kwaliteit op gemeentelijke schaal versterkt.

# 3. RAAMWERK

DE OPENBARE RUIMTE IS VAN EN VOOR IEDEREEN. HET GROEN BEGINT DIRECT BIJ DE VOORDEUR EN VORMT DE BASIS VOOR EEN AANTREKKELIJKE, GEZONDE EN UITNODIGENDE LEEFOMGEVING. ONTMOETING, BEWEGING EN VERBLIJF STAAN CENTRAAL IN DEZE GROENE STADSWIJK, OP LOOPAFSTAND VAN ZOWEL DE BINNENSTAD ALS HET STATION.

Stadskwartier Assen

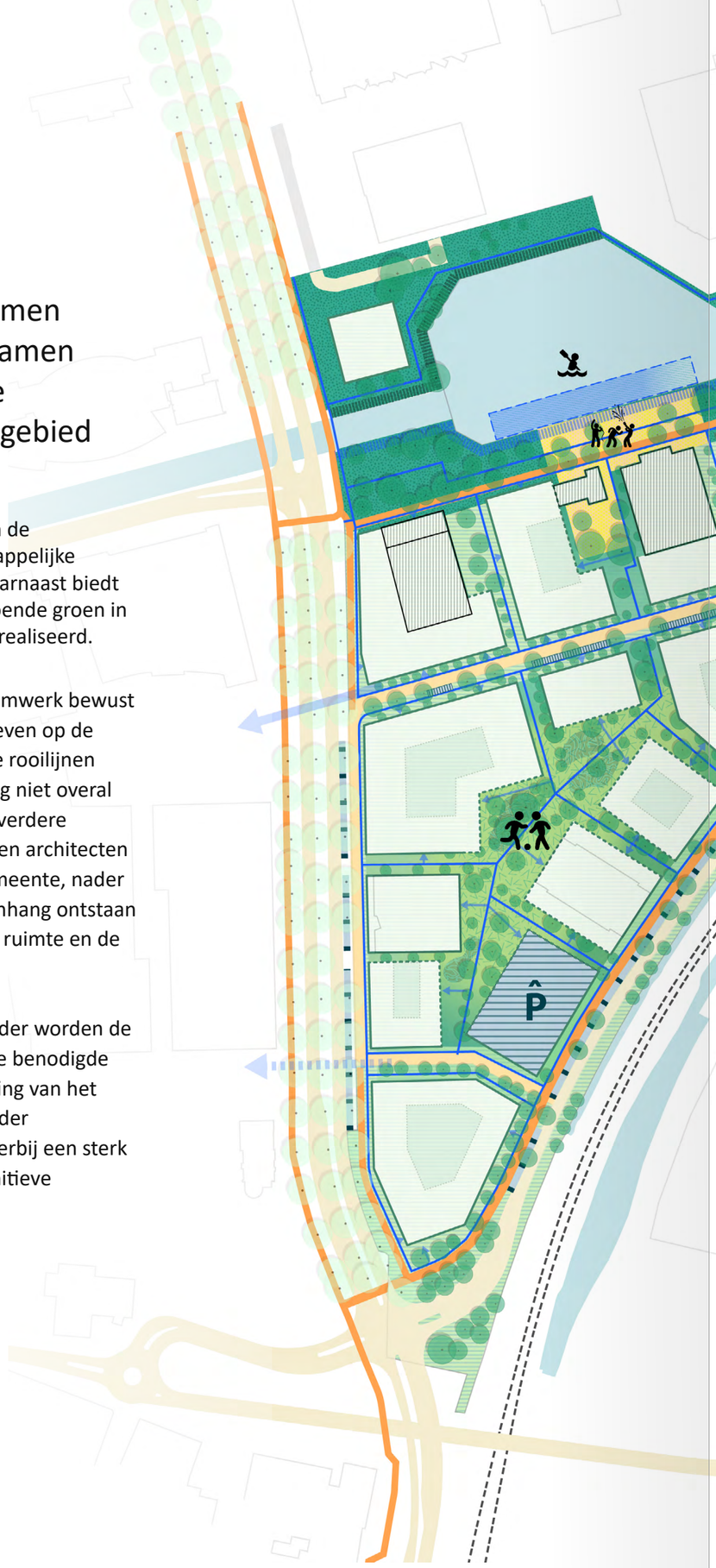
## 3.1 Raamwerkkaart

In de raamwerkkaart komen alle openbare ruimtes samen en wordt de functionele hoofdstructuur van het gebied vastgelegd.

De kaart geeft verder een beeld van de toekomstige ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit van het Havenkwartier. Daarnaast biedt het raamwerk de garantie dat voldoende groen in de openbare ruimte kan worden gerealiseerd.

Op enkele onderdelen biedt het raamwerk bewust nog enige flexibiliteit. Dit is aangegeven op de spelregelkaart (p. 86). Zo kunnen de rooilijnen rondom de groene binnenhoven nog niet overal definitief worden vastgelegd. In de verdere planuitwerking door ontwikkelaars en architecten worden deze, in overleg met de gemeente, nader verfijnd. Zo kan een optimale samenhang ontstaan tussen de bebouwing, de openbare ruimte en de beoogde ruimtelijke kwaliteit.

Na vaststelling van het Ontwikkelkader worden de straatprofielen, de spoorkruising, de benodigde verkeersaanpassingen en de inrichting van het Kanaalpark en de groene hoven verder uitgewerkt. Het raamwerk vormt hierbij een sterk richtinggevend kader voor het definitieve ontwerp.



**Van werkgebied naar gemengd stedelijk gebied**
De huidige openbare ruimte in het Havenkwartier is ingericht op een werkgebied met grootschalige kavels en biedt daardoor onvoldoende structuur voor een gemengd woongebied. De transformatie naar een levendige stadswijk vraagt om een veel fijnmaziger netwerk van straten, stegen, plekken en groene hoven. Zo ontstaan voldoende adressen voor de woningen, worden buurten beter met elkaar verbonden en krijgt de openbare ruimte een belangrijke rol als verblijfs- en ontmoetingsplek.

De afbeeldingen laten deze ontwikkeling zien: van de bestaande situatie, waarin de openbare ruimte voornamelijk functioneel is ingericht, naar de toekomstige situatie met een samenhangend en fijnmazig netwerk van openbare ruimtes dat de basis vormt voor een aantrekkelijke, groene en leefbare woonwijk.



*Openbare ruimte nu*



*Openbare ruimte straks*

## 3.2 Verkeersstructuur

**Verblijfskwaliteit voorop**
In het Havenkwartier staat de kwaliteit van de openbare ruimte en het verblijf centraal. Juist deze locatie, op loop- en fietsafstand van het station en met voorzieningen binnen handbereik, biedt de kans om een eigentijdse, duurzame en mensgerichte stadswijk te realiseren. In lijn met de Omgevingsvisie en de Mobiliteitsvisie van de gemeente Assen hebben voetgangers, fietsers en mensen met een beperking prioriteit bij het ontwerp.

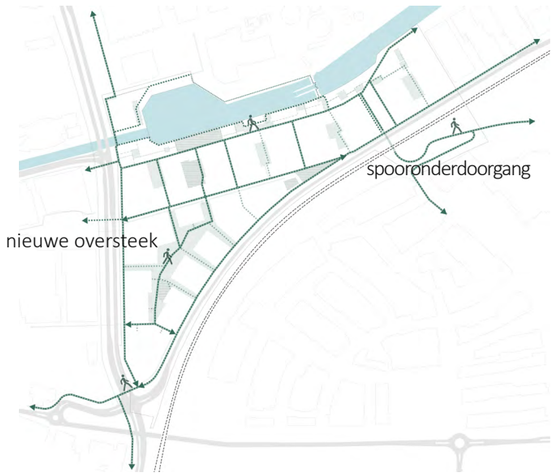
**STOMP**
Het Havenkwartier wordt ontwikkeld volgens het STOMP-principe: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility-as-a-Service (deelmobiliteit) en Privéauto. Dit ordeningsprincipe bepaalt de prioriteit in de inrichting van de openbare ruimte en de mobiliteitskeuzes. Eerst wordt ruimte gegeven aan voetgangers, vervolgens aan fietsers, daarna aan openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit, en pas als laatste aan de privéauto. STOMP is niet alleen een volgorde voor de inrichting van de openbare ruimte, maar vormt een samenhangend mobiliteitsconcept. Een beperking van de ruimte voor de privéauto gaat gepaard met een evenredige inzet op hoogwaardige loop- en fietsverbindingen, goede fietsparkeervoorzieningen, openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit. Zo ontstaat een leefbare, veilige en duurzame stadswijk waarin de mens centraal staat.

**Voetganger**
De voetganger vormt het uitgangspunt voor de inrichting van het Havenkwartier. Dankzij de relatief kleine bouwblokken en het fijnmazige netwerk van straten en paden ontstaat een goed doorwaadbare wijk, waarin lopen de meest vanzelfsprekende manier is om je te verplaatsen. Grote delen van het Havenkwartier zijn autovrij of autoluw, waardoor de openbare ruimte vooral wordt ingericht als verblijfs- en ontmoetingsruimte.

Om het Havenkwartier optimaal te verbinden met de rest van de stad worden verschillende ontbrekende schakels in het wandelnetwerk gerealiseerd. Ter plaatse van de Industrieweg komt, naast de bestaande oversteekplaatsen bij het Abel Tasmanplein en aan de kanaalzijde, een derde langzaamverkeer verbinding over de Industrieweg ter hoogte van de Storkweg en de Nijlandstraat. Aan de oostzijde wordt met een nieuwe fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor een directe verbinding gemaakt met de bosgebieden van Assen-Oost.

De interne routes binnen deelgebieden volgen de openbare ruimtes. Extra aandacht verdienen de route van en naar de parkeergarages. Deze zullen aantrekkelijk en sociaal veilig moeten zijn.

*Belangrijkste routes voor voetgangers*

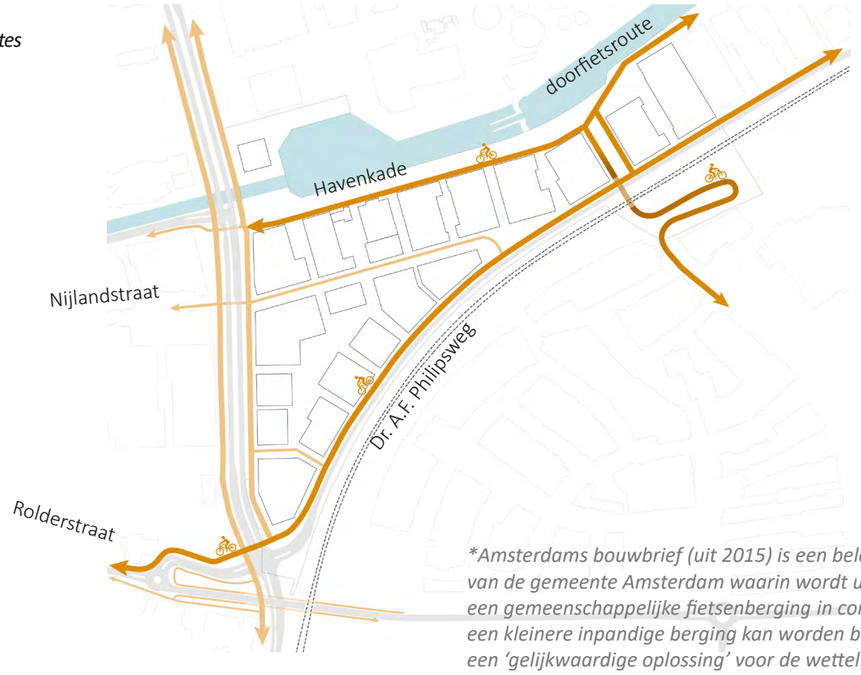


**Fietser**
De doorfietsroute vanuit Groningen eindigt op de Havenkade. Vanaf hier kan de fietser over de Havenkade blijven fietsen richting het noordelijk deel van de binnenstad en de ten Noorden hiervan liggende wijken. De fietser is te gast op de Havenkade en zal rekening moeten houden met de wandelaars op de kade. Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden om de route via de DR. A.F. Phillipsweg te vervolgen met bestemming Binnenstad (via de Rolderstraat). Dit is ook een logische route richting station en de wijken aan de zuid en westzijde van de binnenstad. Hiervoor wordt een vrijliggend fietspad langs de DR. A.F. Phillipsweg gerealiseerd.

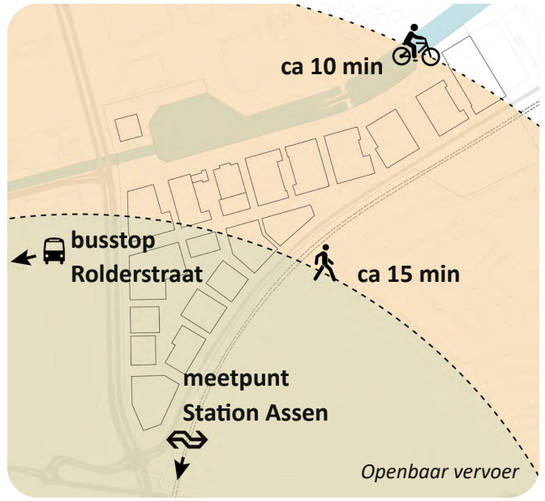
De nieuwe spoorwegonderdoorgang brengt Assen Oost nabij. Stedelijke voorzieningen zoals sport, basisscholen en dagelijkse winkels maar ook de bijzondere en recreatieve landschappen aan de oostflank van Assen komen door deze onderdoorgang op fietsafstand van het Havenkwartier te liggen.

Net als voor de voetganger is de oversteekplaats ter plaatse van de Storkweg-Nijlandstraat ook voor de fietser wenselijk vanwege de direct aan de overzijde van de Industrieweg liggende supermarkt (Jumbo).

Om het voor bewoners zo aantrekkelijk mogelijk te maken om de fiets te pakken, worden fietsenstallingen voor bewoners inpandig op de begane grond direct aan de entree van de wooncomplexen gerealiseerd. Voor fietsparkeren kan uitgegaan worden van het principe van de Amsterdamse bouwbrief.*




**Amsterdams bouwbrief (uit 2015) is een beleidsdocument van de gemeente Amsterdam waarin wordt uitgelegd hoe een gemeenschappelijke fietsenberging in combinatie met een kleinere inpandige berging kan worden beschouwd als een 'gelijkwaardige oplossing' voor de wettelijke eis van een individuele berging*




**Openbaar vervoer**
Vanaf het Intercitystation Assen vertrekken frequent treinen richting Groningen en Zwolle. Het Havenkwartier ligt in de nabijheid van het station. Een groot deel van het Havenkwartier is binnen 15 minuten lopen vanuit het station bereikbaar. Met de fiets is binnen 10 minuten het hele Havenkwartier te bereiken. Het Havenkwartier is daarmee goed verbonden met de regio en biedt een sterke uitgangspositie voor duurzame mobiliteit.

De bereikbaarheid met de bus is momenteel beperkter. Omdat er geen busverbinding via de Industrieweg loopt, is het Havenkwartier minder direct aangesloten op het stedelijke busnetwerk. De dichtstbijzijnde bushalte bevindt zich aan de Jan Fabriciusstraat, waardoor de verbinding met omliggende wijken via het openbaar vervoer relatief beperkt is.

**Autoverkeer en parkeerhubs**
We verkiezen leefkwaliteit boven het ruimte bieden aan de auto. Auto's staan het grootste deel van de tijd stil en nemen daarbij relatief veel ruimte in beslag. Dat betekent niet dat de auto geen plek heeft in het Havenkwartier, maar wel dat deze niet langer een centrale positie inneemt in de inrichting van de wijk. Parkeren vindt daarom niet vanzelfsprekend direct naast de woning of op eigen terrein plaats. Door deze keuze wordt ruimte gecreëerd voor een groene, aantrekkelijke en gezonde leefomgeving, met meer verblijfskwaliteit, ruimte voor ontmoeting en veilige speelplekken voor kinderen. Tegelijkertijd ontstaat hierdoor de mogelijkheid om het Kanaalpark en andere groene verblijfsruimtes optimaal tot hun recht te laten komen.

Door de centrale ligging ten opzichte van voorzieningen en het station wordt de fiets in de toekomst de snelste en meest aantrekkelijke manier om je binnen en buiten het Havenkwartier te verplaatsen. Daarom wordt uitgegaan van de relatief lage parkeernorm 'Centrum' uit de gemeentelijke parkeernormennota.

De parkeervraag wordt grotendeels opgevangen in twee grote parkeergarages ook wel buurthubs genoemd. Deze worden ontsloten vanaf de DR. A.F. Philipsweg, waardoor het aantal verkeersbewegingen binnen het Havenkwartier zoveel mogelijk wordt beperkt. Ook een deel van het bezoekersparkeren kan in deze garages worden opgelost. Aanvullend worden bezoekersparkeerplaatsen gerealiseerd langs de DR. A.F. Philipsweg. Verder zijn er enkele bouwblokken met parkeren op eigen terrein. Dit gebeurt veelal inpandig om de ruimte zo efficiënt mogelijk te kunnen benutten.

De mogelijkheden voor het inpassen van deelmobiliteit in de parkeergarages worden bij de verdere planuitwerking onderzocht. De parkeergarages functioneren daarmee niet uitsluitend als stallingsvoorziening voor privéauto's, maar als mobiliteitshubs waar verschillende mobiliteitsdiensten kunnen worden gecombineerd.
De DR. A.F. Philipsweg krijgt het karakter van een gebiedsontsluitingsweg met op termijn een snelheidsregime van 30 km/u. De rijbaan wordt hiervoor versmald, waarbij rekening blijft gehouden met de toegankelijkheid voor doorgaand vrachtverkeer.




*Autobereikbaarheid met parkeerhubs*

**Doorsnedes**
Voor de parallelstraat van de Industrieweg, de DR A.F. Phillipsweg, de C.T. Storkweg en de nieuwe verbindingsweg zijn de toekomstige dwarsprofielen opgesteld. Het huidige karakter van deze bedrijfsstraten zal ingrijpend moeten wijzigen gezien de functieverandering naar woonstraat of gebiedsontsluitingsweg. Hiervoor is in het geval van de DR. A.F. Phillipsweg en de C.T. Storkweg op termijn extra ruimte nodig binnen het dwarsprofiel om de straat te kunnen vergroenen en geschikt en veilig te maken voor voetgangers en fietsverkeer. Om dit passend te krijgen is het verwerven van een aantal meter privaat terrein noodzakelijk. De stippellijnen op de doorsnedes geeft de begrenzing van het huidige en het toekomstige eigendom aan.





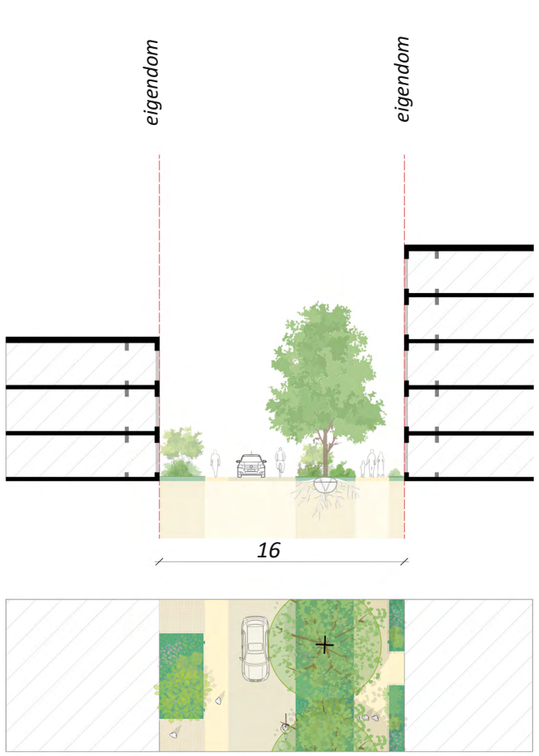

*DR A.F. Philipsweg*



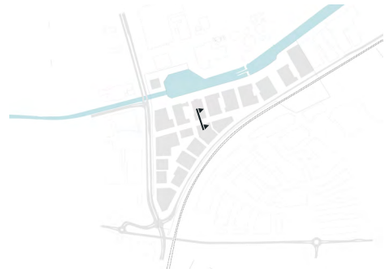


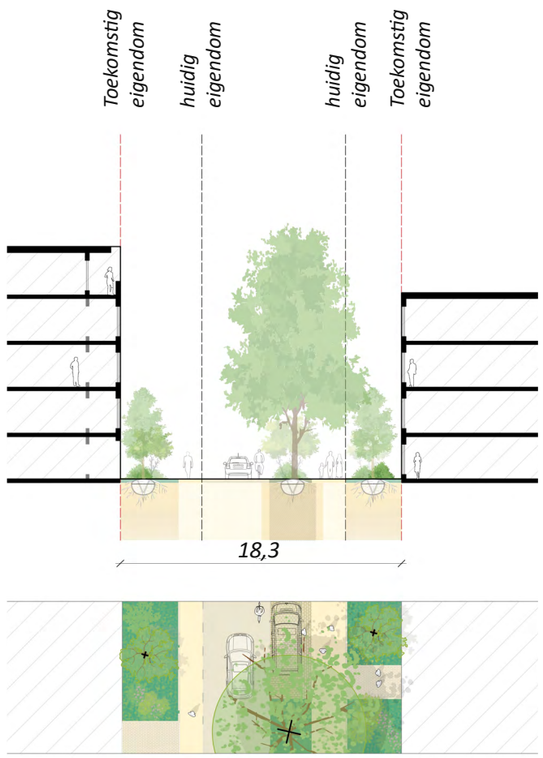

*Industrieweg*






*Nieuwe verbindingsweg*






*C.T. Storkweg*

Impressie centrale hof

## 3.3 Groen & waterstructuur

Er wordt stevig ingezet op groen, zowel in de publieke ruimte als op privaat terrein. Groen biedt kwaliteit voor ontspannen, ontmoeten, spelen, bewegen en sport. Daarnaast draagt het bij aan de klimaatopgave en biodiversiteit.

**Maximale vergroening**
In de toekomstige situatie bestaat 40-45% van het Havenkwartier uit groen* met een zo groot mogelijke boomkroondekking als belangrijke ambitie. De groene ruimte krijgt verschillende verschijningsvormen, afhankelijk van de locatie en functie. Zo kan zij worden ingericht als wadi, robuuste beplantingszone of multifunctioneel te gebruiken grasveldjes voor spelen of ontspanning.

Door verharding zoveel mogelijk te beperken, ontstaat een klimaatbestendige leefomgeving met meer ruimte voor waterberging, biodiversiteit en verkoeling. Zo draagt de vergroening niet alleen bij aan de ruimtelijke kwaliteit van het Havenkwartier, maar ook aan een gezonde en toekomstbestendige woonomgeving. Naast openbaar groen is het uitgangspunt dat ook de collectieve/private tuinen binnen de bouwblokken een inrichting krijgen met opgaand groen.

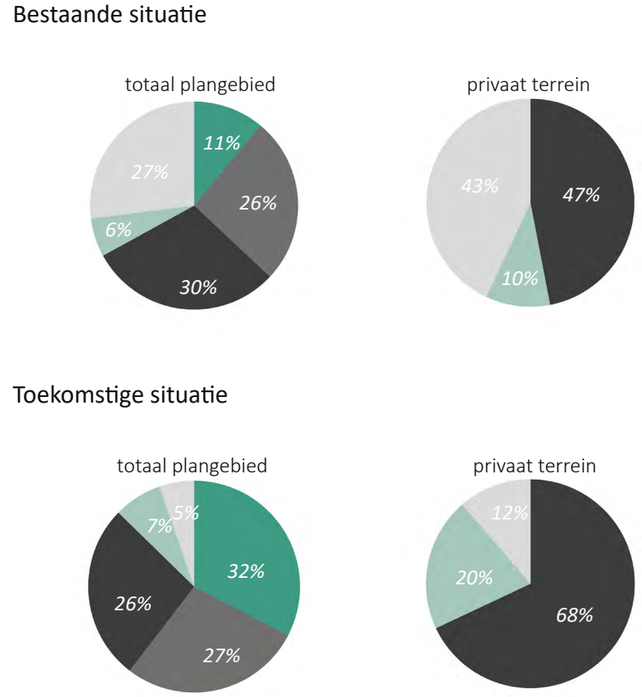
**Het water van de zwaaikom en Havenkanaal is in de berekeningen niet meegenomen*

*Openbaar/collectief groen*




**Percentage groen en openbare ruimte**
De cirkeldiagrammen geven een beeld van het percentage openbare ruimte en de gewenste vergroening van de openbare ruimte in de toekomstige situatie ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast is afleesbaar wat het percentage open ruimte en groen op privaat terrein gaat worden. Samen illustreren zij de ambitie om zowel de openbare als de private ruimte aanzienlijk te vergroenen en daarmee de ruimtelijke kwaliteit en klimaatbestendigheid van het gebied te versterken.


*Referentie collectieve binnentuin*

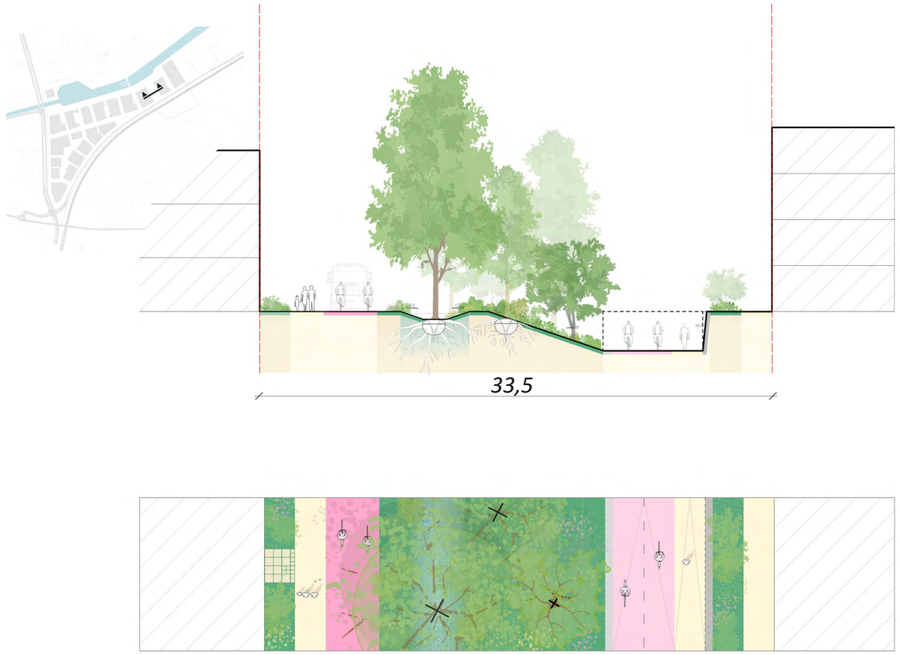


**Ecologische verbindingen**
De openbare ruimte in het Havenkwartier versterkt de ecologische verbindingen. Dit geldt zowel voor de bestaande verbindingen zoals het spoor, het kanaal en de Industrieweg. Maar er worden ook nieuwe verbindingen gecreëerd zoals bijvoorbeeld een verbinding tussen het Amelterbos en de groenzones ten noorden van het kanaal. Het doel is om de openbare ruimte van het Havenkwartier zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor mens en dier.

Ter hoogte van de nieuwe fiets- en voetgangerstunnel wordt een brede groenzone aangelegd. Hier komen de ruimte voor het tunneltracé en de taluds, de waterbergingsopgave en een robuuste groenstructuur met een grote variatie aan beplanting samen. Deze nieuwe groenzone vormt een belangrijke ecologische verbinding tussen het Havenkwartier, het Amelterbos en de groenzones ten noorden van het kanaal. Tegelijkertijd brengt zij meer licht, lucht en ruimte in de wijk en versterkt zij de ruimtelijke kwaliteit en beleving van de spoorinderdoorgang. Zo ontstaat een aantrekkelijke en groene entree die zowel de ecologische als de recreatieve verbinding versterkt.



*Ecologische verbinding*



*Doorsnede noord-zuid verbinding*

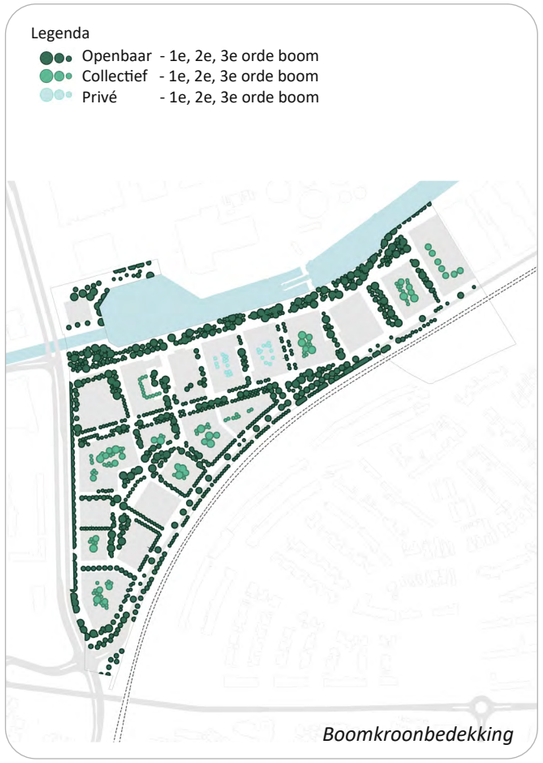
**Boomkroonbedekking**
De ambitie is om het Havenkwartier zo groen mogelijk in te richten. Daarbij wordt ernaar gestreefd om zoveel mogelijk te voldoen aan de 3-30-300-regel.

**300 meter – koelteplek binnen wandelafstand**
Iedere bewoner heeft zicht op groen en bomen en beschikt binnen een maximale wandelafstand van 300 meter over een koelteplek. Het Kanaalpark is een dergelijke koelteplek, evenals het grote Parkhof in de driehoek aan het spoor.

**30% boombedekking**
De gewenste 30% boomkroonbedekking is in dit dichtbebouwde gebied niet haalbaar. Deze bedraagt (minimaal) 19% in de openbare ruimte. Aangevuld met de bomen die binnen het eigendom in de private hoven kunnen worden gerealiseerd (circa 3%) wordt dit circa 22%. De bomen dragen bij aan het beperken van hittestress en zorgen ervoor dat de temperatuur in de openbare ruimte tijdens warme dagen zo aangenaam mogelijk blijft.

**3 bomen in het zicht**
De alom aanwezige groenstructuur biedt de juiste condities om vanuit iedere woning zicht op ten minste drie bomen te realiseren. In ieder woonhofje worden ten minste twee bomen van de eerste orde en drie bomen van de tweede orde aangeplant. In het Parkhof worden ten minste acht bomen van de eerste orde en twaalf bomen van de tweede orde aangeplant.

In de dwarsprofielen moet voldoende obstakelvrije ruimte worden gereserveerd voor de groeiplaatsen van bomen. Het ontwerp van de ondergrondse ruimte vormt hierbij een belangrijke uitdaging, mede vanwege de inpassing van de riolering en de aanleg van een warmtenet.



*Boomkroonbedekking*

**Wateropgave**
Waar mogelijk wordt water opgevangen in groenzones en wadi`s. Omwille van de complexe grondwaterstanden wordt er drainage aangelegd. Hierdoor kan de grondwaterstand worden gemonitord en gereguleerd. Dit heeft vele voordelen voor toekomstige bomen en groen. Door het verlagen van het maaiveld richting Havenkade en de aanleg van een groot hemelwaterriool wordt het water bij hevige neerslag (70 mm) zo snel mogelijk bij de panden vandaan geleid.

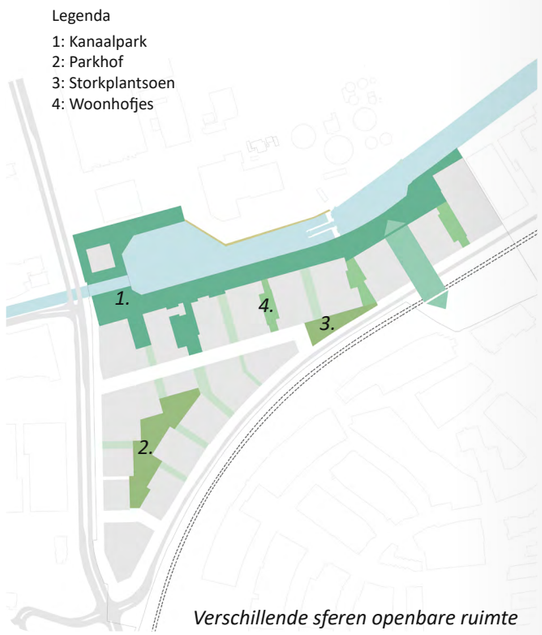
## 3.4 Verblijfsstructuur

Het Havenkwartier kent een gevarieerd netwerk van openbare ruimtes, elk met een eigen karakter, functie en gebruikersgroep. Er is ruimte voor spelen, ontmoeten, verblijven, bewegen en natuur, waarbij ook de ecologische waarde van de openbare ruimte een belangrijke rol speelt.

De verschillende plekken sluiten aan bij uiteenlopende behoeften en schaalniveaus. Van intieme groene hofjes voor direct omwonenden en buurtplekken waar bewoners elkaar ontmoeten, tot het aantrekkelijke Kanaalpark die een bestemming vormt voor de hele stad. Samen dragen de openbare ruimtes bij aan een levendige, inclusieve en groene wijk.



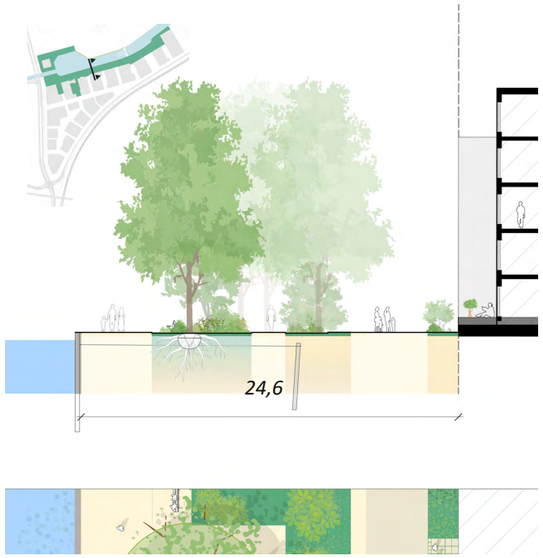

*Oplossingrichtingen wateropgave*



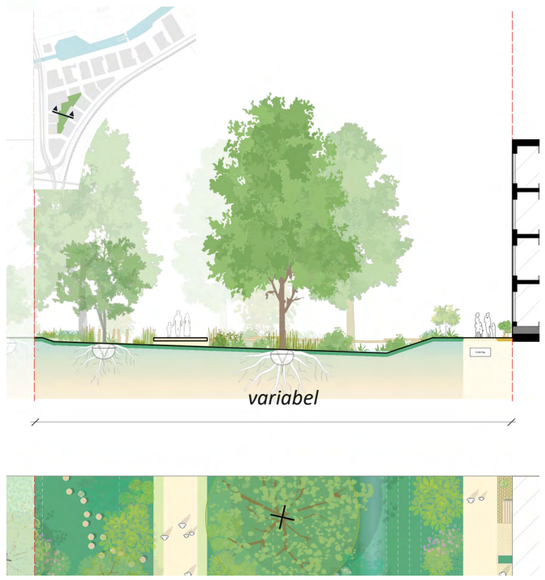

*Verschillende sferen openbare ruimte*

**1. Kanaalpark**
Het Kanaalpark wordt het nieuwe park van Assen. Historische elementen, zoals de zwaaikom en de silo's, verwijzen naar het rijke verleden van het Havenkwartier. De huidige, grotendeels versteende ruimte die nu vooral als parkeerterrein wordt gebruikt, verandert in een autovrij en groen verblijfsgebied.

Het park biedt ruimte voor uiteenlopende activiteiten. Naast een plein voor evenementen tegenover de silo's ontstaat er volop plek voor schaduw, natuur en zones voor sport en spel. Het Kanaalpark vormt een groene oase aan het water, waar bezoekers kunnen ontspannen en verkoeling vinden onder de bomen.

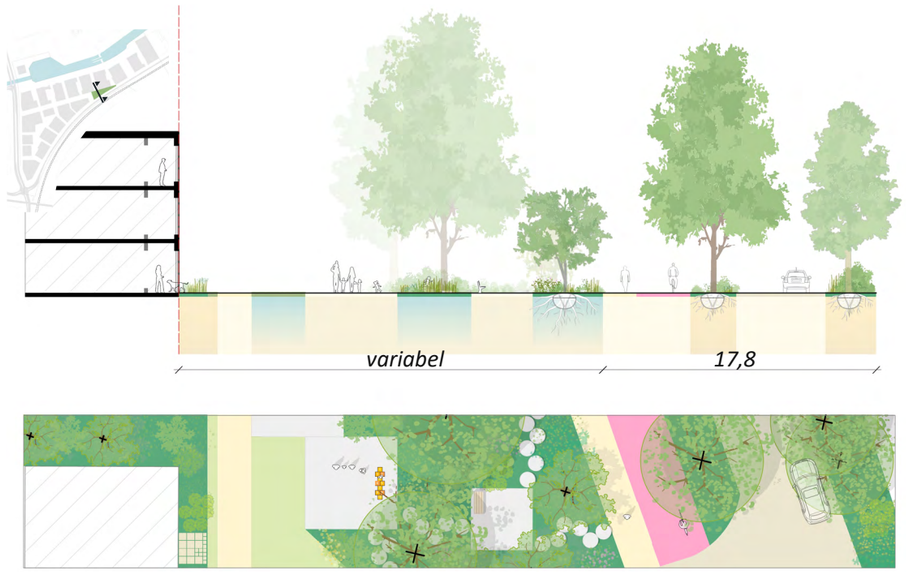



**2. Parkhof**
Dit grote binnenhof vormt het groene hart van het Havenkwartier. Deze ruime, landschappelijke binnentuin biedt plaats aan grote bomen, waterberging, natuur en speelaanleidingen. De informele tuinzone is een bijzondere plek om te ontdekken en te beleven. Een openbaar wandelpad leidt bezoekers door een groene oase en verbindt de verschillende delen van het gebied. Het hof is een aantrekkelijke verblijfsplek voor alle bewoners van het Havenkwartier en vormt voor velen een vanzelfsprekende dagelijkse looproute van en naar de parkeergarage.

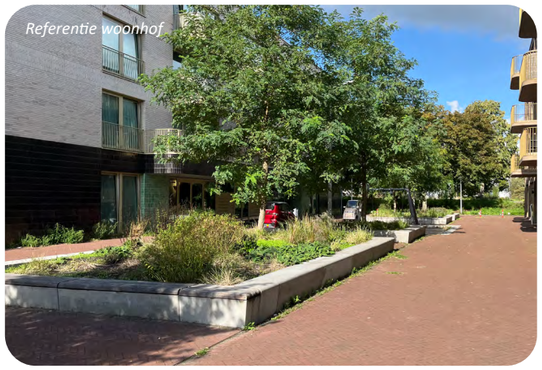


**3. Storkplantsoen**
Dit is een van de weinige bestaande groene ruimtes in het Havenkwartier. In de toekomst wordt deze plek verder ontwikkeld tot een aantrekkelijk buurtparkje, waarbij de bestaande bomen behouden blijven en worden aangevuld met nieuwe aanplant.

Samen met bewoners kan het parkje worden verrijkt met een buurttuin, bijvoorbeeld met eetbare planten en kruiden. Zo ontstaat een kleinschalige, groene en toegankelijke ontmoetingsplek waar natuur, en ontmoeting samenkomen, en die bijdraagt aan de leefkwaliteit voor de bewoners van het Havenkwartier.



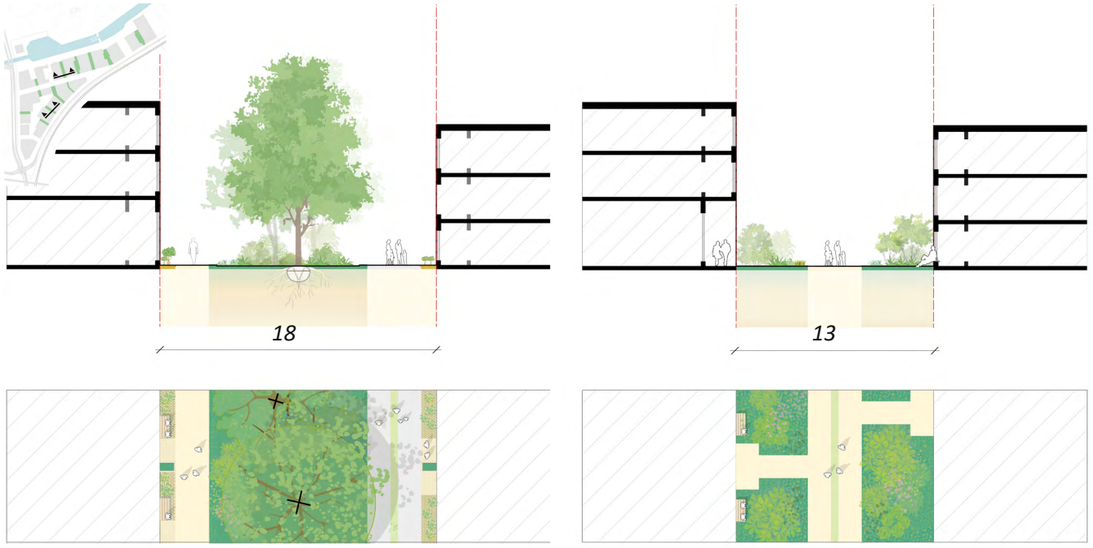

**4. Leefstraten en woonhofjes**
Naast de nieuwe, grote publieke groenruimtes krijgt ook de woonomgeving een sterke groene kwaliteit. De bijzondere verblijfsplekken worden met elkaar en met de doorgaande straten verbonden door een samenhangend netwerk van leefstraten* en groene woonhofjes. Deze worden zo groen mogelijk ingericht, met als uitgangspunt dat de omliggende woningen direct toegang hebben tot deze openbare ruimtes en uitzicht hebben op bomen en ander groen.


*Referentie woonhof*

De inrichting verschilt per locatie. In de leefstraten komt het groen direct tot aan de woningen, in de bredere woonhofjes staat een ruime, centrale groenzone centraal, met plaats voor waterberging en speel- en ontmoetingsplekken voor bewoners. Zo ontstaat een woonomgeving waarin klimaatadaptatie, biodiversiteit en ontmoeting hand in hand gaan.


*Referentie leefstraat*

**Onder een leefstraat verstaan we een groen ingericht autovrij straatje waar ontmoeting centraal staat*



# 4. PROGRAMMA

HET HAVENKWARTIER VOEGT ECHT IETS TOE AAN HET ASSER PALET AAN WOONMILIEUS. WONEN IN HET HAVENKWARTIER IS ER VOOR DE AVONTUURLIJKE STEDELING EN TEGELIJKERTIJD DE RUSTZOEKER. DE WIJK BIEDT MEER DAN WONEN. ERFGOED BIEDT UITGELEZEN KANSEN VOOR CULTUUR. ER WORDT GEWERKT MAAR OOK ONTSPANNEN OP EEN TERRAS AAN HET WATER.

Stadskwartier Assen

## 4.1 Wonen

**Wonen in het Havenkwartier**
Er is in de directe omgeving van de binnenstad een sterke behoefte naar rijwoningen (500), koopappartementen (500), huurappartementen (450).

Binnen het Havenkwartier wordt ruimte geboden voor de realisatie van maximaal 1.000 nieuwe woningen. Er wordt een bandbreedte gehanteerd van 650-1000 woningen. Conform het gemeentelijk woonbeleid wordt 70% van deze woningen gerealiseerd binnen het betaalbare segment. Dit bestaat uit 30% sociale huurwoningen en 40% woningen in het middensegment. De betaalbaarheidsgrens is vastgelegd in de woondeals Groningen-Assen en Noord-Drenthe en uitgewerkt in de gemeentelijke doelgroepenverordening. Deze grens wordt jaarlijks geïndexeerd en bedraagt in 2026 €420.000.
De eengezinswoningen worden voornamelijk in het hogere segment gerealiseerd, aangevuld met een deel in het middensegment. Voor betaalbare eengezinswoningen in het middensegment zijn bijzondere woonvormen denkbaar, zoals benedenbovenwoningen. Hiermee kan efficiënt gebruik worden gemaakt van de beschikbare ruimte en wordt tegelijkertijd voorzien in de behoefte aan betaalbare grondgebonden woonvormen nabij de binnenstad.

**Magic Mix**
Magic Mix in het Havenkwartier gaat uit van een kleinschalige prijs- en segmentenmix op blokniveau. Het uitgangspunt is de sociale huur, middenhuur en vrije sector in elkaars nabijheid te



*wonen met uitzicht aan het kanaalpark*



*'stadse' eengezinswoningen aan een hofje*

realiseren, dus geen grote aaneengesloten gebieden met enkel sociaal of het hoge segment. Een uitzondering hierop vormt het Havenblok dat in zijn geheel wordt bestemd als vrije sector.
De locaties waar het sociale woningbouwprogramma wordt gerealiseerd wordt vooraf aangewezen.

**Doelgroepen**
Het Havenkwartier is er straks voor iedereen die in een levendige groenstedelijke woonwijk wil wonen. De appartementen zijn aantrekkelijk voor diverse doelgroepen zoals jongeren, starters, senioren (tussenstap senioren) en emptynesters. Het gaat hier dan voornamelijk om kleine huishoudens (2-3 personen). Ook voor gezinnen die graag stedelijk willen wonen wordt er gebouwd. Het gebied heeft veel verschillende gezichten zodat mensen met verschillende leefstijlen er zich thuis zullen voelen. Zo is er wonen in de luwte aan een hofje met veel ruimte voor gemeenschapszin, wonen in stadsvilla's aan het levendige kanaalpark, luxe wonen in het hoogste segment met fraai uitzicht in het Havenblok, of statig wonen aan de Overcingellaan/Industrieweg. Het Havenkwartier biedt een breed spectrum aan bijzondere woonvormen. Naast reguliere woningbouw zoals maisonettes, hof-woningen, stadsvilla of studio's zien we ruimte in het Havenkwartier voor zogenaamde specials. Te denken is aan: CPO's, Meergeneratiewoningen, Friendswoningen.

**Prijspeil 2026, jaarlijkse indexatie conform doelgroepenverordening*

| TYPE WONINGEN IN HET HAVENKWARTIER | |
|---|---|
| ca 15% EGW | ca 85% MGW |
| **BETAALBAARHEID** | |
| 70% betaalbaar (minder dan 420.000*) | 30% duurdere segment (meer dan 420.000) |
| 30% sociale huur<br>40% overig betaalbare huur of koop<br>waarvan 15% goedkoop | |

**Onderbouwing woonprogramma**
Het ontwikkelkader biedt ruimte voor de realisatie van circa 1.000 woningen. Dit is een wijziging ten opzichte van de Structuur-visie Havenkwartier (2024), waarin wordt uitgegaan van minimaal 650 woningen. Uit onderzoek blijkt dat de behoefte aan binnenstedelijk wonen is gegroeid. Daarnaast laat de steden-bouwkundige verkenning zien dat verdere verdichting van het Havenkwartier mogelijk is, met behoud van ruimtelijke en stedenbouw-kundige kwaliteit en binnen de geldende technische randvoorwaarden. Ook de samenstelling van het woningbouwprogramma speelt hierin een rol. In het ontwikkelkader wordt uitgegaan van woningen met gemiddeld kleinere woonoppervlakten dan in de structuurvisie. Hiermee sluit het programma beter aan op de actuele woonbehoefte, en de gewenste betaalbaarheid van woningen. De verschillen in woning-typen en woon-oppervlakten zijn weergegeven in de tabel.

## 4.2 Niet-woon programma

Binnen het Havenkwartier is 8% van het totale programma gereserveerd voor werken. Dit komt neer op circa 13.750 m² bruto vloeroppervlak. Hiervan is circa 11.000 m² ondergebracht in de te handhaven bebouwing.

**Commercieel en maatschappelijk**
Vanwege de ligging nabij de binnenstad zijn aanvullende winkels niet noodzakelijk. Detailhandel in het Havenkwartier is alleen wenselijk wanneer deze aantoonbaar een meerwaarde heeft voor de locatie, een kwalitatieve en functionele bijdrage levert aan het gebied en niet strijdig is met de detailhandelsvisie. Het gaat hierbij om ondersteunende voorzieningen, ateliers met verkoop, ambachtelijke werkplaatsen, cultuurgerelateerde verkoop en publieksgerichte maakfuncties.
Bij een ontwikkeling van circa 1.000 woningen is aanvullend maatschappelijk programma noodzakelijk. Een laagdrempelige buurthuisfunctie is hierin een belangrijke basisvoorziening. De locatie, omvang, programmering en wijze van realisatie worden nader uitgewerkt. Daarbij wordt ook gekeken naar multifunctioneel gebruik en aansluiting op bestaande voorzieningen.
Naast dit ontwikkelkader wordt ook een sociaal ontwikkelkader opgesteld. Dit beschrijft hoe het Havenkwartier zich ontwikkelt tot een leefbare, inclusieve en sociaal verbonden buurt. Het geeft richting aan de sociale infrastructuur, de benodigde maatschappelijke voorzieningen en de manier waarop ontmoeting, bewonersinitiatieven, onderlinge betrokkenheid en gemeenschapsvorming vanaf het begin worden gestimuleerd.
In de omgeving zijn voldoende basisscholen aanwezig. Ook een gezondheidscentrum wordt als haalbaar gezien. In de plint van het te handhaven kantoorgebouw aan de Industrieweg zijn al een huisarts en tandartspraktijk gevestigd.


*Buurthuis*


*Cafe aan de haven*

**Horeca**
Horeca krijgt een passende plek aan de Havenkade en in de plint van het Havenblok. Het uitgangspunt is dat deze daghoreca zich richten op complementaire doelgroepen en daarmee een aanvulling vormen op het bestaande horeca-aanbod in de binnenstad, zonder hiermee te concurreren. Uitgangspunt is maximaal drie zelfstandige horecavestigingen die ook onderling complementair zijn (bv een koffiebar, ijssalon, café of restaurant).

**Kunst en cultuur**
Voor culturele programma's en instellingen biedt het Silo ensemble interessante mogelijkheden. Te denken is aan podiumfuncties zoals (jeugd)theater of poppodium aangevuld met ondersteunende Horeca. Daarnaast is te denken aan 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 van Assen en bewoners van de wijk. De voorruimte voor de Silo in het Kanaalpark en het Silohof lenen zich goed voor kleinschalige evenementen. Er worden profielen gemaakt voor de diverse evenementenlocaties in de stad. In deze profielen wordt de relatie met de evenementenvisie gelegd en wordt de gewenste schaal en de frequentie van de evenementen per locatie beschreven. Het is wenselijk het Kanaalpark hierin mee te nemen.


*Drijvend programma*


*Evenementen*

**Sport, spel en ontspanning**
Naast voorgaande gebouwde programma's wordt er voldoende ruimte gerealiseerd voor spelen, bewegen en sport. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen voorzieningen voor direct omwonenden, de wijk zelf en voor de stad. In lijn met de reeds vastgestelde structuurvisie zal in de kleine binnenhoven langs de Havenkade speelvoorzieningen/speelaanleidingen voor kinderen in de leeftijdscategorie 0-4 jaar worden gerealiseerd. In het Parkhof wordt dit een speelaanleiding/voorziening voor kinderen van 4-10 jaar. Dit is verder uitgewerkt in het raamwerk van Felixx die in de bijlage (p122) is opgenomen. Ook is er aandacht voor de programmering en gebruik van de zwaaikom. Ter hoogte van de Hoge silo is een bijzonder nog nader uit te werken programma voorzien. Ondernemers worden door middel van een prijsvraag uitgedaagd op of direct aan het water een kleinschalige voorziening te realiseren die ingaat op de relatie Havenkade en water. Gedacht wordt aan SUP-school/SUP-verhuur, aanmeerplek voor rondvaartboten, roei of kanovereniging, sauna of andere seizoens-gebonden activiteiten.

## 4.3 Parkeerkader

Het aantal nieuw te realiseren parkeerplaatsen is bepaald op basis van het vigerende parkeerbeleid, de Nota Parkeernormen 2021. Gezien de ligging direct naast de binnenstad, de relatief hoge bebouwingsdichtheid, de stedelijke context en de nabijheid van het station worden de parkeer-normen voor het centrumgebied gehanteerd. Voor het werkprogramma wordt zoveel mogelijk uitgegaan van dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Binnen het Havenkwartier worden twee parkeergarages gerealiseerd met ieder een capaciteit van circa 350 parkeerplaatsen. Een substantieel deel van de parkeervraag wordt hiermee opgevangen.

Aanvullend zal op enkele locaties parkeren op eigen terrein noodzakelijk zijn. Bezoekersparkeren wordt waar mogelijk in de openbare ruimte opgelost, waarbij gebruik wordt gemaakt van aantoonbare restcapaciteit in de omgeving van het Havenkwartier. Zo zijn langs de Industrieweg aan beide zijden circa 50 parkeerplaatsen beschikbaar, ligt de Veemarkt op loopafstand en biedt de herinrichting van de Dr.A.F. Philipsweg ruimte voor circa 60 bezoekersparkeerplaatsen.




*Voorbeeld: parkeergebouw als buurthub*

**Parkeeronderzoek Spark**

Spark heeft de parkeerbehoefte per fase van de in het Havenkwartier te ontwikkelen programma in beeld gebracht. Daarbij is ook bekeken of de voorziene, te realiseren tijdelijke en definitieve parkeercapaciteit in het Havenkwartier voldoende is om deze parkeerbehoefte te faciliteren.

De omvang van de parkeerbehoefte is gebaseerd op de gemeentelijke parkeernormen van Assen. Daarbij is gekozen om de parkeernormen voor ‘centrum’ te hanteren. Deze keuze is gebaseerd op de ambitie om het Havenkwartier te ontwikkelen tot een autoluwe, centrumstedelijke wijk, ondersteund door maatregelen zoals het invoeren van parkeerregulering, en het realiseren van betere fiets-, loop- en OV-verbindingen en de aanwezigheid van dagelijkse voorzieningen.

Bij het verdelen van de berekende normatieve parkeerbehoefte is het uitgangspunt gehanteerd dat de parkeervoorzieningen op acceptabele loopafstand moeten zijn gelegen en dat de parkeervoorzieningen – een enkele uitzondering daargelaten – allemaal voor ‘gemengd gebruik’ (dus maximaal dubbelgebruik) beschikbaar zijn.

Spark concludeert dat de parkeerbalans nagenoeg sluitend is. De thans voorziene beschikbare parkeercapaciteit in Havenkwartier van in totaal ruim 1.000 parkeerplaatsen (o.a. 2 parkeergarages met elk 350 plaatsen) zijn nagenoeg voldoende om de volledige parkeervraag van het te ontwikkelen programma te faciliteren.

Er is nog sprake van een tekort van ca. 50 plaatsen. Hiervan wordt verwacht dat deze oplosbaar is. Enerzijds door gebruik te maken van beschikbare restcapaciteit van parkeerplaatsen die in de directe omgeving van de ontwikkelingen in het Havenkwartier aanwezig zijn of door de parkeercapaciteit in een of meerdere van de te realiseren parkeervoorzieningen in het Havenkwartier te vergroten.

# 5. STEDENBOUWKUNDIGE VOORBEELDUITWERKING

EEN EERSTE RUIMTELIJKE VERKENNING VAN DE BEBOUWINGSMOGELIJKHEDEN BIEDT HANDVATEN VOOR DE GEBIEDSONTWIKKELING. INZICHT WORDT GEGEVEN IN WELKE FUNCTIE HET BESTE WAAR LANDT, DE VERSCHILLENDE WOONVORMEN, DE GEWENSTE DICHTHEID EN BOUWHOOGTES.

Stadskwartier Assen

## 5.1 Voorbeeldverkaveling

Om inzicht te verkrijgen in de wijze waarop het beoogde programma voor het Havenkwartier over het gebied kan worden verdeeld, is een voorbeeldverkaveling opgesteld.

Hierin zijn de programmatische ambities, zoals geformuleerd in hoofdstuk 5, vertaald naar verschillende gebouwtypen en over het plangebied verdeeld.

Deze voorbeeldverkaveling is nadrukkelijk geen definitief ontwerp, maar dient als instrument om de ruimtelijke kwaliteit in relatie tot het beoogde woon-, werk-, culturele en maatschappelijke programma te toetsen. De stedenbouwkundige plattegrond van de voorbeeldverkaveling is opgenomen in bijlage A.




*vogelvlucht van het Havenkwartier op basis van voorbeeld verkaveling*

Impressie woonhofje aan de havenkade

## 5.2 Bebouwing

**Mix van gebouwtypen**
De uiteenlopende woonwensen van verschillende doelgroepen en de gewenste mix van woningcategorieën (sociaal, midden en vrije sector) zijn in de voorbeeldverkaveling vertaald naar een rijk palet aan gebouwtypen. Het programma omvat onder meer compacte en ruime herenhuizen, beneden-bovenwoningen, appartementen met corridor-, galerij- of portiekontsluiting en woontorens. Daarnaast dragen de te behouden werkgebouwen en het industrieel erfgoed bij aan de identiteit en diversiteit van het gebied.

Bij de opzet van de voorbeeldverkaveling is gestreefd naar een kleinschalige en evenwichtige menging van deze gebouwtypen. Hiermee wordt aangesloten bij de menselijke maat en het Drents DNA*.


*Referentie gebouwtypologie*

**Drents DNA is een term afkomstig uit de Binnenstadsvisie en staat voor groen, historisch, goede openbare ruimte, goede gebouwen, een prettige schaal in een fijnmazige structuur.*

*Kleinschalige mix van gebouwtypen*

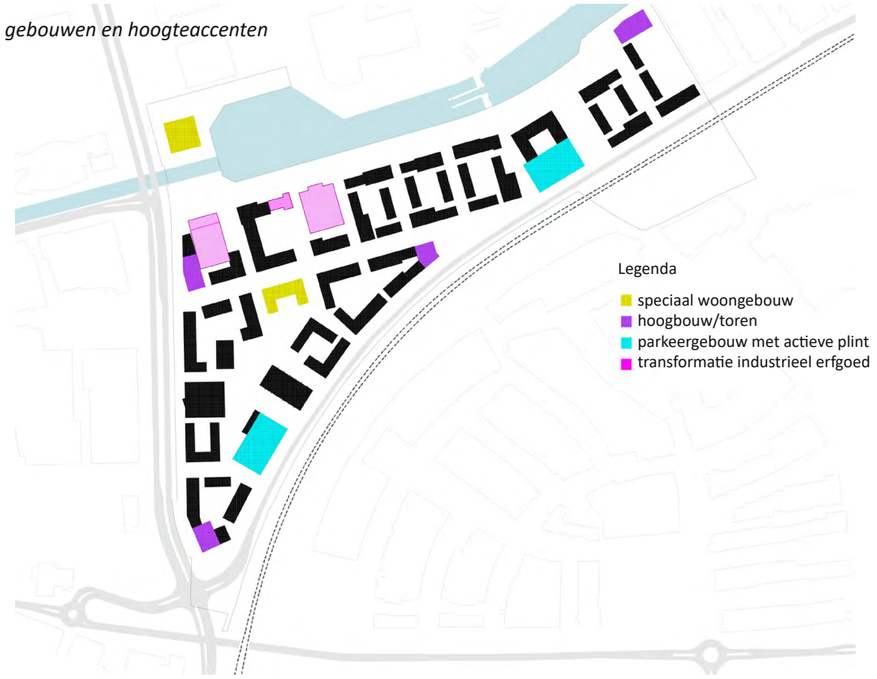



**Bijzondere gebouwen en hoogte accenten**
De iconische graansilo's aan de Havenkade in Assen zijn aangewezen als provinciaal monument. Het complex bestaat uit een betonnen hoge silo met 21 silocellen (1964–1965) en een lagere silo met een staalskeletconstructie (1964). Samen vormen deze silo's een markant ensemble dat het ruimtelijke en cultuurhistorische hart van de gebiedsontwikkeling vormt.

De karakteristieke Booghal naast de silo's versterkt dit ensemble en biedt goede mogelijkheden voor een onderscheidende stedelijke programmering, bijvoorbeeld op het gebied van cultuur, horeca, evenementen of creatieve bedrijvigheid.

Op de kop van de zwaaikom vormt het nieuwe Havenblok een markant stedenbouwkundig accent. Vier woontorens markeren de hoekpunten van de gebiedsontwikkeling.
Door de combinatie van oud en nieuw krijgt het Havenkwartier een krachtig silhouet en een eigen identiteit, waarbij het monumentale erfgoed en de nieuwe bijzondere bebouwing elkaar versterken.

*Bijzondere gebouwen en hoogteaccenten*



# 5 STEDENBOUWKUNDIGE VOORBEELDUITWERKING

**Bouwhoogte**
De bebouwingsdichtheid wordt gelijkmatig over het Havenkwartier verdeeld. Dit betekent dat het hoogtebeeld aan de westzijde, het gebied grenzend aan de binnenstad, vergelijkbaar is met die aan de oostzijde. Hierdoor ontstaat een eigen gebiedsidentiteit en wordt optimaal gebruikgemaakt van de ruimtelijke kwaliteit van het Kanaalpark.

Langs het Kanaalpark bedraagt de bouwhoogte maximaal zes bouwlagen vanwege de brede maat van deze stedelijke ruimte en de bijzondere woonkwaliteit. Een uitzondering vormen een aantal hogere torens die als hoekaccenten van de wijk fungeren en het Havenblok aan de noordzijde van het Havenkanaal. Aan de overige buitenranden van de wijk, de Industrieweg en de Dr. A.F. Philipsweg geldt een maximale bouwhoogte van vijf bouwlagen Het binnengebied inclusief de bebouwing langs de C.T. Storkweg krijgt een bouwhoogte van maximaal 4 bouwlagen. Hoogteaccenten van 5 bouwlagen zijn hier mogelijk mits deze een stedenbouwkundige aanleiding vormen en goed worden onderbouwd. De minimumhoogte voor het hele Havenkwartier is 3 bouwlagen.

*Bouwhoogte*






*3-6 bouwlagen langs het Kanaalpark*

*3-4 bouwklagen in het ' binnengebied'*

## 5.3 Plankaart voorbeelduitwerking



# 6. LEIDENDE PRINCIPES & SPELREGELS

DE VOORBEELDVERKAVELING IS VERTAALD NAAR DE LEIDENDE PRINCIPES PER DEELGEBIED. OFWEL: DE RUIMTELIJKE UITGANGSPUNTEN DIE ALS HANDLEIDING GEBRUIKT DIENEN TE WORDEN BIJ DE UITWERKING VAN DE VERSCHILLENDE BOUWBLOKKEN. DEZE UITGANGSPUNTEN VORMEN DE BASIS VAN DE SPELREGELKAART.

Stadskwartier Assen

Binnen het Havenkwartier worden drie deelgebieden onderscheiden, ieder met een eigen ruimtelijke identiteit en karakter. Deze gebiedsindeling sluit aan bij de structuurvisie van mei 2024.

## 6.1 Deelgebied Kanaalpark

De Havenkade wordt Kanaalpark en onderscheidt zich door de bijzondere ruimtelijke kwaliteit van het Havenkanaal en de karakteristieke verbreding van het water, de zwaaikom. Het water wordt meer beleefbaar gemaakt en wordt actief onderdeel van de openbare ruimte. De combinatie van breed water en een robuuste groene kade biedt ruimte voor een stedelijk woningbouwprogramma en is uniek binnen de regio. Daarom wordt deze kwaliteit optimaal benut. Langs de gehele Havenkade – vanaf de Booghal tot voorbij de sluis – wordt ingezet op een compacte, stedelijke bebouwingsstructuur met een relatief hoge mate van functiemenging. Hierdoor kan er een levendig waterfront ontstaan waar wonen, werken, voorzieningen en verblijf elkaar versterken.

De stedenbouwkundige structuur bestaat uit een reeks bouwblokken. Ieder bouwblok grenst zowel aan een (leef)straatje als aan een woonhofje. Door deze afwisseling van hoven en straten ontstaat ongeveer iedere 50 tot 60 meter een opening in de bebouwingswand langs de Havenkade.

van verschillende gebouwtypen. Deze variatie draagt bij aan de menselijke maat en zorgt voor een aantrekkelijk straatbeeld, terwijl tegelijkertijd wordt aangesloten bij de schaal en robuustheid van het voormalige industriële werkgebied. Binnen de bouwblokken worden grondgebonden woningen gecombineerd met appartementen. Het ligt voor de hand de grondgebonden stadswoningen aan de hofjes en voor een deel aan de leefstraten en het Kanaalpark te situeren.

Appartementen zijn goed voorstelbaar aan de zijde van het Kanaalpark en de C.T Storkweg en hier en daar aan de leefstraten. Hierdoor ontstaat een afwisselend woonmilieu met hoog en laag op korte afstand naast elkaar, ontspannen en stedelijk tegelijkertijd.



# 6 LEIDENDE PRINCIPES & SPELREGELS

**Indicatief programma**
Circa 50% van het bouwveld zal worden bebouwd waarbij er ruimte wordt geboden aan circa 550 woningen in diverse categorieën. Dit is meer dan de helft van het totale programma. Hiervan is circa 15% grondgebonden en 85% appartementen. Binnen het deelgebied Havenkade is de verhouding tussen de verschillende woningbouwcategorieën:

- 28% sociale woningbouw
- 32% middenduur
- 40% vrije sector

Het niet-woonprogramma wordt voor een groot deel in de te handhaven Booghal en de hoge en lage silo gerealiseerd. Daarnaast worden een aantal plinten langs de kade hiervoor ingezet. De plint, onder het hoogteaccent aan het uiteinde van de kade is geschikt voor een bijzonder commercieel programma bijvoorbeeld in de vorm van horeca Bij elkaar komt dit neer op circa 5000m2 werken. Dit is 8% van het totale programma.

**Bouwhoogte**
De minimale bouwhoogte bedraagt 9 meter (3 bouwlagen) en de maximale bouwhoogte langs het Kanaalpark is 26 meter (6 bouwlagen met eventuele kap). Dit is wat hoger vanwege de brede maat van deze stedelijke ruimte en de bijzondere woonkwaliteit. Daarnaast komt deze maat veelvuldig voor langs Het Kanaal zoals de nieuwe ontwikkeling Dreuplein, de Triade en een aantal blokken tussen de Nijlandstraat en Het Kanaal. Aan de Storkweg, de woonhofjes en leefstraten is 3-4 bouwlagen de meest passende bouwhoogte met stedenbouwkundige accenten tot 5 bouwlagen. Op prominente locaties langs de Industrieweg en aan het eind van de Havenkade (nr 1) zijn hoogteaccenten toegestaan van maximaal 12 bouwlagen.

**Rooilijn**
In de huidige situatie springt het gevelvlak van het historische Silo ensemble terug ten opzichte van de naastgelegen bebouwing. De hoge silo heeft daarbij een kenmerkend verhoogd bordes.  Deze twee gegevens wordt ook als leidend motief genomen voor de nieuwe gevelwanden aan de Havenkade. Binnen een vastgelegde zone mag de gevel van de nieuwe ontwikkelingen wat naar voren en achteren bewegen (zie 7.2 plintenplan) Bij de overige zijden van de blokken, de binnenzijde, tussenstraten en de C.T Storkweg/Dr.A.F. Phillipsweg, wordt het hoofdgevelvlak in principe in de rooilijn gebouwd.

**Entrees**
Alle hoofdentrees van de appartementencomplexen en de entrees van de eengezinswoningen worden aan de (vier) buitenzijde van de blokken gerealiseerd. Dit geld zowel voor het woon als het werkprogramma. De appartementen op de begane grond krijgen een eigen toegang tot de openbare ruimte.

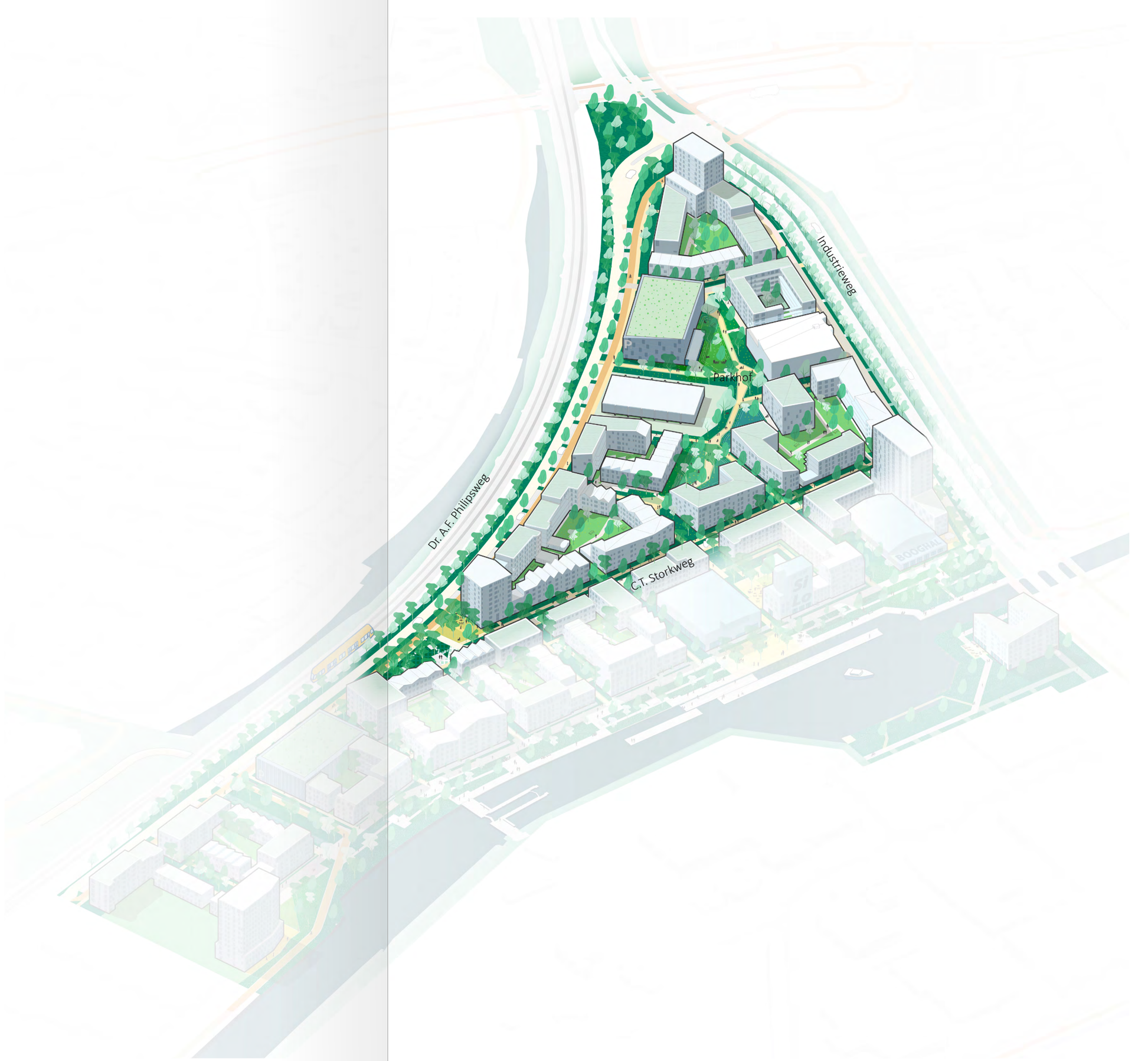
**Parkeren**
In dit gebied wordt een collectieve parkeervoorziening gerealiseerd in de vorm van een bovengrondse parkeergarage die bereikbaar is vanaf de Dr.A.F. Phillipsweg. Deze kan ook worden aangewend voor deelmobiliteit en het afleveren van pakketten. Als naast de parkeergarage, die ruimte biedt aan circa 350 parkeerplaatsen, nog extra parkeerplekken voor bewoners noodzakelijk zijn, dan kan in aanvulling hierop binnen een beperkt aantal blokken nog parkeren worden toegevoegd.  Deze zullen dan direct worden ontsloten vanuit de C.T. Storkweg en/of de Dr. A.F. Phillipsweg.

## 6.2 Deelgebied Parkhof

Dit deelgebied kenmerkt zich door een scherfachtige blokkenstructuur. Deze structuur komt voort uit de wens om enkele bestaande gebouwen te behouden en uit de bijzondere ligging van het gebied, waar drie stedelijke richtingen samenkomen door de omliggende straten. Hierdoor ontstaat een intiem/speels/ en gelaagd gebied met vier verschillende adressen: de C.T. Storkweg, de Dr. A.F. Philipsweg, de Industrieweg en het centraal gelegen groene hof.

De stedenbouwkundige structuur bestaat uit drie grote, halfopen bouwblokken die de hoekstenen van deelgebied Parkhof vormen. Deze blokken beschikken in principe over een collectief groen ingerichte binnentuin, ook wanneer deze als verhoogde tuin boven de parkeergarage wordt gerealiseerd. In het hart van het gebied wordt een reeks kleinere bouwblokken rondom het centrale hof toegevoegd, waardoor een fijnmazige en gevarieerde woonomgeving ontstaat.

Een tweetal gebouwen blijven voorlopig behouden. Het kantoorgebouw aan de Industrieweg, momenteel in gebruik als kantoor met zorg gerelateerde functies in de plint, en het tweelaagse bedrijfsverzamelgebouw aan de Dr.A.F. Philipsweg. Daarnaast wordt binnen het deelgebied een meerlaagse parkeergarage gerealiseerd om het parkeren uit het straatbeeld te halen en de nodige ruimte te creëren voor een groene inrichting.



# 6 LEIDENDE PRINCIPES & SPELREGELS

**Indicatief programma**
Circa 50% van het bouwveld zal worden bebouwd waarbij er ruimte wordt geboden aan circa 425 woningen in diverse categorieën. Hiervan is circa 8% grondgebonden en 92% appartementen. Binnen het deelgebied is de verhouding tussen de verschillende woningbouwcategorieën:

- 36% sociale woningbouw
- 52% middenduur
- 12% vrije sector

Het niet-woon programma wordt voor een groot deel in de twee te handhaven panden gerealiseerd. Daarnaast is er werken voorzien in de plint op de twee hoeken aan de Industrieweg. Een deel van de begane grond van de parkeergarage leent zich goed voor een commerciële voorziening. De toren aan het spoor leent zich goed voor een maatschappelijke voorzienig zoals een buurthuis. Bij elkaar komt dit neer op circa 8400m2 werken. Dit is 8% van het totale programma van dit deelgebied.

**Bouwhoogte**
De minimale bouwhoogte bedraagt 9 meter (3 bouwlagen) en de maximale bouwhoogte bij hoogteaccenten is 17meter (5 bouwlagen met eventuele kap). De maximale hoogte van 5 bouwlagen is voorbehouden aan de Industrieweg en aan het spoor. Hier is voldoende maat en daarmee lucht en ruimte. Daarnaast is dit een veelvoorkomende bouwhoogte langs de doorgaande stadsstraten in de nabijheid van de Binnenstad. Aan de binnenzijde is de bouwhoogte 3-4 bouwlagen vanwege de smallere profielen en de gewenste menselijke maat. Een uitzondering tot 5 bouwlagen is mogelijk mits deze stedenbouwkundig goed te onderbouwen is. Op de hoek Dr. A.F. Philipsweg en Industrieweg wordt een hoogteaccent gerealiseerd van maximaal 11 bouwlagen. De hoek Dr. A.F. Philipsweg en Storkweg krijgt een hoogteaccent van maximaal 9 bouwlagen.

**Rooilijn**
Zowel aan het hof, de C.T. Storkweg en de Industrieweg wordt het voorgevelvlak in de rooilijn gebouwd. De begane grond mag in alle gevallen terugspringen ten opzichte van dit vlak bijvoorbeeld omwille van privacy redenen. Aan de industrieweg ligt het gevelvlak terug ten opzichte van het eigendom. Bouwen in dezelfde rooilijn van het te handhaven kantoorgebouw is het uitgangspunt. Tussen de eigendomsgrens en de rooilijn is circa 3,5 meter beschikbaar voor de realisatie van groene stedelijke voortuinen

**Entrees**
Alle hoofdentrees van de appartementencomplexen en de entrees van de eengezinswoningen worden aan de (vier) buitenzijden van de blokken gerealiseerd. Dit geld zowel voor het woon als het werkprogramma. De appartementen op de begane grond krijgen een eigen toegang tot de openbare ruimte. In Parkhof krijgen de grote bouwblokken op de hoeken een collectieve tuin. Vanuit de hoofdentrees van de appartementen is er een directe doorkoppeling met deze tuin waardoor deze meer is dan kijkgroen.

**Parkeren**
In dit gebied wordt een collectieve parkeervoorziening gerealiseerd in de vorm van een bovengrondse parkeergarage. Deze kan ook worden aangewend voor deelmobiliteit en een afgiftepunt van pakketten. Mocht naast de parkeergarage die ruimte biedt aan circa 350 parkeerplaatsen nog extra stallingsplekken voor bewoners noodzakelijk zijn dan kan in aanvulling hierop binnen enkele blokken nog parkeren worden toegevoegd. De noodzakelijkheid hiervan zal goed onderbouwd moeten worden.

## 6.3 Deelgebied Havenblok

Het Havenblok bevindt zich op een markante locatie in Assen, waar zowel de stedelijke hoofdstructuur voor het autoverkeer als fietsverkeer en het Havenkanaal elkaar kruisen. De locatie vormt een belangrijk schakelpunt tussen de gebiedsontwikkeling van het Havenkwartier, het Stadsbedrijvenpark en de binnenstad. Dankzij de ligging aan het water en langs de Industrieweg is het gebouw vanaf grotere afstand goed zichtbaar en is daarmee beeldbepalend in de stad. Een uitgesproken, herkenbaar en alzijdig vormgegeven gebouw dat de entree van het Stadskwartier markeert, is op deze locatie dan ook passend.

Het Havenblok staat niet op zichzelf, maar maakt ruimtelijk onderdeel uit van een karakteristiek industrieel ensemble. De monumentale graansilo's en de Booghal geven het gebied een krachtige identiteit. Het Havenblok sluit hierop aan door de schaal en massaopbouw zorgvuldig af te stemmen op het aanwezige erfgoed. Hierdoor ontstaat een eigentijdse toevoeging die het industriële karakter van het gebied respecteert en versterkt.
Indicatief programma

In het Havenblok zijn tussen de 25 en 38 woningen voorzien in het hogere segment. Naast wonen is er een commercieel programma voorzien in de plint van circa 250m2.

- -% sociale woningbouw
- -% middenduur
- 100% vrije sector



# 6 LEIDENDE PRINCIPES & SPELREGELS

Voor de ontwikkeling van de locatie Havenblok 1 wil de gemeente een aanbesteding starten via verkoopprocedure. De besluitvorming daarover loopt vooruit op de besluitvorming over dit ontwikkelkader. Om een compleet beeld van de totale ontwikkeling van het Havenkwartier te geven, zijn de plannen voor Havenblok in dit ontwikkelkader integraal opgenomen. Als er inhoudelijke verschillen blijken te zijn tussen de documenten voor Havenblok 1 en dit ontwikkelkader, dan zijn de stukken van Havenblok 1 leidend.

Van december 2025 tot medio januari 2026 heeft een participatietraject plaatsgevonden gericht onder andere op de uitstraling en architectuur van het gebouw. Het uitgangspunt hierbij was het realiseren van een opvallend en karakteristiek gebouw dat een duidelijke meerwaarde biedt voor de stad en het Havenkwartier. De architectuur krijgt een eigentijds en onderscheidend karakter en zal fungeren als een herkenningspunt in de omgeving.

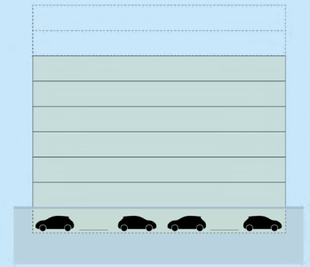
De stedenbouwkundige uitgangspunten en gewenste beeldkwaliteit die in de aanbestedings documenten zijn opgenomen zijn hiernaast samengevat.

**Bouwhoogte**
Er is een bouwhoogte van gemiddeld 6 bouwlagen vastgesteld. Een stevig volume is hierdoor mogelijk. Gemiddeld 6 lagen betekent dan ook niet dat het blok maximaal 6 bouwlagen wordt. Als de helft van het volume hoger wordt, bijvoorbeeld 8 bouwlagen zal de andere helft 4 bouwlagen moeten worden. 4 bouwlagen is als ondergrens gedefinieerd voor het blok.

**Rooilijn**
Het Havenblok heeft een vaste rooilijn. Waarin gebouwd dient te worden. Uitkragingen van de gevel zijn, zij het in beperkte mate, mogelijk. Een inspirerend voorbeeld hiervan is de uitkraging van de lage silo

**Entrees**
De hoofdentree van het alzijdige blok is voorzien aan de zijde van de Industrieweg. De functionele toegang voor de auto en fiets wordt gepositioneerd aan de Hobokenstraat. De gewenste horeca in de plint van het blok krijgt de mogelijkheid van een eigen bezoekerstoegang aan de waterzijde

**Parkeren**
Het bewoners parkeren wordt volledig ondergronds onder het Havenblok gerealiseerd. Er wordt minimaal één parkeerplaats per woning in de kelder gerealiseerd.



Impressie havenkade

## 6.4 Spelregelkaart

De raamwerkkaart, de voorbeelduitwerking (programmatische toets), de leidende principes per deelgebied en het plintenplan vormen de input voor de spelregelkaart. De spelregelkaart geeft op hoofdlijnen het ruimtelijk en programmatisch kader aan waaraan de gebiedsontwikkeling de komende jaren moet voldoen.



## Legenda | ontsluiting en openbare ruimte

| Onderwerp | Spelregels |
|---|---|
| Leefstraat - positie vast | 1 Nieuw te realiseren leefstraatje voor langzaam verkeer, tevens toegankelijkvoor nood en hulpdiensten<br>2 Positie zoals aangegeven op de kaart |
| Doorgang via hof - positie NTB | 1 Nieuw te realiseren openbare doorsteek voor langzaam verkeer, toegankelijk voor nood-en hulpdiensten<br>2 Positie nog nader te bepalen bij uitwerking van de bouwvelden |
| Doorgang door blok - positie NTB | 1 Nieuw te realiseren informele openbare doorsteek voor langzaam verkeer tussen C.T. Storkweg en Dr.A.F. Phillipsweg<br>2 Positie nog nader te bepalen bij uitwerking van dit bouwveld |
| Gewenste oversteek - korte termijn | 1 Nieuw te realiseren openbare oversteek voor langzaam verkeer ten behoeve van de verbinding tussen Havenkwartier en Binnenstad |
| Gewenste oversteek - lange termijn | 1 Op de lange termijn wenselijke nieuw te realiseren openbare oversteek voor langzaam verkeer |
| Spooronderdoorgang fiets en voetganger | 1 Nieuw te realiseren (regionale) fietsontsluiting met nieuwe verbinding onder het spoor. De fietsroute over de kade wordt ruimtelijk geintegreerd in het ontwerp voor het Kanaalpark |
| Parkhof | 1 Openbaar toegankelijke ruimte van tenminste 5000m2 (exclusief de aangrenzende leefstraten)<br>2 Groene inrichting: minimaal 70% onverhard, afgestemd op gebruik als ontmoetingsplek<br>3 Minimaal 8 bomen van de 1e orde en 12 bomen van de 2e orde<br>4 Speelvoorziening / speelaanleiding 4-10 jaar |
| Woonhofjes | 1 Openbaar toegankelijke ruimte van tenminste 5000m2 (exclusief de aangrenzende leefstraten)<br>2 Groene inrichting: minimaal 70% onverhard, afgestemd op gebruik als ontmoetingsplek<br>3 Minimaal 8 bomen van de 1e orde en 12 bomen van de 2e orde<br>4 Speelvoorziening / speelaanleiding 4-10 jaar |
| Entreezijde wonen | 1 Entreezijde van woonprogramma aan de openbare ruimte.<br>2 Begane grond appartementen hebben direct toegang naar de straat. |
| Entreezijde commercieel/ maatschappelijk | 1 Entreezijde van commercieel, cultureel, maatschappelijk, horeca |
| Entreezijde parkeergarage voetganger | 1 Entreezijde parkeergarage voor voetgangers<br>2 Gekoppeld aan de looproute door het Parkhof |
| Entreezijde parkeergarage auto | 1 Entreezijde parkeergarages voor autoverkeer |

## Legenda | bouwvelden en massa

| | |
|---|---|
| Plangrens | 1 Grens van het te herontwikkelen gebied inclusief openbare ruimte |
| Ontwikkelgebied Havenblok | 1 Ontwikkelgebied voor bijzonder iconisch gebouw<br>2 hiervoor zijn de stedenbouwkundige uitgangspunten en de gewenste beeldkwaliteit reeds vastgesteld en daarmee ook het uitgangspunt voor de spelregels. Hieronder de hoofdpunten:<br>1. Buitenruimte rondom is openbaar, inrichting kan in overleg aansluiten functie op de begane grond. bijvoorbeeld terrasruimte<br>3. Woningbouw: 100% appartementen vrije sector.<br>4. Niet-woonprogramma: circa 250m2 (commercieel, horea, of maatschappelijk<br>5. De gemiddelde bouwhoogte is 6 bouwlagen, de maximale bouwhoogte is 8 bouwlagen |

| Onderwerp | Spelregels |
|---|---|
| Ontwikkelgebied Kanaalpark | 1 Ontwikkelgebied tussen Kanaalpark en C. T. Storkweg/ Dr. A.F. Philipsweg<br>2 Openbare ruimte word op private grond gerealiseerd en overgedragen aan gemeente<br>3 Woningbouw: 28% sociale woningbouw, 32% middenduur 40% vrije sector<br>4 Niet woonprogramma: Circa 500m2 (commercieel, horea, cultuur of maatschappelijk) |
| Ontwikkelgebied Parkhof | 1 Collectief gebruikte binnentuinen te realiseren binnen de bouwblokken<br>2 Bij realiseren van eengezinswoningen kan binnengebied ook geheel of ten dele privaat zijn<br>3 Uitgangspunt is tenminste 50% van het oppervlak groen in te richten em=n zoveel mogelijk bomen te planten<br>4 Indien de tuin boven een parkeeroplossing wordt gerealiseerd is er voldoende gronddekking om opgaande beplanting te kunnen realiseren |
| Private/collectieve binnentuinen | 1 Ontwikkelgebied tussen C. T. Storkweg, Dr. A.F. Philipsweg en Industrieweg<br>2 Openbare ruimte wordt op private grond gerealiseerd en overgedragen aan gemeente<br>3 Woningbouw: ca 36% sociale woningbouw, 52% middenduur 12% vrije sector<br>4 Niet woonprogramma: ca. 8500m2 (commercieel of maatschappelijk) |
| Vaste rooilijn | 1 Rooilijn (toekomstige grens openbaar prive)<br>2 Het gevelvlak wordt in principe gebouwd in de rooilijn met uitzondering van de Havenkade waar het gevelvlak terug komt te liggen ten opzichte van de rooilijn (zie plintenplan op blz ..) |
| Uiterste rooilijn | 1 Uiterste rooilijn, hier is enige flexibiliteit gewenst bij de bepaling van de toekomstige vaste rooilijn.<br>2 De uiterste rooilijn is bepaald op basis van de minimale maat van de openbare ruimte<br>3 Het gevelvlak wordt gebouwd in de rooilijn |
| Pandenstructuur | 1 Lange gevels worden verdeeld in kleinere bouwkundige eenheden, ter voorkoming van eentonige wandvorming |
| Te handhaven bebouwing | 1 Een tweetal werkgebouwen wordt als vaststaand gegeven meegenomen in de gebiedsontwikkeling. Herontwikkeling of structurele verbetering van deze gebouwen is evenwel wenselijk |
| Bouwhoogte in bouwlagen (4 - 8) | 1 Ontwikkelgebied Havenblok; bouwhoogte is vastgelegd op gemiddeld zes lagen met een maximale hoogte van acht bouwlagen en een minimale hoogte van vier bouwlagen |
| (4 - 6)<br>(3 - 4) | 1 Ontwikkelgebied Havenkade; bouwhoogte varieert tussen drie en zes bouwlagen (muv bijgebouwen die ook lager kunnen). Langs de Havenkade/Kanaalpark kan er tot maximaal zes lagen worden gebouwd<br>2 Aan de Storkweg, in de woonhofjes en langs de leefstraten geldt een maximale bouwhoogte van vier bouwlagen. Hoogteaccenten van maximaal vijf bouwlagen zijn mogelijk, mits hiervoor een duidelijke stedenbouwkundige aanleiding is en deze ruimtelijk goed wordt onderbouwd |
| (3 - 5)<br>(3 - 4) | 1 Ontwikkelgebied Spoordriehoek; bouwhoogte variert tussen de drie en vijf bouwlagen (muv bijgebouwen die ook lager kunnen) De maximale bouwhoogte van vijf bouwlagen is voorbehouden aan de bebouwingswand aan de Industrieweg en de Dr.A.F. Phillipsweg.<br>2 Aan de binnenzijde, rondom het Parkhof en langs de bebouwingswand aan de C.T. Storkweg, varieert de bouwhoogte van drie tot vier bouwlagen. Hoogteaccenten van maximaal vijf bouwlagen zijn, indien ondergeschikt aan het totale hoogtebeeld, mogelijk, mits hiervoor een duidelijke stedenbouwkundige aanleiding is en deze ruimtelijk goed worden onderbouwd |
| Hoogteaccent | 1 Hoogteaccent van links naar rechts: tot dertien lagen, elf lagen en negen lagen<br>2 Exacte positie is nader te bepalen binnen het aangegeven bouwvlak |

## Legenda |programma

| Onderwerp | Spelregels |
|---|---|
| Zoekgebied horeca/commercieel/ maatschappelijk | 1 Locatie waar commercieel, maatschappelijk of horeca programa mogelijk is<br>2 Uitgangspunt is maximaal 3 zelfstandige horecavestigingen die ook onderling complementair zijn (bv een koffiebar, ijssalon, café of restaurant) |
| Zoekgebied commercieel/ maatschappelijk | 1 Zoekgebied waar nieuwe commerciële functies, zoals zorginstellingen, werkplekken in de plint mogelijk zijn<br>2 Dit zijn 'niet-woonfuncties' die passen bij een woongebied of dienend zijn aan het woonprogramma |
| Wenselijke culturele voorzieningen | 1 Ruimte voor culturele programma's langs de Havenkade bij voorkeur te realiseren in het erfgoed |
| Kleinschalige evenementen in de openbare ruimte | 1 Ruimte voor kleinschalige (Silohof) en middelgrote evenementen (kadeplein) gerelateerd aan de programmering van het Silo ensemble |
| Transformatie erfgoed | 1 Behoud en transformatie van het waardevol industrieel erfgoed of karakteristieke bebouwing dat bijdraagt aan het bijzondere en stoere karakter van het Havenkwartier. |
| Bijzondere watergebonden voorziening | 1 Ruimte voor een bijzonderere watergebonden recreatieve voorziening op het water. Het openbare ruimte ontwerp kan hierop worden aangepast |
| Voorkeurspositie parkeergarage | 1 Het uitgangspunt is dat er twee centrale parkeergebouwen worden gerealiseerd voor bewoners en ten dele ook bezoekers van bewoners en bezoekers van voorzieningen<br>2 De voorkeurspositie van de parkeergarages is weergegeven in de kaart |

## Legenda | plinten: ter verduidelijking zie bijlage B - plintenplan

| | |
|---|---|
| I. Havenkade | 1 Plinttype I - Havenkade: In de rooilijn ligt een verhoogd architectonisch meeontworpen bordes van 0,5 tot 1 meter tov maaiveld hoog. Deze dient als een stedelijke stoep/rand aan de Havenkade. De eerste verdieping verspringt tov deze rand 3 meter terug ten opzichte van deze rooilijn. Het gevelvlak van de bovenliggende verdiepingen mag in de rooilijn worden gebouwd |
| II. Industrieweg | 1 Plinttype II - Industrieweg: In de rooilijn ligt een onder architectuur opgetrokken begrenzing (muurtje/muur+plantenbak) waarachter zich een groene al dan niet verhoogde (maximaal 50cm tov maaiveld) buitenruimte bevindt. Deze kan verscheidene vormen aannemen zoals een stedelijk voortuintje of verhoogd bordes. De bebouwing ligt in de tweede linie op in hert verlengde van het gevelvlak van het te handhaven kantoorpand |
| III. C.T. Storkweg<br>Nieuwe doorsteek<br>Dr. A.F. Philipsweg | 1 Plinttype III - De doorgaande straten C.T. Storkweg, doorsteek en Dr. A.F. Philipsweg: De nieuwe rooilijn ligt achter de huidige eigendomsgrens. of in het geval van de verbindingsweg geheel buiten het huidige openbaar gebied. Het gevelvlak wordt gebouwd in deze nieuwe rooilijn. Individuele buitenruimtes van de woningen op de begane grond worden ' inpandig' achter de gevel gerealiseerd. Het groen loopt tot aan de rooilijn. Entrees van grondgebonden woningen worden paargewijs ontsloten via een smal toegangspad door het groen.<br>2 Appartementen op de begane grond worden via de hoofdtentree van het complex ontsloten om teveel doorsnijdingen van het groen te voorkomen. |
| IV. Leefstraten | 1 Plinttype IV - Leefstraatjes: Het gevelvlak wordt gebouwd in de rooilijn. De plint is vergelijkbaar met type II. Buitenruimtes op de begane grond worden achter de gevel gerealiseerd, bv in een nis in de bebouwingswand. Het groen ligt hier vervolgens tegenaan. Aan de leefstraatjes worden in veel gevallen grondgebonden woningen gerealiseerd. Entrees van de begane grond woningen worden zoveel mogelijk paargewijs ontsloten via een smal toegangspad pad |
| V. Woonhofjes | 1 Plinttype V - Woonhofjes: Het gevelvlak wordt gebouwd in de rooilijn. De buitenruimtes op de begane grond worden deels achter de gevel gerealiseerd, bijvoorbeeld door toepassing van diepe neggen. Een plintstoep van 1 meter op gemeentelijke grond kan door aanwonenden informeel worden toegeeigend bijvoorbeeld voor bankjes plantenbakken ed |

# 7. RANDVOORWAARDEN

DE HERONTWIKKELING VAN HET HAVENKWARTIER IS EEN COMPLEXE OPGAVE WAARBIJ DIVERSE MILIEUASPECTEN EEN BELANGRIJKE ROL SPELEN.

Stadskwartier Assen

## 7.1 Milieuaspecten

Om de haalbaarheid van de voorgenomen gebiedsontwikkeling te beoordelen, zijn reeds verschillende milieuonderzoeken uitgevoerd.

Deze onderzoeken geven inzicht in de aanwezige belemmeringen en bieden tegelijkertijd handvatten voor de wijze waarop deze, met passende beheersmaatregelen, kunnen worden weggenomen of beperkt.

De onderzoeken richten zich met name op de thema's stikstof, geur en geluid. Overige milieuaspecten, zoals trillingen, windhinder, luchtkwaliteit en archeologie, worden onderzocht in het kader van de wijziging van het omgevingsplan. Deze onderzoeken worden naar verwachting in het najaar van 2026 opgestart, zodra het stedenbouwkundig kader is vastgesteld.

Op de volgende pagina's wordt per milieuaspect een overzicht gegeven van de resultaten van de reeds uitgevoerde onderzoeken en de aandachtspunten die daaruit voortvloeien voor de verdere planuitwerking.

**Externe veiligheid**

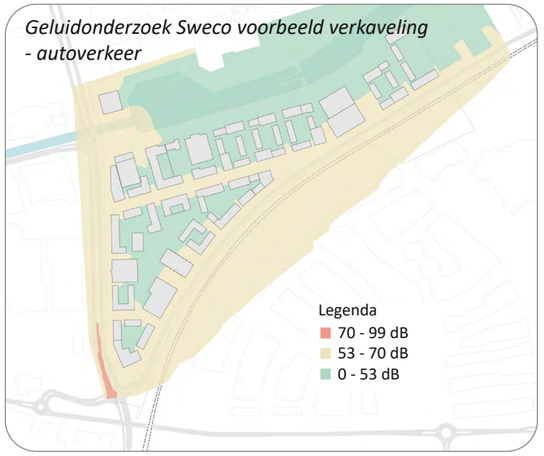
Voor de herontwikkeling van het Havenkwartier is onderzoek gedaan naar externe veiligheid. Onderzocht is welke externe veiligheidsrisico's aanwezig zijn en welke gevolgen deze hebben voor de nieuwe ontwikkeling. Drie risicobronnen zijn beoordeeld: Bedrijven in de omgeving met een risicocontour (ook wel PR 10-6 contour genoemd*), de Basisnet-spoorlijn (Groningen - Meppel) en de Gasunie- aardgasleiding. Uit de analyse blijkt dat bedrijven in de omgeving met een risicocontour en de aardgasleiding geen belemmeringen vormen voor de ontwikkeling.

De belangrijkste Risicobron is de spoorlijn waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Doordat er straks circa 1.000 woningen worden ontwikkeld in het Havenkwartier neemt het groepsrisico* toe door de grotere bevolkingsdichtheid. Echter wordt de oriëntatiewaarde* niet overschreden en blijft binnen de wettelijke normen. Het rapport concludeert dat de herontwikkeling van het Havenkwartier vanuit het oogpunt van omgevingsveiligheid uitvoerbaar is mits aanvullende maatregelen worden getroffen. De belangrijkste risicobron is de naastgelegen spoorlijn waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Hoewel het groepsrisico toeneemt door de nieuwe woonfunctie van het gebied, blijft dit binnen de wettelijke normen. Verder zijn de bouwblokken zijn zo gepositioneerd dat deze buiten het brandaandachtsgebied van het spoor liggen. Bouwkundige brandpreventieve maatregelen kunnen dan ook achterwege blijven. Daarnaast wordt aanbevolen te zorgen voor een goede bereikbaarheid voor hulpdiensten, voldoende bluswatervoorzieningen, veilige vluchtroutes en afsluitbare ventilatie om bescherming te bieden bij een mogelijke gifwolk. In de verdere uitwerking van de deelgebieden wordt dit meegenomen.

*Externe veiligheid rondom het Havenkwartier*




*Geluidonderzoek Sweco voorbeeld verkaveling - autoverkeer*



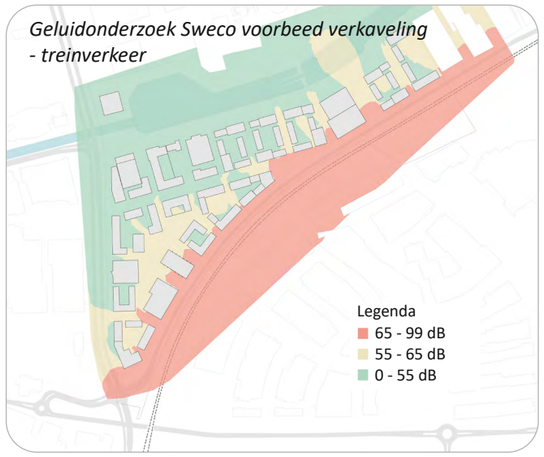

*Begrippen:*

- *De plaatsgebonden risicocontour van één op de miljoen per jaar (10-6) wordt gebruikt als basis voor de veilige afstand tussen activiteiten met gevaarlijke stoffen en andere activiteiten zoals wonen.*
- *Groepsrisico: Het groepsrisico is de kans dat een groep van een bepaalde omvang (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) tegelijkertijd dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen.*
- *De oriëntatiewaarde is een referentiewaarde voor het groepsrisico. Het geeft de maatschappelijk aanvaardbare kans aan op een ramp met een bepaalde omvang als gevolg van vervoer en opslag van gevaarlijke stoffen.*

Het weg- en railverkeer zorgen op delen van het plangebied voor een verhoogde geluidsbelasting. Voor het wegverkeer wordt de hoogste geluidsbelasting veroorzaakt door de Dr. A.F. Philipsweg en de Industrieweg. Hoewel de maximale grenswaarde van 70 dB niet wordt overschreden, ligt de geluidsbelasting op enkele locaties wel boven de voorkeursgrenswaarde van 53 dB. Als onderdeel van de ontwikkeling van het Havenkwartier wordt de Dr. A.F. Philipsweg heringericht en wordt de maximumsnelheid op termijn verlaagd naar 30 km/uur. Hierdoor neemt de geluidsbelasting op de aangrenzende gevels af.

De ligging van het Havenkwartier langs de spoorlijn Groningen–Meppel heeft een grotere invloed op de geluidsbelasting. Op diverse locaties, met name bij de eerstelijnsbebouwing langs de Dr. A.F. Philipsweg, wordt de grenswaarde van 65 dB overschreden. Om een goed woon- en leefklimaat te realiseren, is het nodig om bebouwing uit te voeren met dove gevels of vliesgevels. Hiermee kan worden voldaan aan de geldende eisen en blijft de gewenste stedelijke ontwikkeling van het Havenkwartier mogelijk.

*Geluidonderzoek Sweco voorbeeld verkaveling - treinverkeer*





*Geluid risicogebied rondom het Havenkwartier*

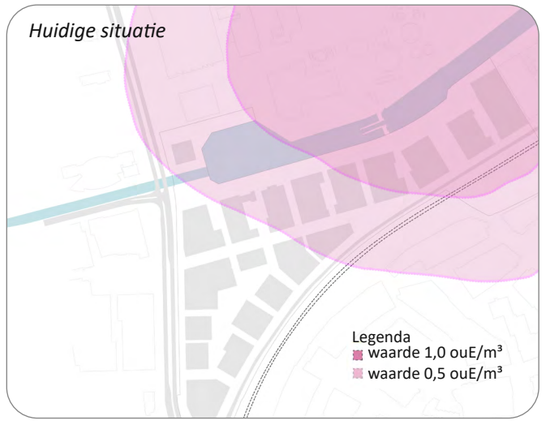
**Geluid afkomstig van bestaande bedrijven (industrielawaai)**
De bestaande bedrijven in en rondom het plangebied hebben over het algemeen een beperkte invloed op de geluidsbelasting binnen het Havenkwartier. Uitzondering hierop vormt het bedrijf aan de Dr. A.F. Philipsweg 37a, aan de noordoostzijde van het plangebied. Een deel van de geluidscontour van dit bedrijf ligt over de aangrenzende ontwikkellocatie. Bij de verdere planuitwerking wordt hiermee rekening gehouden, zodat een goed woon- en leefklimaat kan worden gerealiseerd.

Daarnaast blijven enkele bedrijven binnen het plangebied gedurende een overgangsperiode in bedrijf. Om de transformatie van het gebied zorgvuldig te laten verlopen, worden in het omgevingsplan specifieke overgangsregels opgenomen. Waar nodig worden daarnaast tijdelijke maatregelen getroffen om eventuele geluidhinder te beperken en de bedrijfsvoering en gebiedsontwikkeling gedurende de overgangsperiode goed op elkaar af te stemmen.

**Stikstof**
Uit het stikstofonderzoek blijkt dat voor de ontwikkeling van het Havenkwartier een natuurvergunning nodig is. Om grote gebiedsontwikkelingen in Drenthe weer mogelijk te maken, is de provincie Drenthe een pilot gestart. Binnen deze pilot is de provincie bereid om voor zes grote ontwikkelingsprojecten, waaronder het Havenkwartier, een natuurvergunning te verlenen. Dit is ook mogelijk als tijdens de gebruiksfase sprake is van een permanente toename van stikstofdepositie. Op dit moment worden de benodigde onderzoeken en de ecologische passende beoordeling opgesteld. De verwachting is dat deze eind 2026 gereed zijn. Daarna kan de natuurvergunning worden aangevraagd bij de provincie.
In de planning wordt de natuurvergunning verleend voordat de gemeenteraad het wijzigingsbesluit voor het omgevingsplan vaststelt.

**Bodem**
Uit de uitgevoerde bodemonderzoeken blijkt dat op verschillende locaties binnen het Havenkwartier sprake is van bodemverontreinigingen. Dergelijke verontreinigingen zijn niet ongebruikelijk op voormalige bedrijventerreinen en vormen op zichzelf geen onoverkomelijke belemmering voor de voorgenomen transformatie naar wonen. De aard, omvang en risico's van de verontreinigingen kunnen per ontwikkellocatie worden beoordeeld, waarna door middel van sanering, afscherming of andere beheersmaatregelen een geschikte en veilige woonomgeving kan worden gerealiseerd. Bodemverontreiniging wordt daarmee beschouwd als een aandachtspunt binnen de herontwikkeling, maar niet als een onoplosbaar probleem.

**Geur RWZI**
Uit verschillende onderzoeken blijkt dat de RWZI in de huidige situatie beperkend is voor de ontwikkelingen in Havenkwartier. Uit de geuronderzoeken blijkt dat enkel het afdekken van verschillende onderdelen van de RWZI voldoende is om de geurimmissie dusdanig te verminderen dat het onder de geldende geurnormen valt ter plaatse van de nieuwbouwlocatie.
De gemeente sluit met het Waterschap Hunze en Aa's een overeenkomst zodat de juiste maatregelen op de RWZI worden genomen.



*Huidige situatie*



*Toekomstige situatie*

## 7.2 Water & ondergrond

Het wordt druk in de ondergrond van het Havenkwartier. De infrastructuur voor energie en warmte, de verzwaring van het elektriciteits-netwerk, de klimaatadaptieve maatregelen en bomen hebben een grote boven- en ondergrondse ruimteclaim. Om conflictsituaties te voorkomen moet het inpassen van al deze opgaven goed op elkaar op elkaar worden afgestemd. Naast de bovengrondse ruimtelijke afweging moet worden gezorgd voor een goed afgewogen ondergrondse ruimtelijke ordening. wij maken hiervoor weloverwogen ontwerpkeuzes

**Grondwater**
In de huidige situatie zijn de grondwaterstanden in de winter te hoog en in de zomer te laag. In de winter staat het grondwater op sommige plekken tot aan maaiveld. In de zomer kan het grondwater wegzakken onder de leemlaag. Dan kan het alleen worden aangevuld door regen. Dit betekent dat er in de winter overlast wordt veroozaakt door natte kruipruimtes, terwijl er in de zomer te weinig water is voor groen en bomen.

Om te zorgen voor optimale grondwaterstanden moet in de hele wijk een DT-riool (drainage transport-riool) met een diameter van 200 mm worden aangelegd. Door te werken met een regelbaar drainageniveau wordt de grondwaterstand in de zomer hoger gehouden om grondwater vast te houden voor groen. In de winter wordt een lager grondwaterniveau aangehouden om extra water af te voeren en zo overlast door hoge grondwaterstanden te beperken.

# 7 RANDVOORWAARDEN

**Riolering**
In het Havenkwartier ligt nu een gescheiden rioolstelsel. Ook in de nieuwe situatie moet een gescheiden riool worden aangelegd. Het riool in de Dr.A.F. Philipsweg en CT Storkweg moet worden vervangen. Het riool in de Industrieweg moet blijven liggen. Het riool in de Havenkade moet deels worden vervangen (kleine diameters langs de panden) en deels blijven liggen (grote diameters langs het water).

Het detailontwerp van de riolering is afhankelijk van de uiteindelijke inrichting van de wijk. Voor nu kan worden uitgegaan van de volgende afmetingen:

- Vuilwater riool (DWA) -riool gelijke diameters
- Hemelwater afvoer (HWA) -riool moet worden vergroot vanwege nieuwe ontwerpeisen als gevolg van klimaatontwikkelingen. Omdat er meer regen valt, rekenen we met zwaardere buien. Hier kan worden uitgegaan van een slag groter dan in de huidige situatie (dus 300 mm wordt 400 mm en 400 mm wordt 500 mm)

*Riolering: vervangen en behouden*




Op de meeste locaties kan worden uitgegaan van het huidige tracé van de riolering. Uitzondering hierop is de locatie van de fietstunnel onder het spoor door. Om deze te kunnen kruisen, moet de riolering worden omgelegd.

**Ondergrond**
Het plangebied ligt in een grondwaterbeschermingsgebied. Dit is een boringsvrije zone waardoor diepe boringen niet zijn toegestaan.

**Watergangen**
In en rond het plangebied zijn twee watergangen aanwezig. Aan de noordzijde ligt het Havenkanaal. Deze is door de sluis gescheiden in een hoog waterpeil (westzijde) en een laag waterpeil (oostzijde). Het Havenkanaal voert in oostelijke richting af naar het Noord-Willemskanaal. Aan de zuidkant van het gebied loopt de spoorsloot. Deze ligt deels op gemeentelijk grondgebied en deels op particulier terrein. De spoorsloot voert via het HWA-riool af naar het Havenkanaal (ten oosten van de sluis).

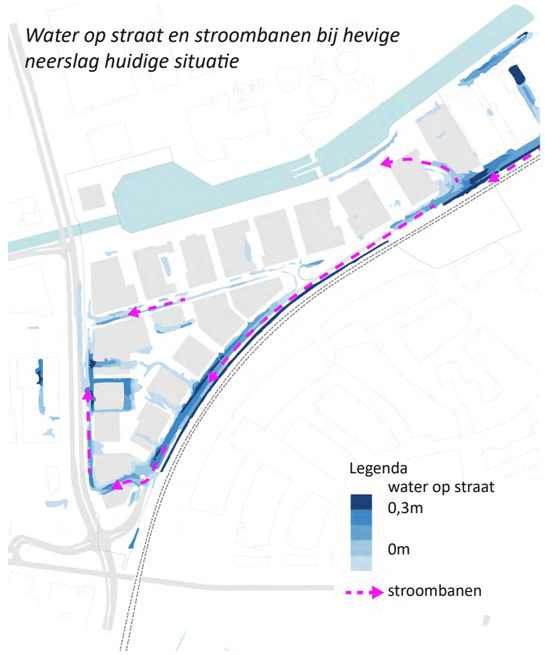
**Maaiveldverloop**
Het maaiveld in het Havenkwartier loopt af van oost naar west. Het diepste punt ligt rond Industrieweg 10. Dit pand blijft gehandhaafd. Door het maaiveldverloop stroomt het water richting de zuid(west)zijde van het plangebied. Dit is precies tegenovergesteld aan de gewenste afvoerrichting van het water naar het Havenkanaal ten oosten van de sluis.

Bij hevige neerslag ontstaat overlast doordat regenwater in stroombanen over maaiveld stroomt en blijft staan op de laagstgelegen plekken in het gebied.

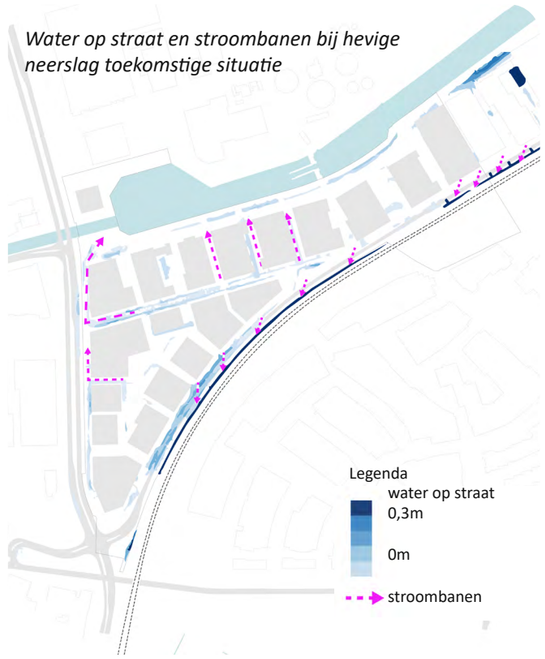
Om deze wateroverlast te beperken zijn diverse maatregelen op maaiveld en in de ondergrond noodzakelijk:

1 De stroombaan die vanaf noordoosten over Dr.A.F Philipsweg loopt moet worden afgebogen naar het Havenkanaal. Dit kan door de spoorsloot te vergroten en het wegprofiel aan te passen zodat de weg naar één kant afwatert (op 1 oor) naar de spoorsloot. Het water moet daarna via een HWA-riool met een diameter van 1000 mm worden afgevoerd naar het Havenkanaal.
2 Het wegprofiel van het westelijk deel van de Dr.A.F. Philipsweg moet worden aangepast zodat de weg naar één kant afwatert (op 1 oor). Daarbij moet berging worden gecreëerd in (particulier deel van) spoorsloot en/of groenzone
3 De inrichting van maaiveld zo maken dat stroombanen vrij, over de rijbaan, naar het Havenkanaal kunnen stromen. Alleen verkeersdrempels toepassen die door water gepasseerd kunnen worden. Vloerpeilen hoog genoeg maken om te voorkomen dat water panden in kan stromen.
4 De afvoer rond pand Industrieweg 10 moet worden verbeterd door aanleg van extra straatkolken en riolering.

*Water op straat en stroombanen bij hevige neerslag huidige situatie*




*Water op straat en stroombanen bij hevige neerslag toekomstige situatie*



## 7.3 Energietransitie

Met de herontwikkeling van het Havenkwartier wordt de wijk aardgasvrij. De bestaande gas-aansluitingen worden tijdens de toekomstige nutswerkzaamheden verwijderd. Hierdoor neemt de vraag naar elektriciteit toe.

Deze groei wordt niet alleen veroorzaakt door de energiebehoefte van woningen en andere gebouwen, maar ook door toenemend gebruik van elektrische auto's en de bijbehorende laadinfrastructuur. Hierdoor ontstaat extra druk op het elektriciteitsnet. Om deze netcongestie zoveel mogelijk te beperken, wordt ingezet op een toekomst-bestendig energie-systeem. Een belangrijke maatregel en ambitie is de aanleg van een collectief warmtenet. Hiermee wordt warmte vanuit een centrale bron naar woningen en andere functies in het Havenkwartier getransporteerd. Doordat de warmte-voorziening niet volledig afhankelijk is van individuele installaties als warmtepompen, wordt de belasting van het elektriciteitsnet aanzienlijk verminderd.

Daarnaast wordt gestuurd op functiemenging binnen het gebied. Door woningen te combineren met kantoren, daghoreca en andere functies die hun grootste energievraag juist overdag hebben, wordt de elektriciteitsvraag beter gespreid. Hierdoor ontstaan minder piekbelastingen op het net en kan de beschikbare netcapaciteit efficiënter worden benut. Verder wordt er ingezet op lokale opwek van duurzame energie, bijvoorbeeld met zonne-panelen, en op slimme energiesystemen die vraag, opwek en eventuele opslag op elkaar afstemmen. Zo groeit het Havenkwartier uit tot een energiezuinige, toekomstbestendige wijk die bijdraagt aan de energietransitie en tegelijkertijd verantwoord omgaat met de beschikbare netcapaciteit.

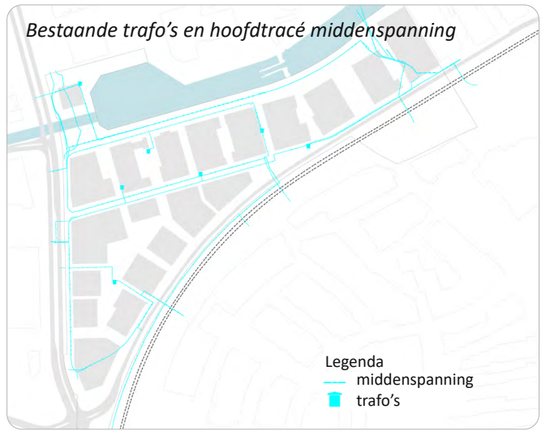
**Uitvoering**

Om de energietransitie in het Havenkwartier mogelijk te maken, wordt de energie-infrastructuur toekomstbestendig ingericht. Hoewel zich in de huidige situatie al enkele grote elektriciteitsverbruikers in het gebied bevinden, is een verzwaring van het elektriciteitsnet noodzakelijk om de toekomstige vraag van woningen, voorzieningen, bedrijven en elektrische mobiliteit te kunnen accommoderen. De gemeente is hierover in overleg met Enexis. Samen worden de benodigde aansluitcapaciteit, de planning van de werkzaamheden en de routering van kabels en leidingen uitgewerkt. Het hoofdtracé van het elektriciteitsnet blijft grotendeels gelijk aan de bestaande situatie. Door de herinrichting van de openbare ruimte worden op verschillende locaties kabels verlegd, bijvoorbeeld van de rijbaan naar het voetpad of andersom. Bij de inrichting van de ondergrond is hiermee rekening gehouden (zie hoofdstuk 3).

Daarnaast zal de transformatorcapaciteit worden uitgebreid. In de huidige situatie zijn vijf transformatorstations (trafo's) aanwezig. Op basis van de verwachte energievraag wordt uitgegaan van een uitbreiding naar circa tien transformatorstations. De exacte locaties van zowel de nieuwe als eventueel te verplaatsen bestaande transformatorstations worden in overleg met Enexis bepaald.

Ook voor het warmtenet is het hoofdtracé ingepland. Het systeem bestaat uit een aanvoerleiding en een retourleiding. De aanvoerleiding komt het Havenkwartier binnen via de C.T. Storkweg en loopt door tot aan de achterzijde van de Dr. A.F. Philipsweg. De retourleiding loopt vervolgens terug langs de voorzijde van de Dr. A.F. Philipsweg. Bij het ontwerp van de openbare ruimte is in de ondergrond ruimte gereserveerd voor beide leidingen. Om piekbelastingen in het warmtenet op te vangen, zijn daarnaast buffervaten voor warmteopslag nodig. Deze zorgen ervoor dat warmte tijdelijk kan worden opgeslagen en op momenten van hoge warmtevraag beschikbaar is. Bij voorkeur worden deze voorzieningen binnen het Havenkwartier gerealiseerd. De definitieve locatie wordt in een later stadium, in samenhang met de verdere uitwerking van het warmtenet en de openbare ruimte, vastgesteld.

*Bestaande trafo's en hoofdtracé middenspanning*

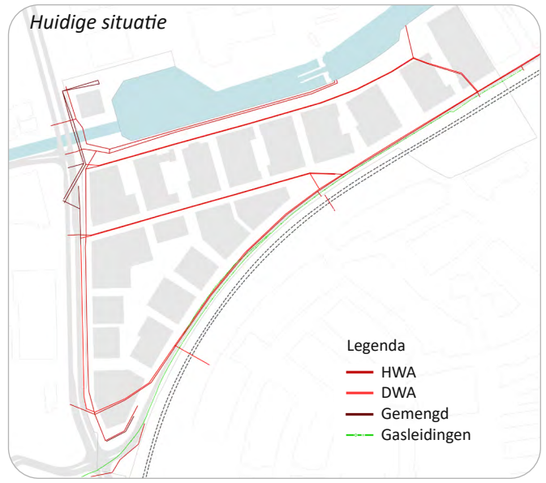



## 7.4 Kabels en leidingen

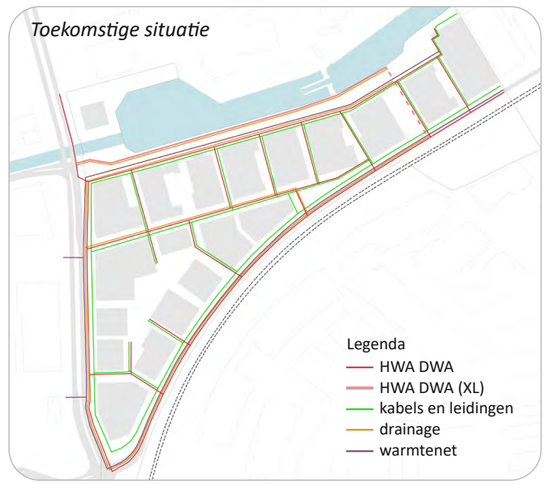
De gemeente voert samen met de nutsbedrijven onderzoek uit naar de benodigde aanpassingen aan kabels en leidingen binnen het Havenkwartier. Daarbij wordt bekeken hoe werkzaamheden gefaseerd kunnen worden uitgevoerd en aangesloten op de ontwikkeling van het gebied.

Het uitgangspunt is dat bestaande infrastructuur behouden blijft waar dat mogelijk is.
De aanwezige middenspanningskabels zijn vanwege de hoge verleggingskosten en grote impact op de energievoorziening leidend bij de uitwerking van de straatprofielen en de inrichting van de ondergrond. Door ontwerpkeuzes hierop af te stemmen en werkzaamheden integraal te programmeren, worden onnodige investeringen voorkomen en wordt zorgvuldig omgegaan met maatschappelijke middelen.

*Huidige situatie*




*Toekomstige situatie*



# 8. PROCES & ONTWIKKELSTRATEGIE

VOOR DE ONTWIKKELING VAN HET HAVENKWARTIER NEEMT DE GEMEENTE DE REGIE. WE KIEZEN VOOR EEN PROACTIEVE ROL OM DE TRANSFORMATIE VAN HET GEBIED MOGELIJK TE MAKEN EN, WAAR NODIG, ONTWIKKELINGEN TE VERSNELLEN.

Stadskwartier Assen

## 8.1 Gemeentelijke investeringen

De gemeente hanteert een proactieve ontwikkelstrategie waarbij samen met grondeigenaren, initiatiefnemers en andere betrokken partijen wordt gewerkt aan de realisatie van een hoogwaardig woon- en leefgebied.

De opgave in het Havenkwartier is complex. Er is sprake van versnipperd eigendom, waarbij de transitie van industrie naar een overwegend woongebied vraagt om een nieuwe verkavelingsstructuur en een andere inrichting van de openbare ruimte. Daarnaast zijn grote ingrepen in de openbare ruimte noodzakelijk, zowel boven- als ondergronds. Hierbij gaat het om een nieuwe inrichting van de openbare ruimte op het gebied van parkeren, groenstructuren, waterberging en de benodigde infrastructuur voor kabels en leidingen. Zoals in dit ontwikkelkader beschreven zijn er vanuit diverse milieuaspecten ook aandachtspunten. Bestaande geluids- en geurcontouren vormen op dit moment nog belemmeringen voor de ontwikkeling van grote delen van het Havenkwartier. Om deze uitdagingen integraal aan te pakken en de transformatie daadwerkelijk op gang te brengen, is regie vanuit de gemeente noodzakelijk.

De gemeente werkt momenteel samen met grondeigenaren en initiatiefnemers aan de ontwikkeling van de eerste 250 woningen in het Havenkwartier. Tegelijkertijd wordt ingezet op het maken van afspraken met verschillende eigenaren en initiatiefnemers in opeenvolgende fases in het gebied. Door deze samenwerking en actieve regie ontstaat stap voor stap een samenhangend, kwalitatief hoogwaardige woon- en leefgebied.

**Grondbeleid en gemeentelijke investeringen**
De gemeente kiest dus voor een proactieve ontwikkelstrategie, waarbij zowel actief als faciliterend grondbeleid wordt ingezet. De gemeente heeft op een aantal strategische locaties gronden en vastgoed verworven om de gebiedsontwikkeling te kunnen sturen en versnellen. Op deze locaties worden bestaande opstallen gesloopt, de gronden bouwrijp gemaakt en vervolgens uitgegeven aan marktpartijen om deze tot ontwikkeling te brengen. Op locaties die in eigendom zijn van ontwikkelaars werkt de gemeente nauw samen met de grondeigenaren om herontwikkelingsplannen tot stand te brengen die passen binnen de ambitie en ontwikkelkaders voor het Havenkwartier.

Een belangrijke randvoorwaarde voor de transformatie van het gebied is het wegnemen van belemmeringen voor woningbouw en werkfuncties. Naast gemeentelijke investeringen in locaties, investeren we daarom ook in het wegnemen van hindercontouren vanuit geluid en geur, zodat nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt en procedures kunnen worden versneld.

Naast investeringen in gronden en vastgoed investeert de gemeente nadrukkelijk in de kwaliteit van de openbare ruimte. Er wordt ingezet op een aantrekkelijke, klimaatbestendige en toekomstbestendige leefomgeving door te investeren in groenvoorzieningen, speelplekken, parkzones, watersystemen, gebouwde parkeervoorzieningen en kwalitatief hoogwaardige verblijfsruimten.
De aanleg van de openbare ruimte ligt grotendeels bij de gemeente. Een deel van de toekomstige openbare ruimte bevindt zich echter op gronden die momenteel in particulier eigendom zijn. Op deze locaties zijn initiatiefnemers verantwoordelijk voor de aanleg van de openbare ruimte als onderdeel van hun gebiedsontwikkeling. De gemeente stuurt hierbij op de kwaliteit van de openbare ruimte (samenhang, technisch, functioneel, beeldkwaliteit). Na realisatie en overdracht neemt de gemeente deze openbare ruimte in eigendom en beheer. De totale investering in de openbare ruimte bedraagt naar raming € 15,3 miljoen (prijspeil 2026), exclusief gebouwde parkeervoorzieningen. Het grootste deel van deze investering wordt door de gemeente gefinancierd.

Ook de bereikbaarheid van het Havenkwartier vormt een belangrijk onderdeel van de ontwikkelstrategie. Om het gebied goed te verbinden met de rest van Assen en de omliggende voorzieningen, is er de wens om een nieuwe onderdoorgang onder het spoor te realiseren voor fietsers en voetgangers. We reserveren hiervoor een bedrag van € 16,- miljoen, waarvan € 4 miljoen vanuit het Havenkwartier. Hiermee wordt niet alleen de bereikbaarheid naar Assen-Oost geoptimaliseerd, maar kan ook worden geprofiteerd van de unieke kwaliteit van het Amelterbos en het landschap van de Drentsche Aa. Dit versterkt de aantrekkelijkheid van het Havenkwartier als nieuw stedelijk woon- en verblijfsgebied.

Door te investeren in de openbare ruimte, het wegnemen van hindercontouren en het strategisch aankopen van locaties probeert de gemeente de ontwikkeling actief te faciliteren. Voor de planning en voortgang zijn we echter wel afhankelijk van initiatiefnemers en marktpartijen. Investeringen vanuit de markt zijn essentieel om de gewenste transformatie van het Havenkwartier te realiseren. Wij als gemeente bouwen namelijk geen woningen, maar we werken samen met grondeigenaren, marktpartijen en corporaties om tot realisatie te komen.

**Financiële middelen**
Voor deze gemeentelijke investeringen zijn binnen het programma Stadskwartier financiële middelen gereserveerd. In totaal investeert de gemeente circa € 143 miljoen in de ontwikkeling van het Stadskwartier, waarvan € 70,3 miljoen is bestemd voor het Havenkwartier. Een belangrijk deel van deze investeringen wordt gedekt uit opbrengsten uit gronduitgifte en het resterende deel wordt gedekt uit het programma Stadskwartier. Uitgangspunt daarbij is dat een deel van de gemeentelijke investeringen, waar dit mogelijk en juridisch passend is, wordt verhaald op marktpartijen via kostenverhaal.
Ter onderbouwing van de financiële uitvoerbaarheid is door Metafoor een globale grondexploitatie (GREX) opgesteld. Deze globale exploitatie laat zien dat de ambities uit het ontwikkelkader passen binnen de beschikbare financiële middelen die door de gemeente zijn gereserveerd. Daarmee is de financiële haalbaarheid van het ontwikkelkader op hoofdlijnen aangetoond. In de vervolgfase wordt voor iedere deelontwikkeling een nadere financiële uitwerking opgesteld, waarbij de haalbaarheid per fase concreet wordt beoordeeld.

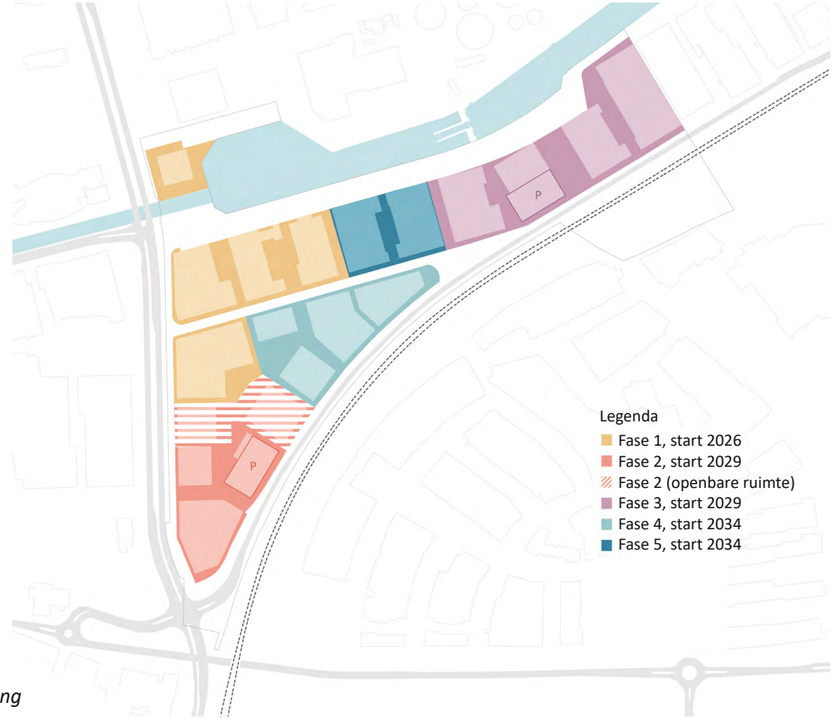
| | **Oppervlakte** | **Investering** |
|---|---|---|
| Inbreng / sloop / sanering | 118.581 m² | € 24.400.000 |
| Bouw- en woonrijp maken | 118.581 m² | € 15.300.000 |
| Gebouwd parkeren | 1 pst | € 17.400.000 |
| Bovenwijkse kosten | 1 pst | € 8.600.000 |
| Plankosten / VAT | 1 pst | € 4.600.000 |
| **Totaal investering** | **118.581 m²** | **€ 70.300.000** |
| Grondopbrengsten | 86.164 m² | € 47.800.000 |
| **Totaal opbrengsten** | **86.164 m²** | **€ 47.800.000** |
| **Resultaat grondexploitatie** | | **€ -22.500.000** |
| Dekking uit programma Stadskwartier | | € 22.500.000 |
| **Financieel resultaat** | | ------ |

*Grex tabel*

## 8.2 Fasering

Dit ontwikkelkader is opgesteld met een tijdshorizon van 10 tot 15 jaar. Het tempo en de volgorde waarin de ontwikkeling plaatsvindt, zijn mede afhankelijk van de marktvraag, initiatieven van initiatiefnemers en de actieve rol van de gemeente. De ontwikkeling van het Havenkwartier is opgedeeld in vijf ontwikkelfasen. Deze fasering is gebaseerd op de eigendomssituatie, de bestaande milieucontouren (geluid en geur; zie hoofdstuk 2.1) en de gefaseerde aanleg van de openbare ruimte, inclusief kabels en leidingen.

De ontwikkeling start in de noordwestkant van het gebied waar circa 250 woningen zijn voorzien. De eerste twee fases omvatten het Havenblok en het eerste deel van de Industrieweg en de Havenkade. Het gaat hierbij om het voormalige Rinsmaterrein, de Booghal, de lage en hoge silo en de omliggende gronden. De gemeente is eigenaar van een groot deel van deze gronden en/of heeft overeenstemming met initiatiefnemers voor ontwikkeling. Dit gebied sluit direct aan op de bestaande stad, waar al goede voorzieningen voor voetgangers en fietsers aanwezig zijn. Op deze manier kan vanaf dag één, vanaf de eerste ontwikkelfase, een leefbare wijk worden gerealiseerd. Voor deze eerste twee ontwikkelfases wordt een directe bouwtitel opgenomen in het omgevingsplan (zie ook 8.3).




*Kaart fasering*

# PROCES & ONTWIKKELSTRATEGIE

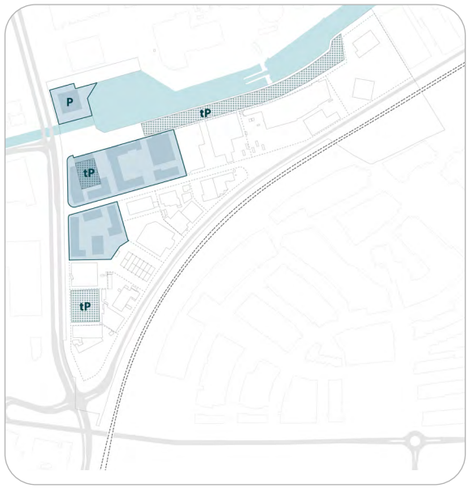
In de komende periode werkt de gemeente samen met initiatiefnemers aan een definitief stedenbouwkundig plan voor deze eerste twee fases.

Voor de daaropvolgende ontwikkelfasen is en gaat de gemeente in gesprek met grondeigenaren en initiatiefnemers. Waar nodig, worden in de toekomst marktuitvragen gedaan voor de verdere ontwikkeling van het Havenkwartier.

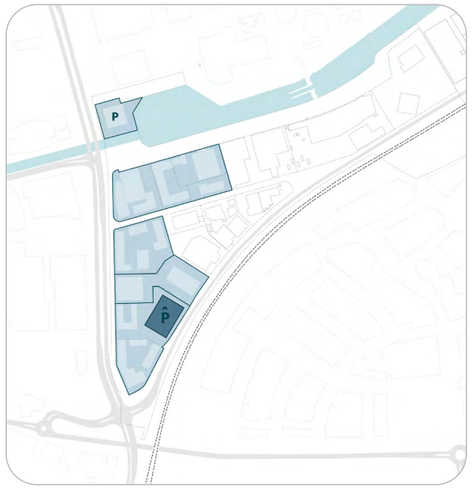
**Parkeren**
Binnen de fasering speelt de parkeeropgave een belangrijke rol. Iedere ontwikkelfase moet kunnen voorzien in een passende parkeeroplossing. Parkeren vindt voor het grootste deel plaats in centrale parkeervoorzieningen. Aanvullend wordt voorzien in parkeren op eigen terrein en langsparkeren langs de Dr. A.F. Philipsweg en de Industrieweg. Daarbij geldt dat in de tijdelijke situatie de parkeervraag van bestaande bedrijven wordt gerespecteerd en geborgd.

De centrale parkeervoorziening langs de Dr. A.F. Philipsweg wordt niet direct in de eerste ontwikkelfase gerealiseerd. Hiermee wordt voorkomen dat in de beginjaren een grote gemeentelijke investering wordt gedaan in een parkeervoorziening die tijdelijk overcapaciteit heeft. In de eerste jaren zijn daarom tijdelijke parkeeroplossingen noodzakelijk. Deze bestaan uit tijdelijk parkeren op een deel van de Havenkade en op terreinen die vrijkomen na de sloop van bestaande bebouwing, op korte afstand van de toekomstige woningen en voorzieningen.

Aan het begin van de tweede fase wordt gestart met de realisatie van het eerste centrale parkeerhuis. Vanaf dat moment wordt het parkeren geleidelijk geconcentreerd in deze parkeervoorziening. In fase 3 en 4 volgt de realisatie van het tweede parkeerhuis. Voor de realisatie van beide parkeerhuizen heeft de gemeente financiële middelen gereserveerd. Een deel van de investeringskosten wordt gedekt uit de opbrengsten van de uitgifte van parkeerrechten (parkeervergunningen) of parkeerplaatsen die aan woningontwikkelingen worden gekoppeld. Deze opbrengsten zijn echter niet voldoende om de volledige realisatiekosten te dekken. Vanuit het programma Stadskwartier is daarom € 15,7 miljoen gereserveerd voor de aanleg van de twee centrale parkeergarages.




**Fase 1**
- Tijdelijk parkeren op locatie Industrieweg 6 t/m 8A
- Tijdelijk parkeren in de Booghal
- Tijdelijk parkeren op deel Havenkade
- Parkeren Havenblok op eigen terrein




**Fase 2**
- Realisatie parkeerhub
- Tijdelijke parkeervelden verdwijnen




**Fase 3**
- Realisatie 2e parkeerhub
- Parkeren deels op eigen terrein




**Fase 4**
- Toevoegen parkeren langs de Dr.A.F.Phillipsweg




**Fase 5**
- Parkeren mogelijk op eigen terrein

## 8.3 Flexibiliteit

Dit ontwikkelkader biedt ruimte voor de ontwikkeling van circa 1.000 woningen. Het indicatieve programma bestaat voor 85% uit appartementen en voor 15% uit eengezinswoningen. De stedenbouwkundige voorbeelduitwerking is op deze programmatische verdeling gebaseerd.

Het ontwikkelkader biedt tegelijkertijd ruimte om gedurende de ontwikkeling in te spelen op veranderende woonwensen en marktomstandigheden. Wanneer in de toekomst meer behoefte ontstaat aan eengezinswoningen, kunnen binnen verschillende bouwvelden appartementen worden vervangen door eengezinswoningen. De spelregelkaart en de kaders in dit ontwikkelkader bieden hiervoor voldoende flexibiliteit.
Op deze manier kan het woningbouwprogramma gedurende de ontwikkeling worden aangepast aan veranderende woonbehoeften en marktomstandigheden, zonder dat hiervoor de ruimtelijke uitgangspunten van het ontwikkelkader hoeven te worden gewijzigd.

## 8.4 Juridisch planologische regeling

Voor de transformatie van het Havenkwartier naar woningbouw is een nieuw planologisch juridisch kader noodzakelijk. De Omgevingswet (Ow) biedt hier twee instrumenten voor: de wijziging van het omgevingsplan en de vergunning buitenplanse omgevingsplan activiteit (BOPA).  Het toepassen van een BOPA is in gebieden als Havenkwartier, waarin de bestaande hindercontouren weggenomen moeten worden en het overgangsrecht voor vertrekkende bedrijven geborgd moeten worden, niet mogelijk. Daarom is een wijziging van het omgevingsplan nodig. Het omgevingsplan kan op verschillende manieren vormgegeven worden. Van een gedetailleerd omgevingsplan met concrete regels voor allerlei onderwerpen, zoals functies, bouwen, kostenverhaal en financiële bijdragen, beeldkwaliteit, parkeren, milieu, overgangsrecht etc. tot een flexibel omgevingsplan met globale regels. De keuze hangt mede af van de mate waarop wij sturing willen houden op de ontwikkeling.

Gezien de versnipperde eigendomssituatie en het feit dat niet alle partijen in het gebied even ver zijn in hun planontwikkeling, wordt Havenkwartier gefaseerd ontwikkeld. Voor een dergelijke gebieds-ontwikkeling kiezen we voor een tussenvariant. Bij deze tussenvariant wordt één wijzigingsbesluit omgevingsplan gemaakt voor het gehele Havenkwartier. In dit wijzigingsbesluit worden o.a. de hindercontouren van bestaande bedrijven weggenomen, overgangsregels voor bestaande bedrijven opgenomen en tegelijkertijd ook gedetailleerde regels gesteld voor de bouwvelden (fase 1) met concrete bouwplannen.

Voor de gebieden die nog niet zover zijn, worden in dit wijzigingsbesluit alleen harde kaders (het maximaal aantal woningen, de parkeernormen, bandbreedtes voor de hoogte van de bebouwing, rooilijnen, de hoofdstructuur van het openbaar gebied, geluidsregels etc.) opgenomen. Wanneer op termijn ook de plannen voor deze bouwvelden concreet zijn, kan de raad kiezen: per bouwveld of meerdere bouwvelden tegelijk zelf het omgevingsplan wijzigen; zijn bevoegdheid tot het wijzigen van het omgevingsplan specifiek voor deze uit te werken bouwvelden te delegeren aan het college binnen de gestelde kaders in het wijzigingsbesluit omgevingsplan; dat het college de onuitgewerkte bouwvelden binnen de gestelde kaders in het omgevingsplan via een BOPA (buitenplanse omgevingsplanactiviteit) mag verlenen. Een BOPA is een omgevingsvergunning voor een activiteit die niet past in het omgevingsplan. De verleende BOPA moet op termijn doorvertaald worden naar een omgevingsplan.
Voor het delegeren van de raadsbevoegdheid van vaststelling van het wijzigingsbesluit aan het college moet de raad wel een delegatiebesluit nemen. Het delegatiebesluit vormt een afzonderlijk besluit. Het voordeel van het delegeren van raadsbevoegdheid aan het college is dat het besluit tot wijzigen van het omgevingsplan voor de uit te werken deelgebieden door het college mag worden besloten.
Dit maakt de doorlooptijd van de procedure een stuk korter. Er zijn ook mogelijkheden om de omgevingsvergunning samen op te laten lopen met de wijziging van het omgevingsplan.

De globale planning en de stappen die doorlopen moeten worden bij een omgevingsplanwijziging zien er globaal als volgt uit:

*Planningsschema*

| PROCESSTAPPEN | GLOBALE PLANNING |
|---|---|
| Vaststellen Uitgangspuntenno-titie/ontwikkelkader, inclusief participatiestrategie, door de raad | 4e kwartaal 2026 |
| Start participatie inwoners/grondeigenaren en grondgebruikers en eigenaren | 4e kwartaal 2026/1e kwartaal 2027 |
| Voorbereiding opstellen conceptregels en levering door Rho | 4e kwartaal 2026 t/m 3e kwartaal 2027 |
| Afstemming ketenpartners | 1e t/m 3e kwartaal 2027 |
| Ontwerp ter inzage incl. mogelijkheid tot indienen zienswijze | 4e kwartaal 2027 |
| Verwerken van eventuele zienswijzen | 1e kwartaal 2028 (afhankelijk van de hoeveelheid en complexiteit binnengekomen zienswijzen) |
| Vaststelling wijziging omgevingsplan<br>N.B. Voordat het wijzigingsbesluit omgevingsplan vastgesteld wordt, moet de natu-urvergunning (stikstof) op zijn minst verleend zijn. Anders is het wijzigingsplan op dit punt niet uitvoerbaar. Dit heeft dus mogelijk consequenties voor de planning | 2e of 3e kwartaal 2028 |
| Rechterlijke uitspraak bij eventueel beroep bij de afdeling RvS | 4e kwartaal 2029 |

**Regels algemeen**
In het wijzigingsbesluit Havenkwartier worden niet alleen functies en (maximale) bouwmogelijkheden voor de gewenste ontwikkeling opgenomen. De regels die in dit wijzigingsbesluit opgenomen (moeten) worden gaan ook over (niet-limitatief):

- beeldkwaliteit
- kostenverhaal en financiële bijdragen
- geurregels
- geluidsnormen
- parkeernormen
- aandachtsgebieden omgevingsveiligheid
- monumenten incl. omgeving
- concrete regels voor overgangsrecht (hoelang een bestaand bedrijf er nog mag blijven zitten, dit kan per bedrijf verschillen)
- blusvoorzieningen
- klimaatadaptatie
- radioastronomie
- evt. voorwaardelijke verplichtingen
- et cetera

## 8.5 Overlast bouwwerkzaamheden

De herontwikkeling van een bestaand bedrijventerrein brengt altijd enige overlast met zich mee. Hoewel niet alle hinder kan worden voorkomen, zetten wij ons in om deze zoveel mogelijk te beperken.

Omdat het om een grote gebiedsontwikkeling gaat, stellen we een apart BLVC-W-uitvoeringsplan* op. Hierin leggen we onder andere de bouwroutes, de bereikbaarheid en de communicatie over de werkzaamheden vast.

In de eerste jaren zullen de bouwwerkzaamheden plaatsvinden terwijl bestaande bedrijven hun activiteiten voortzetten. Een belangrijk uitgangspunt tijdens de uitvoering is daarom dat de bedrijfsvoering van de bestaande bedrijven die op dat moment nog in het Havenkwartier aanwezig zijn kan worden voortgezet. Dit doen we door rekening te houden met de bestaande parkeerbehoefte, zorgen wij voor bereikbaarheid van de bedrijven en waarborgen wij dat bevoorrading en ontsluiting gedurende de werkzaamheden mogelijk blijven. In de tijdelijke situatie/overgangsfase wordt de mogelijke overlast als gevolg van de zittende bedrijven op de nieuwe woningen geaccepteerd.

** BLVC-W is een concreet draaiboek waarin een aannemer of uitvoerende partij vastlegt hoe de overlast tijdens bouw-, infra- of versterkingswerkzaamheden in een gebied wordt beperkt*

## 8.6 Plantoetsing

Initiatiefnemers zijn van harte uitgenodigd om samen met ons kansen te onderzoeken voor de realisatie van vervolgfases.

De gemeente toetst plannen van initiatiefnemers op de volgende zaken:

1 Het Omgevingsplan
2 Eisen en uitgangspunten uit dit Ontwikkelkader Havenkwartier, inclusief Spelregelkaart
3 Samenwerking tussen eigenaren-/initiatiefnemers binnen een fase inclusief participatie
4 Beeld Kwaliteitsplan
5 Klimaatadaptatie
6 Overig vigerend beleid (Volkshuisvestelijk programma, mobiliteitsvisie-/plan)

impressie ‘Industrieweg’

## 8.7 Participatie

Het terrein waar de nieuwe woonwijk Havenkwartier wordt ontwikkeld, doet nu dienst als bedrijventerrein. Voor de ontwikkeling van de woonwijk is participatie nodig met diverse belanghebbenden op verschillende thema's en momenten in het proces.

**Huidige gebruikers**
De gemeente is individueel in gesprek met eigenaren/ondernemers op het bedrijventerrein. Die gesprekken zijn ervoor bedoeld om eigenaren te bewegen om hun eigendom in het plangebied te verkopen aan de gemeente of (geselecteerde) projectontwikkelaars die op basis van het ontwikkelkader binnen het gebied gaan ontwikkelen. En, om eigenaren die dat willen te faciliteren bij het vinden van nieuwe huisvesting van hun onderneming in Assen.

Eigenaren weten al geruime tijd dat er plannen zijn om het bedrijventerrein te ontwikkelen tot woonwijk. Door eerdere stagnatie van die plannen is het vertrouwen in de gemeente wisselend. Een aantal eigenaren is afwachtend tot plannen van de gemeente concreet zijn.

Eigenaren worden geïnformeerd over concrete plannen (ontwikkelkader) en proces voordat deze informatie openbaar wordt. In dit stadium heeft de planvorming het meest betrekking op hen. Daarom worden zij tijdig, proactief en eenduidig geïnformeerd over plannen en de gevolgen en mogelijkheden daarvan.

De gemeente Assen wil met eigenaren goede, constructieve oplossingen vinden. Daarvoor is het belangrijk mee te denken en is maatwerk nodig zonder dat er grote verschillen ontstaan. Gesprekken worden daarom veelal individueel gevoerd en tegelijkertijd is de gemeente transparant over werkwijze, mogelijkheden en oplossingen.

**Tijdelijke gebruikers**
Het plangebied wordt gefaseerd ontwikkeld tot woonwijk. Op een aantal plekken wordt het gebied door middel van placemaking levendig gehouden. Dit gebeurt al door de intrede van een bierbrouwer in één van de silo's en organisatie van kleinschalige evenementen. Het is belangrijk om een programma te ontwikkelen dat past bij het tijdelijke én permanent gebruik van het gebied. Placemaking is een uitgewezen kans om het gebied niet alleen levendig te houden tijdens ontwikkeling, maar ook te positioneren als aantrekkelijk gebied waar mensen graag komen en in de toekomst willen wonen.



*Placemaking door bijzonder water evenement*

Participatie moet bijdragen aan een passend programma voor placemaking in het Havenkwartier. De gemeente gaat onderzoeken voor welke doelgroepen het gebied interessant is. Interactie met die doelgroepen vormt een belangrijk aspect bij de tijdelijke én permanente programmering voor het gebied. Hiervoor wordt in het najaar van 2026 een participatieaanpak opgesteld.

**Toekomstige gebruikers**
Het Havenkwartier wordt een woonwijk waar ruimte is voor verschillende doelgroepen zoals jongeren, starters, gezinnen en senioren. Voor het opstellen van de woonvisie (2021), de structuurvisie (2023) en de omgevingsvisie (2025) heeft participatie plaatsgevonden met Assenaren waardoor we een beeld hebben van de woonwensen van een deel van de doelgroep van de wijk of betrokken partijen bij realisatie ervan. Ook is er gekeken naar soortgelijke ontwikkelingen om voldoende beeld te krijgen bij woonwensen voor het opstellen van dit ontwikkelkader.

Bij de verdere uitwerking van de woonwijk willen we met de doelgroepen verder onderzoeken hoe woonvormen en de directe leefomgeving goed aansluiten op de behoeften van deze doelgroepen. En hoe de doelgroepen prettig naast én met elkaar kunnen wonen. Zo wordt er onder andere gekeken naar voorzieningen en functies om de woonwijk prettig en leefbaar te maken, van tijdelijke naar permanente invulling. Hiervoor is plek in plinten van verschillende bouwblokken en langs de havenkade. Vanwege de gunstige ligging van de wijk ten opzichte van het station, de binnenstad en aan het water, kijken we ook naar de aantrekkingskracht van voorzieningen voor mensen buiten de wijk.




Een uitdaging in de participatie voor de woonwijk is dat de wijk deels gerealiseerd wordt voor nieuwe Assenaren. Omdat zij nog niet binnen de scope van de gemeente vallen, proberen we op innovatieve wijze toch te kijken hoe hun perspectief in de participatie rondom het Havenkwartier kan worden meegenomen. Momenteel werken we aan de totale, gefaseerde participatieaanpak voor het Havenkwartier.

# 8 PROCES & ONTWIKKELSTRATEGIE

**Bewoners en ondernemers in de buurt**
Bewoners en ondernemers die uitkijken op het gebied of op enig moment hinder kunnen ondervinden van werkzaamheden worden betrokken bij het proces en de planvorming. Zij worden actief geïnformeerd over plannen in de vorm van bijeenkomsten en informatiemarkten. Bij werkzaamheden die hen raken worden zij actief en persoonlijk geïnformeerd, bijvoorbeeld door een brief op het huisadres. Bewoners krijgen invloed op het BLVC-plan dat geldt gedurende werkzaamheden.  Bewoners wordt gevraagd om input over keuzes die hen raken, bijvoorbeeld omdat zij uitkijken op het gebied of er gebruik van (gaan) maken. Met ondernemers die hinder kunnen ervaren door werkzaamheden wordt wanneer nodig individueel afspraken gemaakt om hinder zo veel mogelijk te beperken.

In het Havenkwartier vestigen zich ook nieuwe ondernemers. De gemeente onderhoudt nauw contact met zowel bestaande als nieuwe ondernemers om te zorgen voor een prettig ondernemersklimaat, binnen én buiten het Havenkwartier.

**Overige belanghebbenden**
Er zijn diverse belanghebbenden vanuit verschillende perspectieven betrokken bij de ontwikkeling van het Havenkwartier. Dat zijn de belanghebbenden die hiervoor zijn genoemd maar ook ketenpartners, projectontwikkelaars en andere partijen die invloed of een belang hebben bij de ontwikkeling. Alle belanghebbenden, hun belangen en standpunten worden met een belangenanalyse in kaart gebracht. Op basis hiervan stelt de gemeente een passende participatieaanpak op.

# 9. BIJLAGE

Stadskwartier
Assen

# BIJLAGE A - VOORBEELDUITWERKING

**Voorbeelduitwerking en schetsontwerp openbare ruimte**

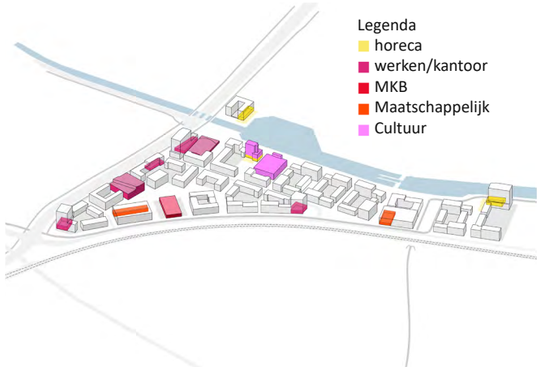
De voorbeeldverkaveling, gebaseerd op 1.000 woningen en circa 13.500 m² aan werkfuncties, laat een mogelijke verdeling van de verschillende programma's binnen het Havenkwartier zien. Het schetsontwerp voor de openbare ruimte, opgesteld door Felixx Landschapsarchitecten, is afgestemd op deze voorbeelduitwerking.



# 9 BIJLAGE A - VOORBEELDUITWERKING

**Voorbeeldverkaveling niet wonen**
Voor de verdeling van de verschillende niet-woon programma's is uitgegaan van de diverse karakteristieken van het gebied. Het werken in het Havenkwartier is onderverdeeld in de volgende functies:

- Horeca: langs de Havenkade en in de plint van het Havenblok]
- Werken kantoor: In bestaande kantoorpand en plinten langs de Industrieweg
- Werken MKB: In het voorlopig te handhaven bedrijfsverzamelgebouw aan de DR. A.F. Philipsweg
- Maatschappelijk: verspreid binnen het gebied en de plinten van de parkeergarages
- Cultuur: In karakteristieke gebouwen en erfgoed



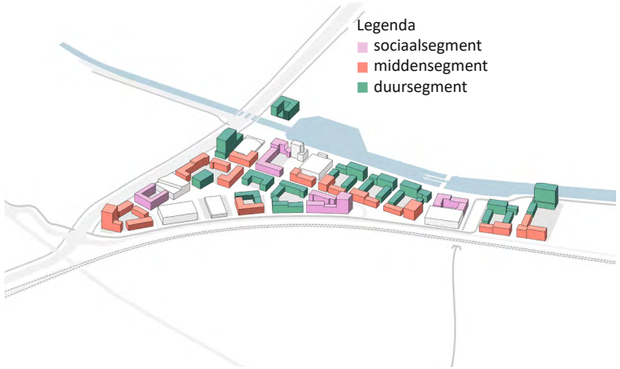

**voorbeeldverkaveling parkeren**
Het merendeel van de parkeervraag wordt opgevangen in twee meerlaagse parkeergarages. Aanvullend kan het, afhankelijk van de verdere uitwerking van het plan, noodzakelijk zijn om een beperkt deel van het bewonersparkeren op eigen terrein te realiseren. Het bezoekersparkeren wordt hoofdzakelijk op maaiveld opgelost.
Langs de Industrieweg en in de directe omgeving van het Havenkwartier is in de huidige situatie sprake van een onderbenutting van de beschikbare parkeercapaciteit. Daarnaast worden nieuwe parkeerplaatsen op maaiveld gerealiseerd langs de Dr. A.F. Philipsweg. Hier is ruimte voor circa 60 parkeerplaatsen. Laad- en losvoorzieningen worden gesitueerd langs de centraal in het gebied gelegen C.T. Storkweg.




| PARKEERVRAAG | |
|---|---|
| Parkeervraag bewoners en werken | ca 960 |
| Parkeervraag bezoekers | ca 250 |
| **PARKEERAANBOD** | |
| Parkeeraanbod parkeerhubs | ca 700 |
| Op eigen terrein | ca 215 |
| Openbare ruimte | ca 60 |
| Dubbelgebruik | ca 215 |

**Voorbeeldverkaveling wonen**
Het woonprogramma is, conform het gemeentelijk woonbeleid, samengesteld uit 70% betaalbare woningen (30% sociaal en 40% middensegment) en 30% woningen in de vrije sector. Het grootste deel van het programma bestaat uit appartementen, verdeeld over verschillende gebouwtypen.

Het merendeel van het woonprogramma bestaat uit appartementen in verschillende gebouwtypes. In de blokken aan het water zijn in verhouding tot het betaalbare segment relatief gezien meer duurdere woningen (vrije sector) voorzien dan in deelgebeid Parkhof met relatief meer betaalbaar.




| TYPE WONINGEN IN VOORBEELDVERKAVELING | |
|---|---|
| ca 13% EGW | ca 87% appartementen |
| **BETAALBAARHEID CA 700** | |
| 300 sociale huur appartementen 55m2* | |
| 340 middenduur appartementen 80m2<br>23 middenduur eengezins beneden boven woningen 120m2<br>34 middenduur eengezinswoningen regulier 120m2 | |
| **VRIJE SECTOR CA 300** | |
| 230 vrije sector appartementen105m2 en groter<br>70 vrije sector eengezinswoningen 130m2 en groter | |

## FASE 1

**Wonen:**

- Eerste woningbouw ontwikkelingen sluiten aan bij de bestaande stad

**Parkeren:**

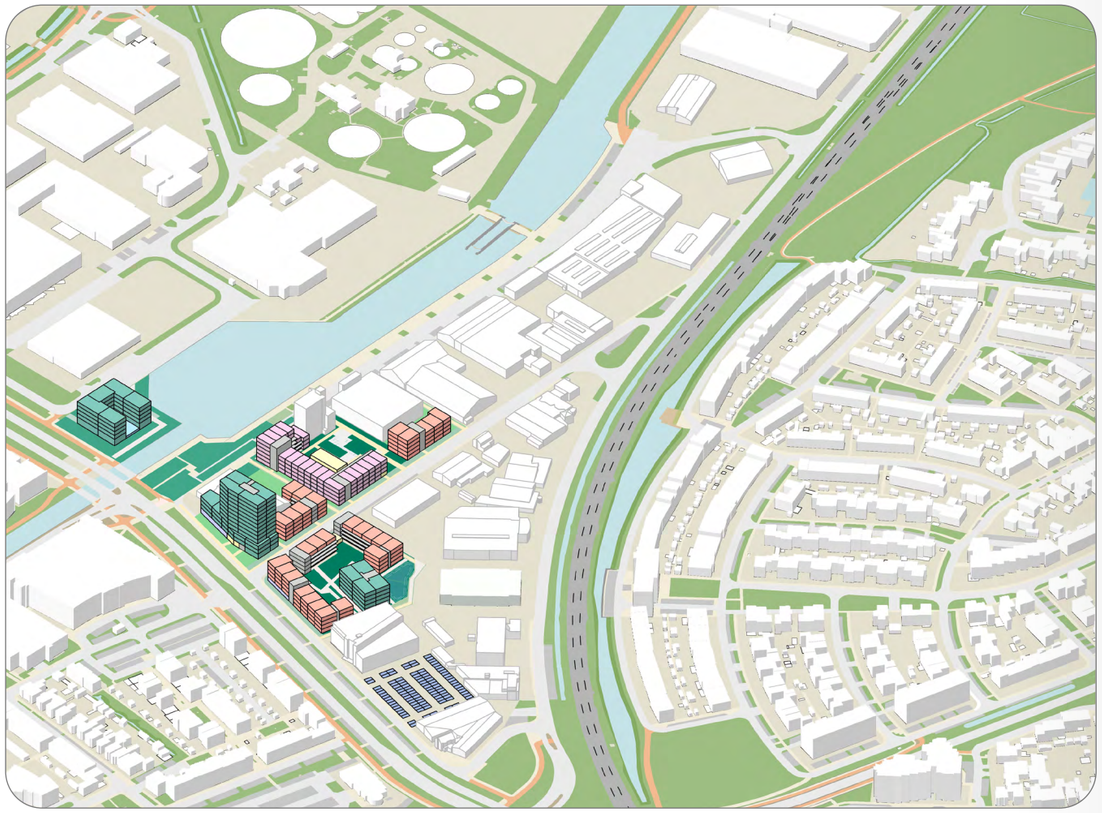
- Tijdelijk parkeren op locatie Industrieweg 6 tm 8A
- Tijdelijk parkeren in de Booghal
- Tijdelijk parkeren op de Havenkade
- Parkeren Havenblok op eigen terrein

**Openbare ruimte:**

- Realiseren openbare ruimte rond Havenblok, Silohof, ‘kop’van het Kanaalpark en inrichting deel van het Parkhof




| veld | segment | | beleid | fase 1 |
|---|---|---|---|---|
| 1, 2 | sociaal | | 300 | 9% |
| 3, 4 | midden | app | 340 | 11% |
| 8 | midden | egw | 60 | 0% |
| 16 | duur | app | 230 | 9% |
| | duur | egw | 70 | 0% |
| | | | 1000 wo | 29% |



## FASE 2

**Wonen:**

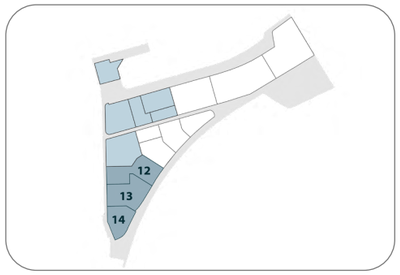
- Afmaken blokken langs de Industrieweg
- Definitieve bestemming Booghal

**Parkeren:**

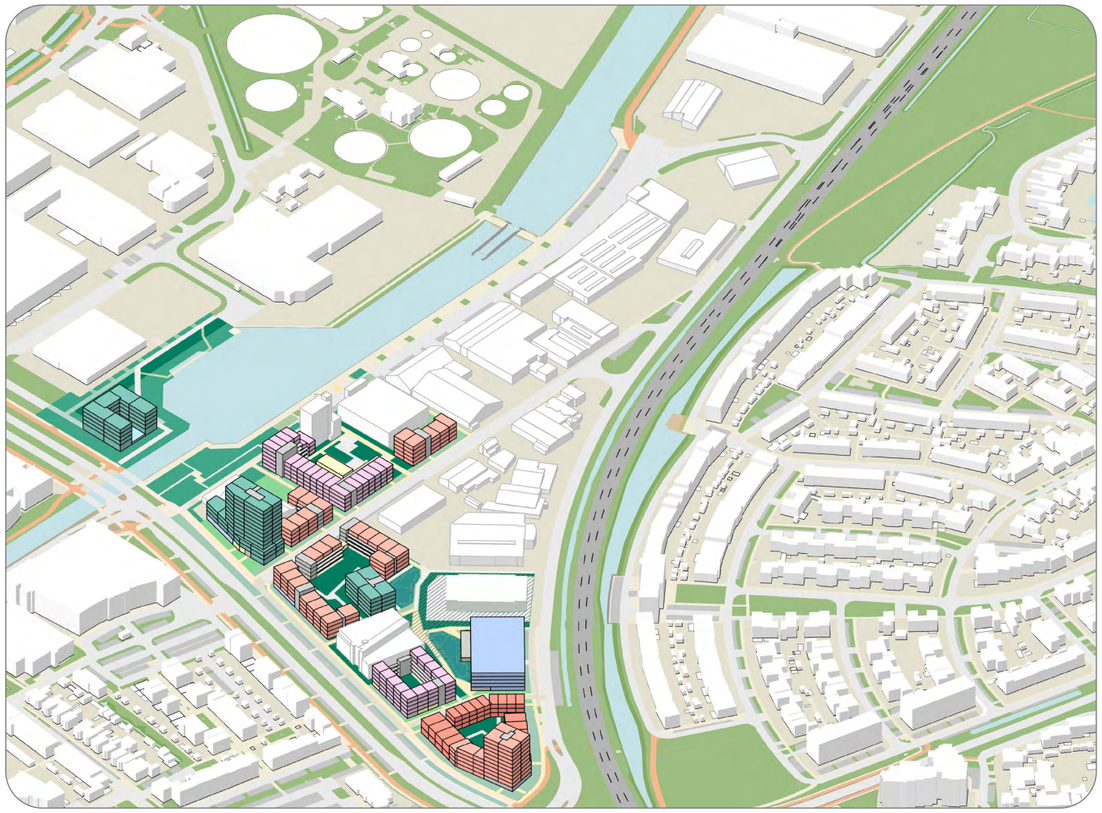
- Realisatie parkeerhub
- Tijdelijke parkeervelden verdwijnen

**Openbare ruimte:**

- Realiseren openbare ruimte rond Havenblok, Silohof en definitieve inrichting deel van het Parkhof
- Inrichting Hobokenstraat
- Realisatie nieuwe verbindingsweg




| veld | segment | | beleid | fase 2 |
|---|---|---|---|---|
| 12 | sociaal | | 300 | 14% |
| 13 | midden | app | 340 | 16% |
| 14 | midden | egw | 60 | 2% |
| | duur | app | 230 | 9% |
| | duur | egw | 70 | 0% |
| | | | 1000 wo | 41% |

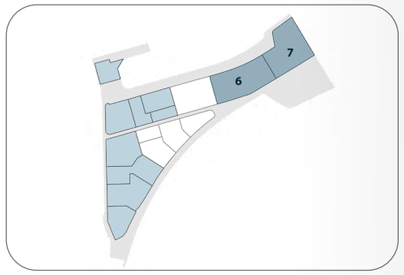


## FASE 3

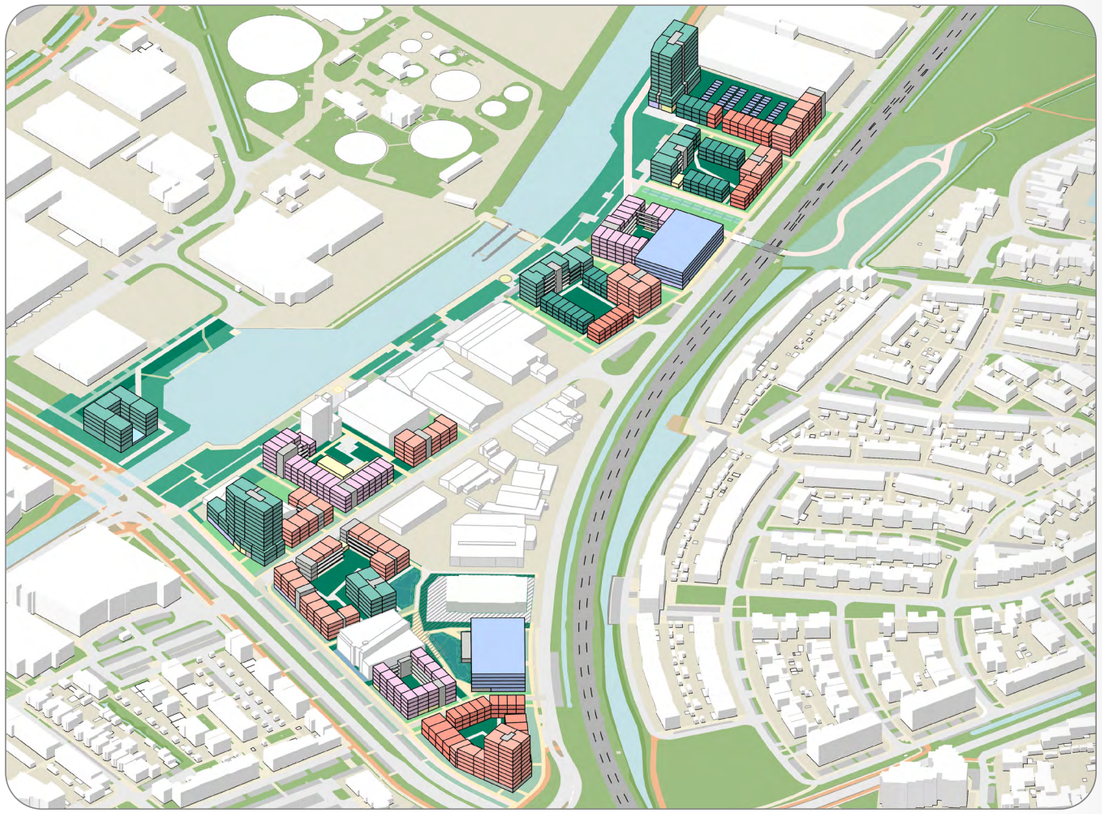
**Wonen:**
- Oostelijke ontwikkelingen langs de Havenkade

**Parkeren:**
- Realisatie 2e parkeerhub
- Parkeren deels op eigen terrein bouwveld 7

**Openbare ruimte:**
- Herorganiseren entree situatie Remkes
- Definitieve inrichting Kanaalpark




| veld | segment | | beleid | fase 3 |
|---|---|---|---|---|
| 6 | sociaal | | 300 | 20% |
| 7 | midden | app | 340 | 23% |
| | midden | egw | 60 | 4% |
| | duur | app | 230 | 17% |
| | duur | egw | 70 | 3% |
| | | | 1000 wo | 67% |



## FASE 4

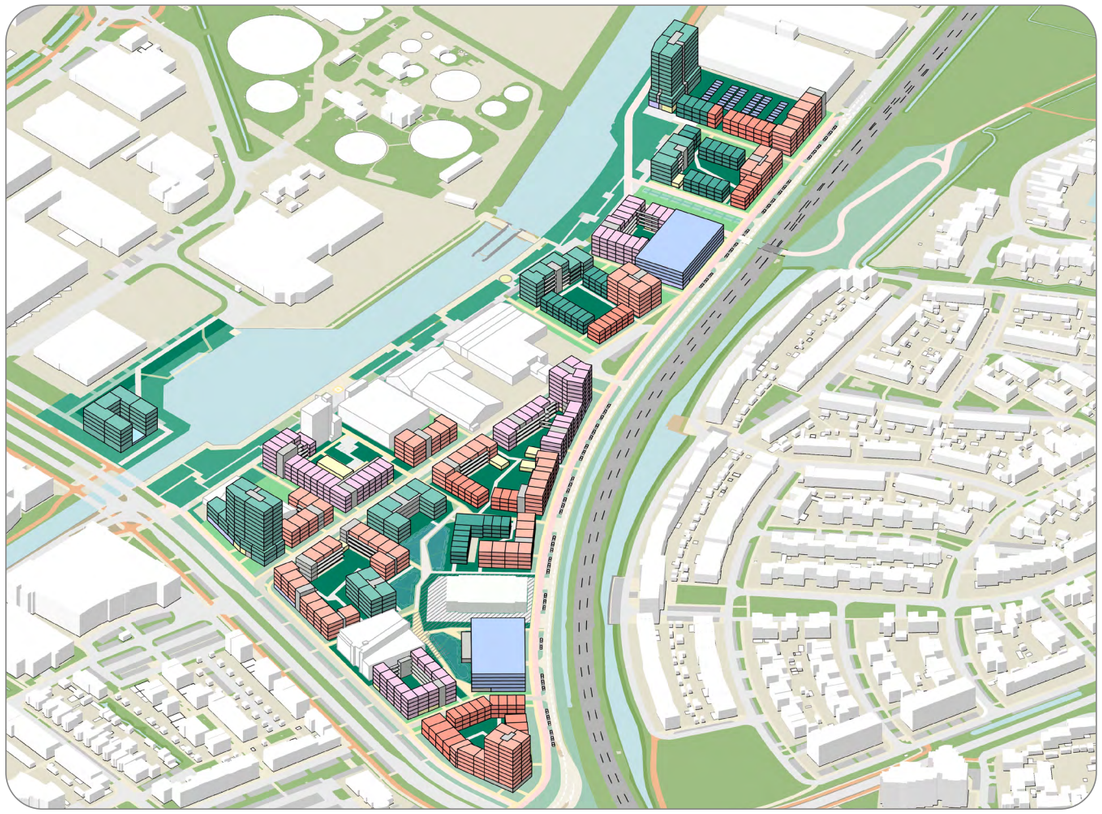
**Wonen:**
- Realisatie woningbouw in Parkhof

**Parkeren:**
- Toevoegen parkeren langs de Dr.A.F. Phillipsweg

**Openbare ruimte:**
- Definitieve inrichting grootste deel Storkweg
- Definitieve inrichting Groene Parkhof
- Definitieve inrichting  Dr.A.F. Phillipsweg




| veld | segment | | beleid | fase 4 |
|---|---|---|---|---|
| 9 | sociaal | | 300 | 30% |
| 10 | midden | app | 340 | 31% |
| 11 | midden | egw | 60 | 5% |
| 15 | duur | app | 230 | 20% |
| | duur | egw | 70 | 4% |
| | | | 1000 wo | 90% |

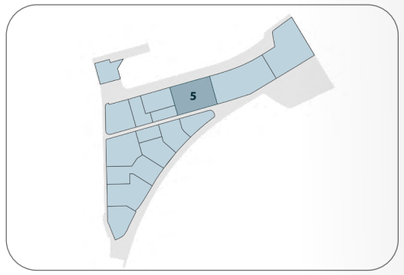


## FASE 5

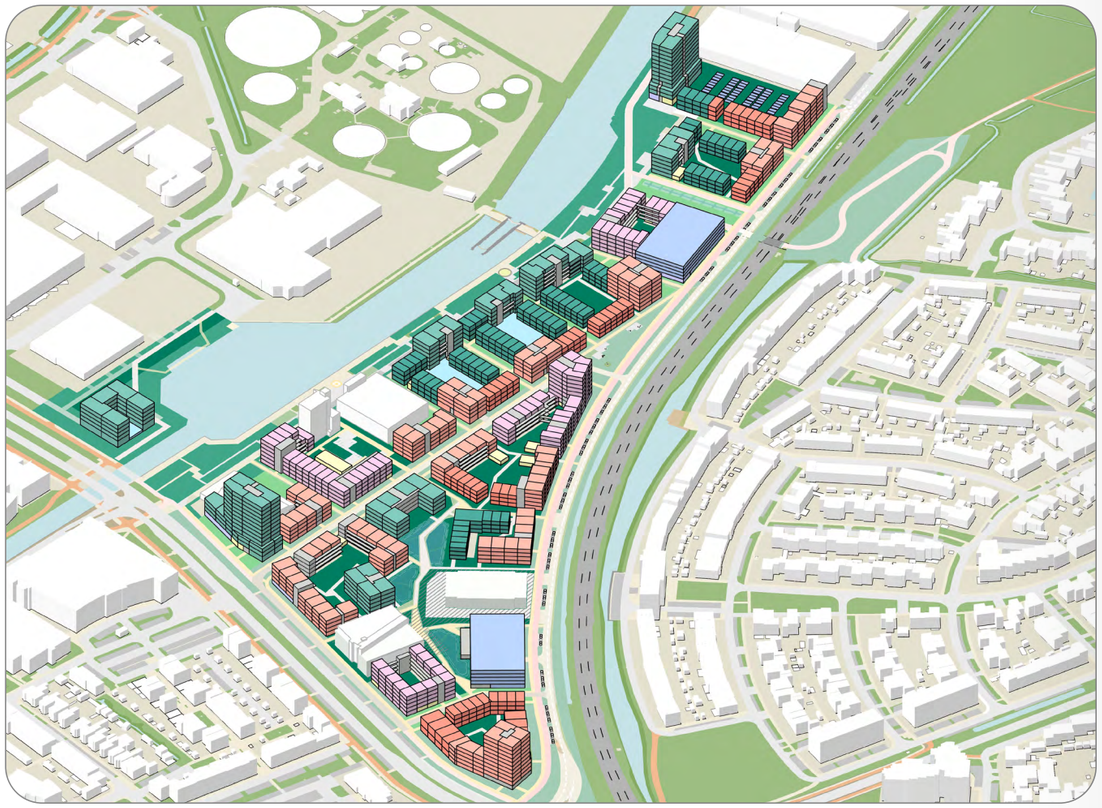
**Wonen:**
- Realisatie woningbouw locatie Remkes

**Parkeren:**
- Parkeren mogelijk op eigen terrein bouwveld 5

**Openbare ruimte:**
- Definitieve inrichting laatse deel Storkweg
- Definitieve inrichting Groene hof spoordriehoek




| veld | segment | beleid | fase 5 |
|---|---|---|---|
| 5 | sociaal | 300 | 30% |
| | midden app | 340 | 34% |
| | midden egw | 60 | 6% |
| | duur app | 230 | 23% |
| | duur egw | 70 | 7% |
| | | 1000 wo | 100% |



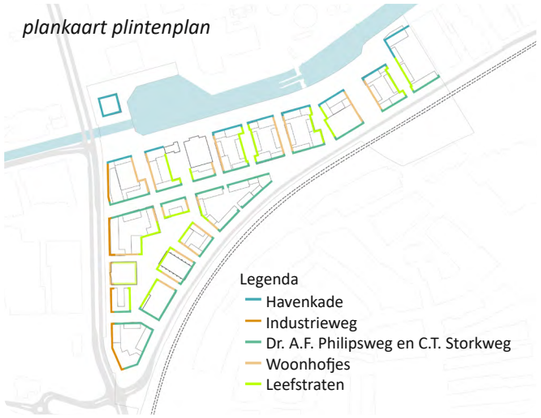
# BIJLAGE C - PLINTENPLAN

**Ruimtelijke condities**
Het Havenkwartier heeft verschillende ruimtelijke condities. Van intieme geborgen ruimtes tot extraverte locatie met veel reuring en plekken met een publiek karakter met soms ook wat overlast. Vanuit deze condities is er een plintenplan opgesteld waarin de hoofdprincipes voor de overgang openbaar privé op hoofdlijnen zijn vastgelegd.

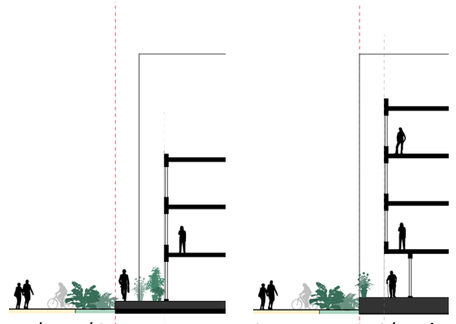
We onderscheiden diverse plinten
- Havenkade
- Industrieweg
- Dr.A.F. Phillipsweg en C.T. Storkweg
- Groene leefstraatjes
- Hoven

**Havenkade**
De Havenkade wordt Kanaalpark, een publiekelijke ruimte voor de hele stad en kent momenten met gezellige drukte. De bebouwing direct grenzend aan het park krijgt een stevig vormgegeven overgang tussen openbaar en privé. Een 2,5 meter brede verhoogde plintstoepen wordt op eigen terrein gerealiseerd. En kan worden ingezet als terraszone voor de begane grondwoningen, bordes met individuele woningtoegangen of loggia. Om teveel doorsnijdingen van het parkgroen te voorkomen wordt de plint ingericht als verhoogde stoep of bordes waaraan de verschillende entrees worden ontsloten. De appartementen op de begane grond krijgen geen eigen toegang tot het park maar worden via de hoofdentree van het complex ontsloten.

*plankaart plintenplan*





*verhoogd terras* *terraszone met loggia*

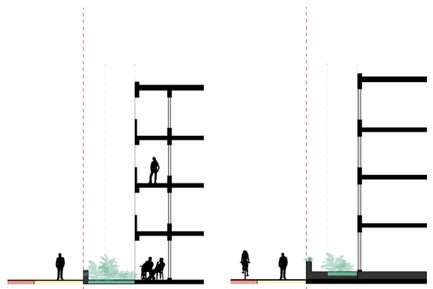
**Industrieweg**
De industrieweg wordt een mooie laan begeleid door steeds groter wordende Lindebomen. Tegelijkertijd is het ook een drukke straat met veel verkeersbewegingen zowel door auto als fietsverkeer. De overgang openbaar privé wordt zo groen mogelijk door de toepassing van stedelijke voortuinen. Deze kunnen afhankelijk van de woontypologie verschillen in verschijningsvorm zoals groene voortuintjes in de volle grond afgescheiden door een tuinmuur, een terras met geïntegreerde of groen bordes.

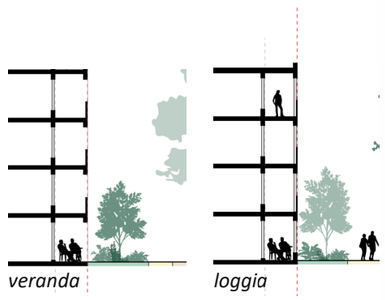
**C.T. Storkweg en Dr. A.F. Phillipsweg**
Deze worden prettige groene woonstraten met het groen tot direct aan de gevel. Alle begane grondwoningen krijgen een individuele toegang tot de stoepen. De toegangspaden naar de entrees worden zoveel mogelijk paargewijs gecombineerd.

De overgang tussen het openbare groen en de individuele woning wordt achter de gevel gerealiseerd. Te denken is aan loggia's, diepe neggen, veranda's (op eigen terrein). Bij de Dr. A.F. Philipsweg moet rekening gehouden worden met de geluidsbelasting van het spoor. De types die eerder zijn voorgesteld, kunnen worden gecombineerd met geluidswerende of/en dubbele gevels.







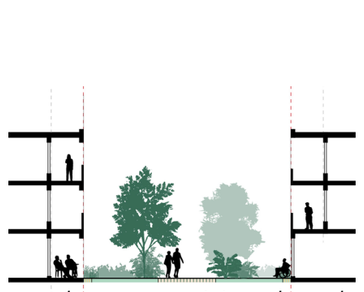




**Leefstraten**
Net als de Dr.A.F. Phillipsweg en C.T. Storkweg komt het groen tot aan de gevel. Het verschil met deze 2e orde straten zit hem vooral in de afwezigheid van autoverkeer en doorgaand fietsverkeer.  Een open relatie met het groen door glas tot aan de grond toe te passen is wenselijk. Alle woningen krijgen een individuele toegang tot het middenpad. Bij smalle woningen wordt dit toegangspad paargewijs gecombineerd. De overgang tussen het openbare groen en de individuele woning wordt achter de gevel gerealiseerd. Aan de leefstraten worden zowel grondgebonden stadwoningen gerealiseerd als appartementen. Grondgebonden woningen krijgen een eigen tuin aan de binnenzijde van het blok waardoor een individuele buitenruimte aan de straat niet noodzakelijk is. Bij appartementen is dit niet altijd mogelijk. Te denken is aan loggia's of veranda's (op eigen terrein).

**Woonhofjes**
De groene hofjes bevinden zich echt in de luwte van de blokken, omwonenden zullen elkaar kennen. In het grote hof is de afstand van de centraal gelegen route tot de woningen dermate groot dat privacy door de landschapsinrichting eenvoudig te borgen is. De overgang openbaar privé kan in beide typen hoven vrij abrupt worden vormgegeven. Door een plintstoep tussen gevel en trottoir te realiseren kan de overgang openbaar privé informeel worden opgelost. Bewoners van de begane grondwoningen of eengezinswoningen kunnen de plintstoep toe-eigenen door het plaatsen van meubilair en potten. Om toch wat meer ruimte te scheppen voor privaat gebruik aanvullend aan de plintstoep is te denken aan de toepassing van diepe neggen of loggia's.










Stadskwartier
Assen