Binnenstad Noordoost

Inhoudsopgave

Bijlagen bij de toelichting **3**

Bijlage 1	**Stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan Binnenstad Noordoost**	**4**
Bijlage 2	**Ladder voor duurzame verstedelijking**	**61**
Bijlage 3	**Woonvisie Assen 'Van binnenuit beter'**	**66**
Bijlage 4	**Parkeren en mobiliteitsconcepten Binnenstad en Havenkwartier**	**76**
Bijlage 5	**Binnenstadsvisie Assen**	**78**
Bijlage 6	**Watertoets**	**113**
Bijlage 7	**Geluidscontouren**	**118**
Bijlage 8	**Invoergegevens geluidscontouren**	**120**
Bijlage 9	**Berekening stikstofdepositie**	**129**
Bijlage 10	**Aanmeldnotitie m.e.r-beoordeling**	**208**
Bijlage 11	**Nota zienswijzen Binnenstad Noordoost**	**224**
Bijlage 12	**Nota wijzigingen Binnenstad Noordoost**	**233**

Bijlagen bij de toelichting

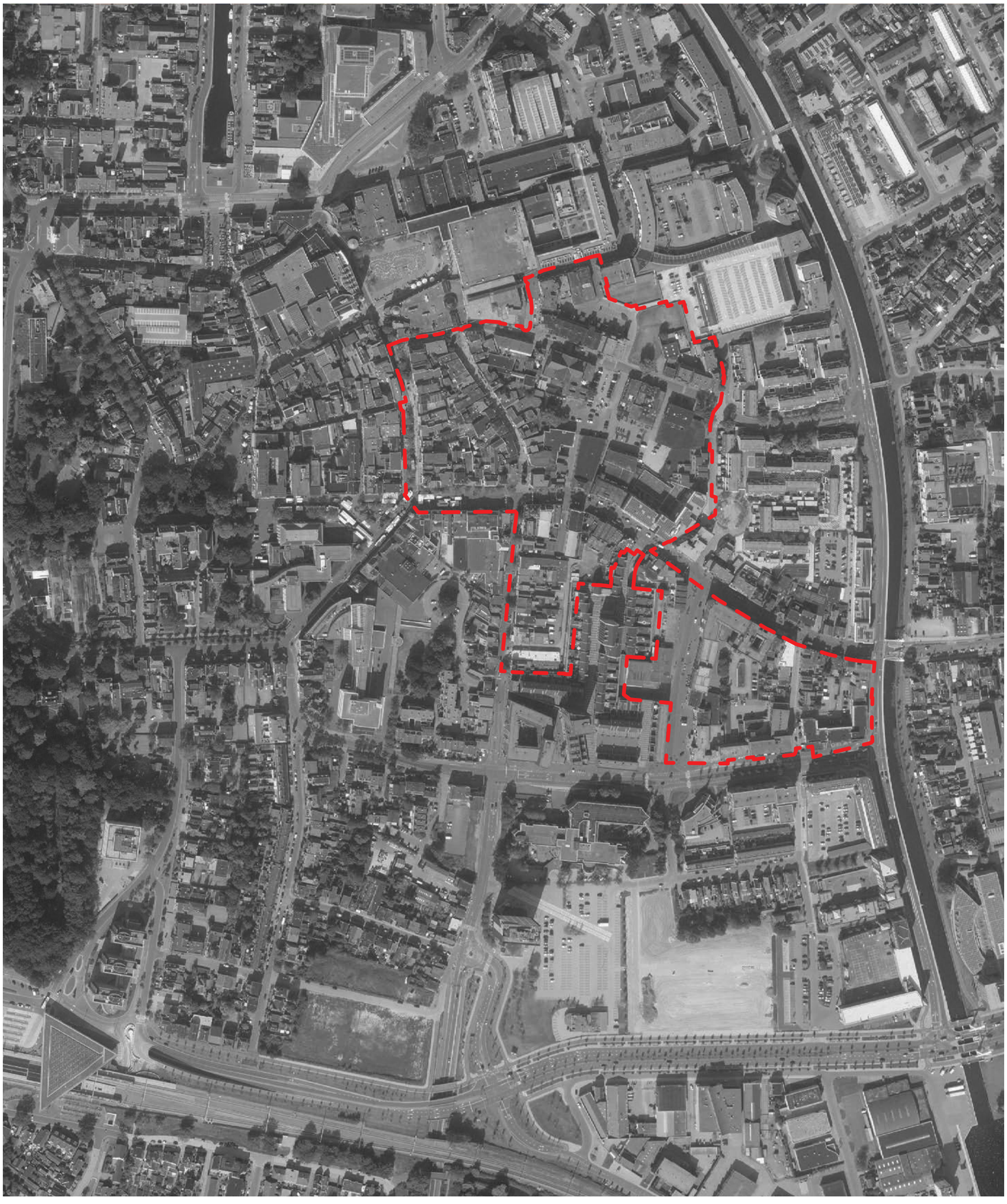
Bijlage 1 Stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan Binnenstad Noordoost

DA
AD

Stedenbouwkundig Kader en Beeldkwaliteitsplan

Binnenstad Noordoost

18.01.2022




ASSEN in 7 Secties
Sectie A, in 7 Bladen
genaamd Assen
Blad 3 van No 283 tot 297
ASSEN
kerk

Stedenbouwkundig Kader en Beeldkwaliteitsplan

Binnenstad Noordoost

18.01.2022

Inleiding
In de nieuwe binnenstadsvisie slaat de gemeente een andere weg in. Om het woonmilieu in de binnenstad aantrekkelijk te houden, wil de gemeente de relatieve kleinschaligheid van dit gebied behouden en open ruimtes en groen terugbrengen. In het stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan – dat gezamenlijk met dit bestemmingsplan is opgesteld – worden de ruimtelijke kaders uiteengezet. De planregels van het bestemmingsplan verwijzen in belangrijke mate naar het stedenbouwkundig kader.

Het stedenbouwkundig kader is geen blauwdruk met harde normen voor bijvoorbeeld bouw- en goothoogtes. Initiatiefnemers wordt geadviseerd om bij de uitwerking van hun plannen de samenwerking met de gemeente op te zoeken om (in een workshop) met de gemeente de richtlijnen voor een ontwikkeling te concretiseren waarna initiatiefnemers de plannen verder kunnen uitwerken in samenspraak met de gemeente.

Tijdens de workshop kunnen ook uitgangspunten voor nieuwe functies besproken worden. De gemeente werkt namelijk aan een compact en aaneengesloten publiekshart. De commerciële en culturele functies worden geconcentreerd rond de Brink, het Koopmansplein, de Kop van de Vaart en het tussenliggende gebied. Dat heeft met name gevolgen voor de realisatie van nieuwe winkels en horeca. Maar ook de realisatie van nieuwe woningen vraagt overleg omdat het te realiseren aanbod moet aansluiten bij de vraag die in de gemeentelijke woonvisie is vastgelegd.

Dit stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan is bedoeld als toetsingskader voor het verlenen van omgevingsvergunningen voor het bouwen. Het beelkwaliteitsplan wordt gehanteerd in het kader van de welstandstoetsing en toetsing op het bestemmingsplan Centrum Noord-Oost. Het is daarmee een gebiedsgerichte aanvulling op de welstands- en reclamenota Assen januari 2012.

Leeswijzer
Dit document is opgebouwd uit 3 delen: Analyse en Regelgeving Beeldkwaliteit *Algemeen* en Regelgeving Beeldkwaliteit *Transformatie van winkel naar wonen*.
In het gedeelte Analyse worden de karakterstieken van de het noordoostelijk gedeelte van de binnenstand inzichtelijk gemaakt. Achtereenvolgens worden de historie, het onbebouwd gebied en de huidige bebouwing behandeld.

Het algemene gedeelte dat handelt over het stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan is opgebouwd uit een aantal deelgebieden:
- De historische linten en hun dwarsstraten
- Binnengebied Oude Molenstraat
- Voormalige Stadsherberg en Oude Molenstraat 105
- Oude Poststraat
- Grootschalige bebouwing

Het slotdeel behandelt de regels voor de transformatie van winkels naar woningen. Achtereenvolgens komen de algemene regels, de specifieke regels voor de historische lintbebouwing, naoorlogse complexen en de eigentijdse grootschalige complexen aan bod.

Inhoud

Analyse	**4**
Demarcatie	5
Historie	6
Onbebouwd gebied	12
Bebouwing	18
Regelgeving stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan	**22**
De historische linten en hun dwarsstraten	24
Binnengebied Oude Molenstraat	30
Voormalige Stadsherberg en Oude Molenstr 105	34
Oude Poststraat	28
Grootschalige bebouwing	42
Transformatie van winkel naar wonen	**44**
Algemene uitgangspunten	45
Historische lintbebouwing	48
Naoorlogse complexen	50
Eigentijdse grootschalige complexen	54

In Opdracht van:
Gemeente Assen
www.assen.nl
14 0592

DAAD Architecten B.V.
Paltz 21
9411 PM Beilen

+31 (0)593 582 450
info@daad.nl

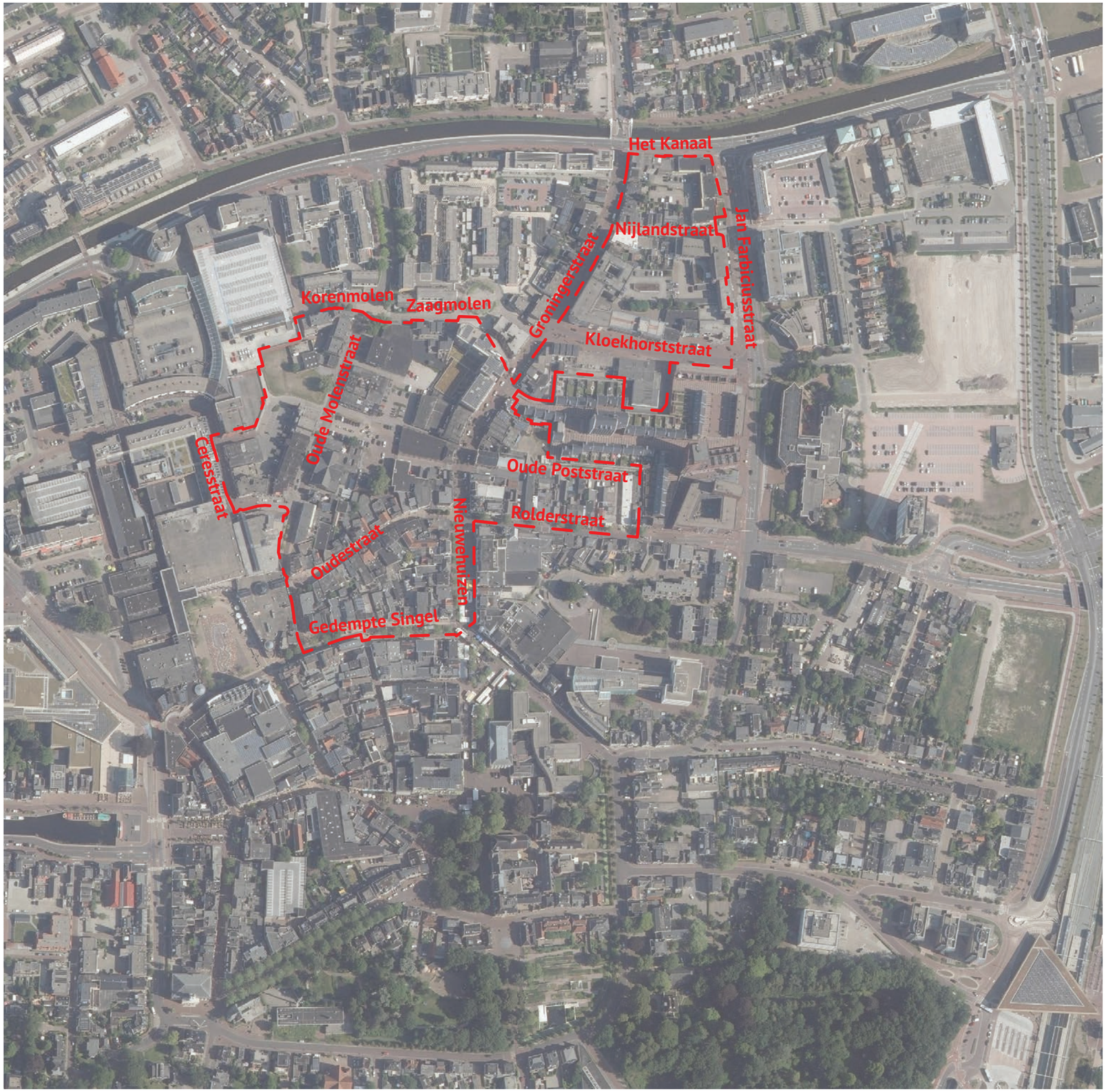
www.daad.nl

DA
AD

Analyse

Demarcatie

De analyse en het stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan worden afgekaderd door de in de kaart aangegeven belijning. In grote lijnen betreft dit het gebied aan de zuidzijde het bouwblok tussen de Gedempte Singel en de Oudestraat en de hier aangrenzende straten. Aan de oostzijde de noordzijde van de Rolderstraat tot en met de Oude Poststraat, beide zijden van de Kloekhorststraat exclusief de Citadel en de twee bouwblokken aan weerszijde van de Nijlandstraat. Aan de westzijde wordt het gebied afgekaderd door de Ceresstraat en de bebouwing ten zuiden van de Korenmolen en Zaagmolen.



satelietbeeld 2020. bron: maps.google.com

Historie

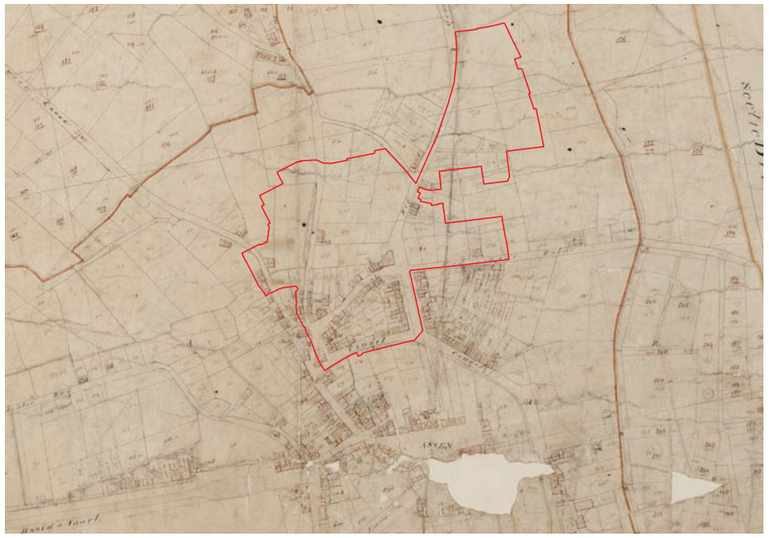
Algemeen

Waar Assen in beginsel een plek was met enkele boerderijen, is rond 1259 het klooster Maria in Campis hierheen verhuisd vanwege de gunstigere ligging ten opzichte van Coevorden. De singels herinneren nog aan het klooster dat in 1602 werd opgeheven. Vanaf de 17e eeuw begon Assen als nederzetting te groeien, maar het duurde tot laat in de 18e eeuw tot er buiten de singels werd gebouwd.

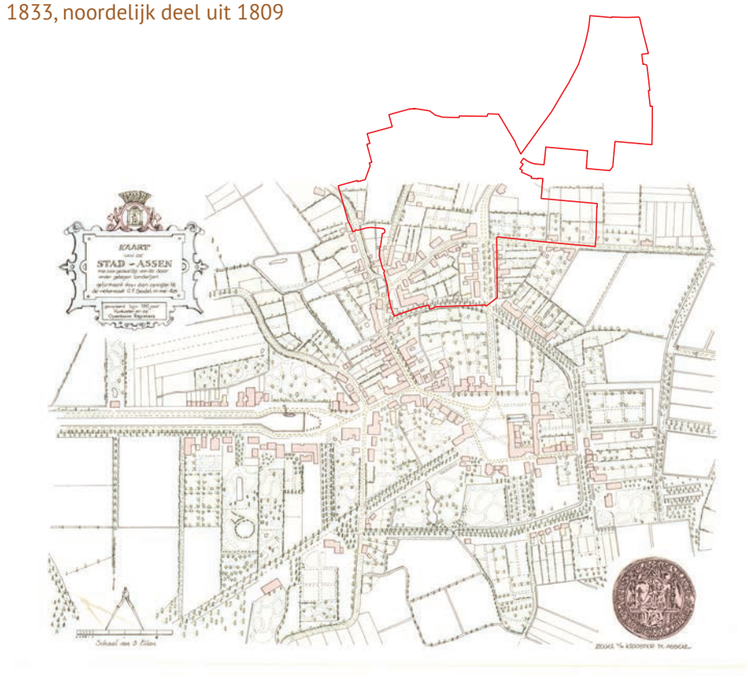
De Veenweg (Ceresstraat, Venestraat nog aanwezig ten noorden Het Kanaal), De Molenweg (Oude Molenstraat), De weg van Groningen (Groningerstraat en Oudestraat), De Rolderweg (Rolderstraat) en De Singel (Gedempte Singel) behoren tot de eerste wegen in het plangebied. De Kloekhorststraat diende in deze tijd nog enkel ter ontsluiting van enkele percelen grond. Zichtbaar is dat de Groningerweg destijds afboog in de huidige Oudestraat en de Gedempte Singel op zijn breedst bestond uit vier rijen bomen. Hiertussen bevond zich veelal ontgonnen grond voor vee en landbouw en langs de invalswegen kwam sporadisch enkele bebouwing te staan. Op de kaart van 1825 zien we dat de straat Nieuwehuizen veranderd in een singel en daarmee zich profileert als stadsentree vanuit het Noorden. In de loop van de 20ste eeuw wordt het noordoostelijk deelgebied ontwikkeld en komt het huidige straten- en bebouwingspatroon tot stand.



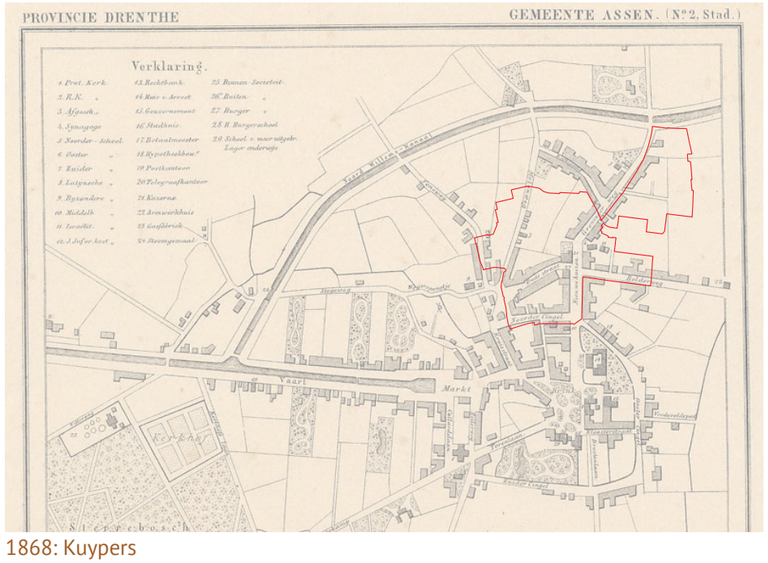
1833, noordelijk deel uit 1809



Eerste kwart 19e eeuw: Kadastrale Minuut



1825



1868: Kuypers

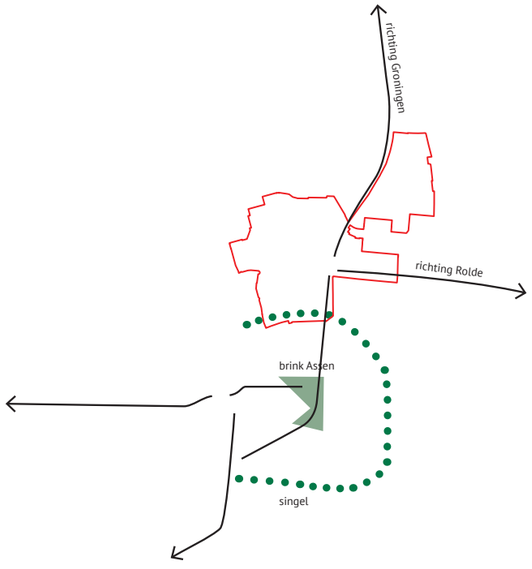
Voor 1900
Van oudsher vormt de brink van Assen de verbinding tussen de provincie Groningen en het zuiden van Nederland. De Groningerstraat die dwars door het plangebied loopt heeft hierdoor deccenia lang als hoofdweg gefungeerd tussen het noorden en het zuiden en vormde vanuit het noorden gezien de entree van de stad. Dit is nog goed zichtbaar in zijn brede opzet van de straat die via Nieuwehuizen uitkomt op de Brink. Vanuit Assen vormt de Rolderstraat de verbinding met de ten oosten gelegen landschappelijke heuvelruggen die richting Coevorden en Duitsland leiden.

Jaren ‘70
Tot halverwege de jaren ‘70 maakten de Groningerstraat en de Gedempte Singel onderdeel uit van het internationale wegennetwerk. Door de toename van het autoverkeer zijn deze straten van keiwegen met bomen en allure veranderd tot geasfalteerde wegen waar de auto’s de hoofdtoon voeren. Dit is goed zichtbaar in de fotoreeks op de aankomende pagina’s.

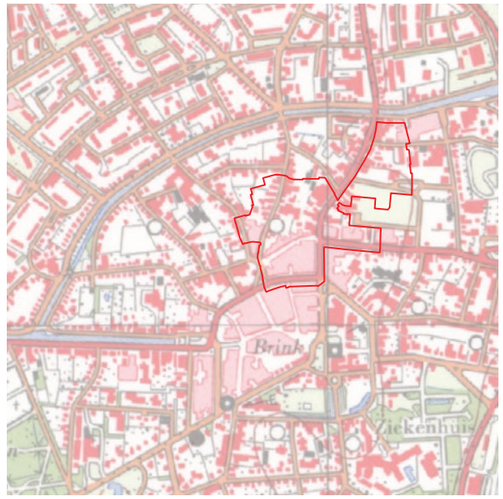
Jaren ‘80 tot heden
Na de opening van de A28 in 1974 werd het centrum van Assen ontzien van doorgaand autoverkeer. Nadat enkele scenario’s de revue hebben gepasseerd, zoals onder andere het idee om de ring van Assen langs de Kloekhorststraat aan te leggen, is de ring buiten het plangebied komen te liggen. De oude autowegen en stadsentree van Assen zijn hiermee autoluw geworden en hebben een metamorfose ondergaan waardoor de wegen zijn voorzien van klinkers. Echter is door het behoud van de parkeergelegenheden langs de wegen, de auto niet verdwenen uit de straat en blijven de wegen door onder anderen de smalle voetpaden aanvoelen als het terrein van de auto.

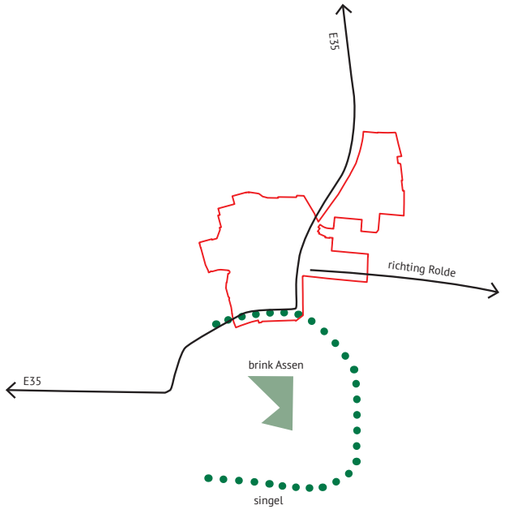
voor 1900



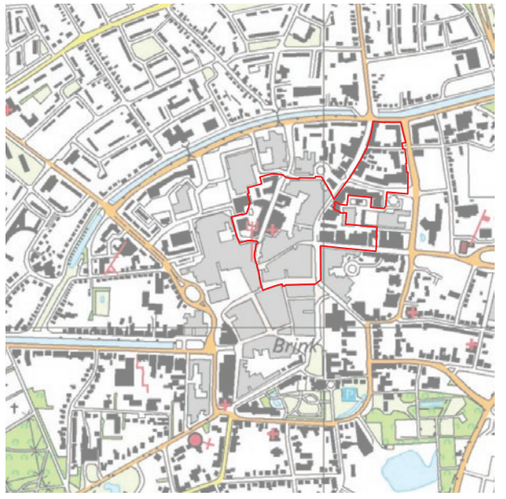


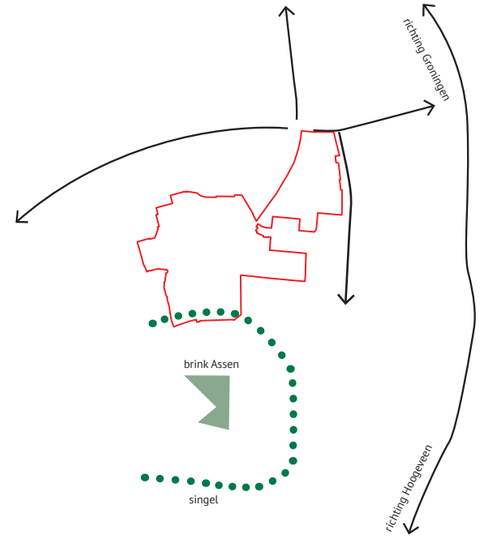
jaren ‘70





jaren ‘80 tot heden







Groningerstraat, na de bocht de kruising Oudestraat, Groningerstraat, Rolderstraat en Nieuwehuizen



Nieuwehuizen, rechts in beeld het torentje van de woning op de hoek met de Gedempte Singel



Gedempte Singel, links in beeld het torentje van de woning op de hoek met Nieuwehuizen



Rolderstraat ter hoogte van de oostelijke grens van het plangebied, kijkend richting het westen. Het tweede pand van links en rechts staan nog fier overeind



Groningerstraat, brug over Het Kanaal. Aan de overkant begint het plangebied



kruising Oudestraat, Groningerstraat, Rolderstraat en Nieuwehuizen



zicht op Gedempte Singel, staande vanaf Koopmansplein



kruising Gedempte Singel en Nieuwehuizen



Groningerstraat, na de bocht de kruising Oudestraat, Groningerstraat, Rolderstraat en Nieuwehuizen


Rolderstraat ter hoogte van de oostelijke grens van het plangebied, kijkend richting het westen.


Gedempte Singel, kijkend richting het westen



Kruising Het Kanaal en Groningerstraat, de oude stadsentree is ontoegankelijk voor het autoverkeer

Onbebouwd gebied

Straatprofielen

1. Smal profiel, dorps, kleinschalige verkaveling, voormalige winkelstraat (1a). profiel wordt richting het oosten groter en veranderd van sfeer door de autoweg (1b).
2. Breed profiel. Representatieve gebouwen. middelmatige verkaveling. Verrommeld beeld door parkeren langs de weg (geen overzicht/ vergezichten) en de vele reclameborden. Historische karakter (samen met '1' de oude invalswegen, stammend van voor 1900)
3. Wonen op verdieping en winkels in de plint.
4. Kerk en autonome bebouwing versus jaren '70 woningbouwprojecten. Het gebied wordt gekenmerkt door de clustering van woningen hetgeen een gevolg is door de afstand tussen de verschillende woningen, verspringingen in de rooilijn en de grote onbebouwde gebieden.
5. Brede straat. Grootschalige verkaveling. Bedrijvigheid in de plint, wonen op verdiepingen
6. Woonstraat. Kleinschalige met afwisselend middelmatige en grootschalige verkaveling, smal profiel.
7. Grootschalige bebouwing langs doorgaande wegen. Brede voetpaden overwegend met harde scheiding publiek-privé.
8. Voetgangerszone zonder publieke functies in de plint. Heeft meer het karakter van een steeg.
9. Winkels in de plint met ertegenover bergingen en achtertuinen van woningen. Al dan niet met verhoogde terassen.





Oudestraat



Groningerstraat



Oude Molenstraat



Jan Fabriciusstraat



Rolderstraat



Ceresstraat



Kloekhorststraat



Groningerdwarsstraat



Gedempte Singel



Ceresstraat



Nijlandstraat



Nieuwehuizen



Oude Molenstraat



Jan Fabriciusstraat



Zaagmolen

Onbebouwd gebied
Binnenhoven

Het plangebied kent vijf hoven. In grote lijnen zijn de hoven onder te verdelen in vier zones:
1: private parkeerhoven
2: publiek & private parkeerhof
3: publiek parkeerhof
4: open veld








Hoven 1. Weergegeven het noordelijkste hof. De parkeerplekken zijn privaat







Hof 2, parkeerhof met vervoersgerelateerde bedrijvigheid







Cereshof. Links: private parkeerplaatsen met bergingen. Midden: 9 openbare parkeerplekken

Grasveld met treurwilg naast Cereshof (ingang links)






Oude Poststraat

Open veld naast de Oude Poststraat

Onbebouwd gebied

Groen

De Hoeveelheid groen in het gebied is beperkt. Het maaiveld is overwegend verhard. Zowel de straten als de binnenhoven.





cluster van 3 bomen



2 bomen als ruimteafbakening



rij van 7 bomen



vrijstaande treurwilg



rij van bomen onderdeel van de historische singel



laan van bomen aan weerszijden van de straat



rij van 5 bomen



rij van 9 bomen



laan van bomen aan weerszijden van de straat

Bebouwing

Bouwhoogte

De oude kern van Assen, aan de zuidzijde van het plangebied, kenmerkt zich door traditioneel lage bebouwing van 1 á 2 lagen met kap. Zo nu en dan is er een uitzondering op de regel en bestaat de bouwhoogte uit circa 3 lagen.
In het noordoostelijke deel hebben de afgelopen jaren ontwikkelingen plaatsgevonden waarbij de hoogte van de bebouwing flink is toegenomen, dit gaat hand in hand met de verandering van de korrelgrootte. Waar de bebouwing voorheen van kleinschalige aard was (lossen panden), is de tendens na de oorlog veranderd richting grootschalige bouwblokken.



Bebouwing
Bouwperioden

< 1800
1800 - 1850
1850 - 1900
1900 - 1930
1930 - 1945
1945 - 1960
1960 - 1975
1975 - 1985
1985 - 1995
1995 - 2005
> 2005

Voor 1900
De oudste bebouwing in Assen is in aflopende mate voornamelijk te vinden rondom de Brink, langs de Vaart, de Groningerstraat, en de Rolderstraat. Deze bebouwing valt echter voornamelijk buiten het plangebied.

Plangebied
In grote lijnen is de ontwikkeling van het plangebied in drie bouwperioden in te delen.

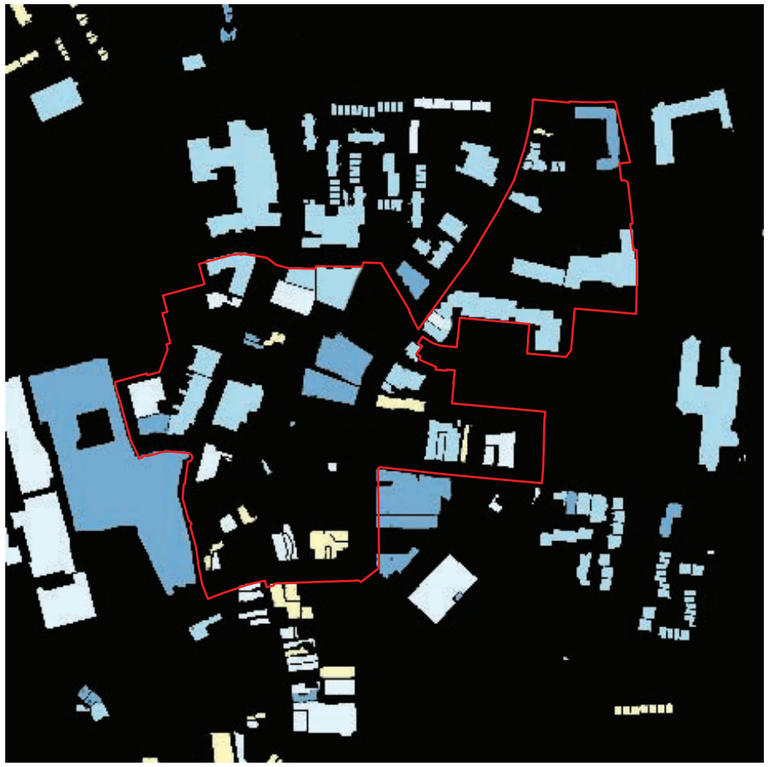
Het eerste deel bestaat uit bebouwing tot de Tweede Wereldoorlog. Deze bebouwing kenmerkt zich door de kleinschalige verkaveling en ornamentiek. De bebouwing bevindt zich voornamelijk aan de zuidzijde van het plangebied, rond de Gedempte Singel en de Oudestraat. Ook aan de Rolderstraat en Nijlandstraat zijn nog enige clusters uit deze bouwperiode te vinden.

Fase twee strekt zich uit vanaf de Tweede Wereldoorlog tot circa de jaren '90. Kenmerkend is de intreding van het appartementencomplex waarbij seriematige woningbouw en een sobere detaillering de boventoon voert. Hoewel de schaal flink toeneemt, zijn de individuele woningen vaak nog afleesbaar in de gevel. De menselijke maat is terug te vinden door de vele verspringingen in hoogte, diepte, kleurgebruik (overwegend primaire kleuren) en de positionering van de buitenruimten.

De derde fase is de fase van grootschalige projectontwikkeling waarbij de fijnmazige stuctuur van de oude, in slechte staat verkerende, bebouwing plaats maakt voor grootschalige appartementencomplexen. Vlakke gevels en sterke horizontale en verticale geledingen voeren de boventoon. De mate van ornamentiek strekt zich uit tot keuze van balustrade en de richting van de baksteen in de gevel. De hoogte wordt opgezocht en de korrelgroote is naar schatting 5-7 keer groter dan de vooroorlogse bebouwing.


vóór 1900


tussen 1900 en 1945

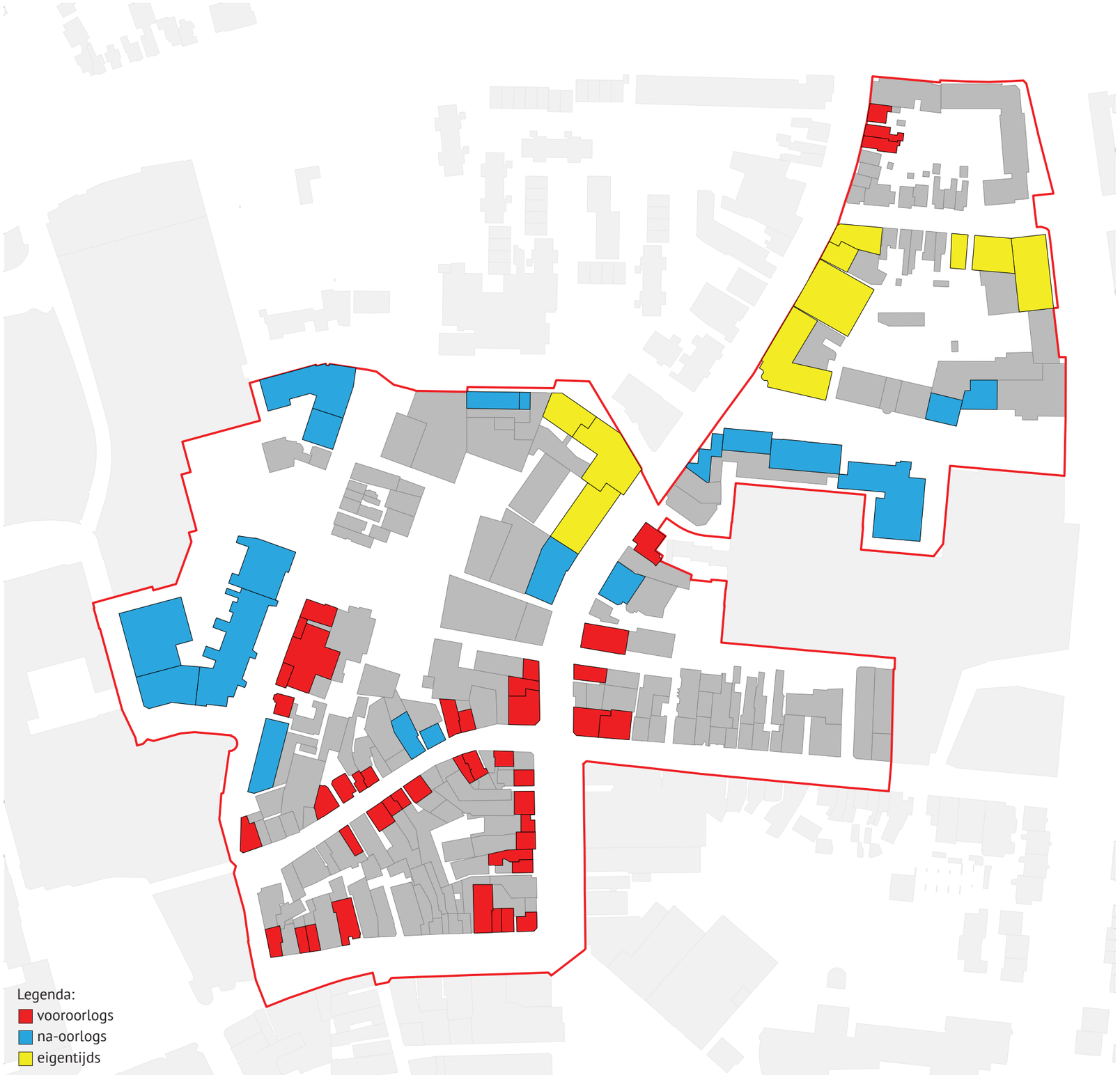

tussen 1945 en 1995


na 1995

Bebouwing

Kenmerkende bebouwing

Deze kaart verbeeld de panden in het plangebied die gezien kunnen worden als kenmerkend voor hun deelgebied. Kenmerkend door schaal, ensemble en architectuur en worden zodoende gezien als representatief voor de verschillende deelgebieden. De intentie van deze kaart is het in beeld brengen van de verschillende karakters die de deelgebieden bevatten en bevat in geen zin een uitspraak over de esthetische kwaliteit van de gebouwen.



ca. 1900-1940



verschil in kleur en materiaal en diepte. Klassieke elementen. Plint en verdieping ontworpen als geheel



voordeur aan straat, zeer veel detail op artistiek niveau. Abstractie speklagen. Schuin dak



klassieke voorgevel rijk gedetailleerd. Schuin dak. Plint vaak verbouwd in andere stijl

tussen ca. 1950-1995



heldere (constructieve) structuur afleesbaar in de gevel. Verbijzondering entree met eigentijdse kunst



dieptegebruik, benadrukking individualiteit. Overgang openbaar - privé op maaiveld



kleinschaligheid in grootschaligheid



repetetief bouwsysteem verscholen achter een jasje van verschillende gevelbekledingen

vanaf ca. 1995



uniformiteit door repetetief bouwsysteem
intrede nieuwe materialen, bv. plaatmaterialen



stapeling van ‘volumes’ in verschillende materialen, weinig detail, vlak en repetetief



uniformiteit door repetetief bouwsysteem
verbijzondering metselwerk

Regelgeving Stedenbouwkundig Kader en Beeldkwaliteitsplan

Algemeen

Welstandsrichtlijnen en bestemmingsplan
Dit stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan is het stedenbouwkundig toetsingskader voor het verlenen van omgevingsvergunningen voor het bouwen. Het wordt daarnaast gehanteerd in het kader van de welstandstoetsing en toetsing binnen het bestemmingsplan Centrum Noord-Oost. Het is daarom een gebiedsgerichte aanvulling op de welstands- en reclamenota Assen januari 2012. Ieder bouwplan (tenzij vergunningsvrij) wordt getoetst aan de redelijke eisen van welstand. De welstandsregels hebben betrekking op uiterlijke kenmerken van een gebouw (vorm, materiaal- en kleurgebruik) en de manier waarop een gebouw zich voegt in de omgeving.
In dit stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan zijn geen specifieke eisen opgenomen aangaande zogenaamde “kleine bouwwerken” (bijvoorbeeld dakkapellen) en reclame-uitingen. Hiervoor wordt specifiek naar de welstandsnota verwezen.

Afwijkingsmogelijkheden
Burgemeester en wethouders kunnen, eventueel op advies van de welstandscommissie, gemotiveerd afwijken van de welstandscriteria. In die gevallen moet verwezen worden naar de algemene welstandscriteria zoals in de welstands- en reclamenota Assen januari 2012 opgenomen. Deze afwijkingsbevoegdheid is gebaseerd op art. 4:84 Awb. Daarin staat dat burgemeester en wethouders moeten handelen volgens opgestelde beleidsregels tenzij dat voor belanghebbenden gevolgen zou hebben die onevenredig zijn in verhouding tot het doel van de beleidsregels.

Hardheidsclausule
De richtlijnen in dit document beogen op stedenbouwkundig en architectonisch vlak een consistente en duurzame inrichting te realiseren. Het spreekt vanzelf dat (bouw)plannen die voorzien in een hoger kwaliteitsniveau en een verrijking zijn voor het plan aanleiding kunnen vormen om bij uitzondering af te wijken van de welstandsrichtlijnen.
Daarnaast kunnen er andere redenen zijn om af te wijken van de welstandsrichtlijnen. Het afwijken van de richtlijnen kan alleen worden toegepast in overeenstemming met de hardheidsclausule en is ter beoordeling aan de gemeente en de commissie ruimtelijke kwaliteit.

Referenties
In alle gevallen gaat de tekst boven de referentie afbeeldingen, vaak geven de referenties namelijk slechts een aspect van de beeldkwaliteit weer.

Leeswijzer
Dit beeldkwaliteit is opgebouwd uit een aantal deelgebieden:
- De historische linten en hun dwarsstraten
- Binnengebied Oude Molenstraat
- Voormalige Stadsherberg en Oude Molenstraat 105
- Oude Poststraat
- Grootschalige bebouwing

Elk van deze deelgebieden wordt ingeleid door de locatie-aanduiding in het plangebied. Vervolgens wordt de visie uit de binnenstadsvisie over het desbetreffende deelgebied aangehaald.

De gemeente Assen heeft in 2021 een nieuwe binnenstadsvisie vastgesteld. Deze is in samenwerking met Urhahn en DTNP opgesteld.

Tot slot volgen de bouw- en beeldkwaliteitsregels voor het desbetreffende deelgebied.

De historische linten en hun dwarsstraten

Situatie

- Groningerstraat
- Oude Molenstraat
- Rolderstraat
- Zaagmolen
- Ceresstraat
- Nijlandstraat
- Oudestraat
- Nieuwe Huizen
- Gedempte Singel



1. Groningerstraat



2. Nijlandstraat



3. Oude Molenstraat



Situatie: De historische linten en hun dwarsstraten

KWALITATIEVE GEBOUWEN IN DE PANDENSTAD

Het stedelijke decor van de binnenstad wordt in de toekomst nog meer dan nu opgemaakt door mooie historische én moderne panden. Herontwikkeling en transformatie volgen de principes van de pandenstad, zodat oud en nieuw beter samengaan en er meer ruimtelijke samenhang en continuïteit is in de binnenstad.
Deze principes zijn:

- Straat en pleinwanden bestaan uit verschillende panden.
- Panden zijn georiënteerd naar de straat en hebben ook daar hun entree voor levendige openbare ruimte.
- Er is een bandbreedte aan korrelgrootte mogelijk mits passend bij de schaal van Assen.
- Er is eenheid door verscheidenheid in korrelgrootte en architectonische uitstraling.

BLOKKEN MET EEN PUBLIEK INTERIEUR

In de blokken met een publiek toegankelijk interieur wordt ingezet op het vergroten van de leefkwaliteit en de klimaatbestendigheid van de binnenstad. Door het bewonersparkeren zoveel mogelijk te verplaatsen naar de publieke parkeergarages – Mercurius, Triade en Citadel – kunnen de binnenhoven worden vergroend en heringericht met meer gebruikswaarde. Er ontstaat hier en daar in deze diepe blokken ruimte om kleinschalige woningbouw te ontwikkelen aan het hof in combinatie met de transformatie van de winkelplinten. Hiermee wordt de eigenaren van de te transformeren (winkel)panden in deze blokken perspectief geboden op een haalbare businesscase.

Rolderstraat

De Rolderstraat transformeert van een aanloopstraat naar een aantrekkelijke woonstraat. Daarvoor is het belangrijk te investeren in kwalitatieve herontwikkeling van vrijkomende en leegstaande panden. De gemeente heeft reeds geïnvesteerd door een aantal van deze panden te verwerven en gaat actief aan de slag met de herontwikkeling. De nieuwbouw past in schaal en maat en qua architectonische uitstraling bij het Drents DNA. De Rolderstraat wordt groener met extra bomen en geveltuinen.

Oude Molenstraat

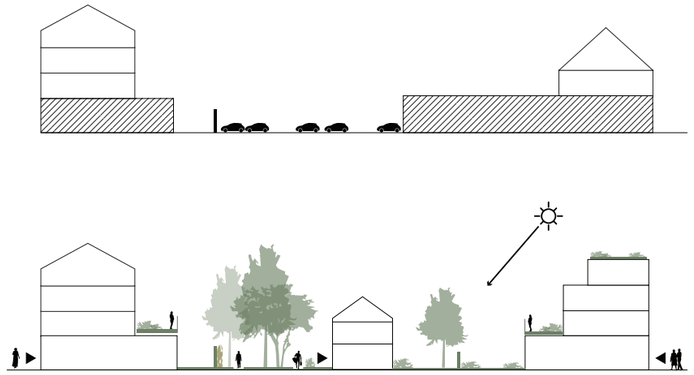
Aan de Oude Molenstraat zijn nog in te vullen kavels die herontwikkeld kunnen worden. Ook hier geldt kleinschalig en kwalitatief ontwikkelen met zorg voor de architectonische kwaliteiten en de groene inrichting van de buitenruimte. Aan de straat kunnen geveltuinen een bijdrage leveren aan de vergroening van het straatbeeld.

Groningerstraat

De Groningerstraat is een gemengde straat met, naast wonen, ook ruimte voor werken en voorzieningen in de plint. Diepe winkelplinten worden pand voor pand getransformeerd naar wonen of werken aan de straat, waarbij vergroening aan de binnenzijde van het blok wenselijk is. Bij hele diepe kavels is hier en daar ruimte voor kleinschalige woningbouw op het achtererf, aan het hof.

GESLOTEN BOUWBLOKKEN

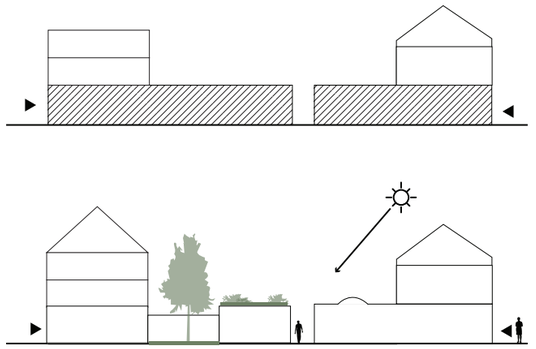
In de gesloten bouwblokken aan de Rolderstraat, Oudestraat en Groningerstraat gaat het om pandsgewijze transformatie van diepe winkelplinten naar wonen of werken. Hierbij ontstaat ruimte om aan de achterzijde van de kavel tuinen toe te voegen. Soms is er ruimte om tweezijdigheid te organiseren in deze blokken. Dat is mogelijk door te voldoen aan de voorwaarden van een goede overgang van privaat naar openbaar, vergroening, goede toegankelijkheid en passende openbare ruimte.



Huidige situatie
- Diepe winkelpanden
- Parkeren op binnenterrein
- Weinig tot geen groen in de blokken

Toekomstige situatie:
- Binnenterrein wordt groen hof en is doorwaadbaar
- Adressen aan de straat en aan het hof
- Goede bezonning aan de binnenzijde
- Panden: toevoeging op perceel mogelijk, mits achterkant wordt opgeknapt (groen e.d.)
- Bouwhoogte: maximaal 4 of 3 lagen + kap en 2 lagen en kap aan het interieur
- Binnenterrein autovrij: inpandig op eigen terrein parkeren in de grote garages / collectief (onder een dek)/ vergroenen parkeervelden in de hoven

Blokken met een publiek interieur (bron: Binnenstadvisie)



Huidige situatie
- Diepe winkelpanden
- Weinig tot geen groen in de blokken

Toekomstige situatie:
- Functieverandering winkelplinten
- Vergroenen achterterrein

Gesloten bouwblokken (bron: Binnenstadvisie)

Programma

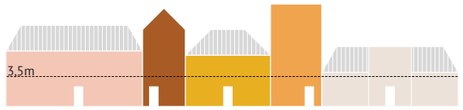
Voor een goede mix van doelgroepen en woningtypes is het gewenst dat er naast appartementen ook grondgebonden (gezins-) woningen bij komen in de binnenstad. Met name een straat als de Rolderstraat met een kleinschalige structuur is daarvoor geschikt. In de Rolderstraat zijn de appartementen de uitzondering.

Massa

- Nieuwe bouwhoogtes sluiten aan bij aanwezige bouwhoogte in de straat. Met de bouw van brede 5-laagse appartementencomplexen in de Groningerstraat is de kenmerkende Assense schaal verdwenen. Deze schaal/korrel is nog wel aanwezig in het zuidelijk deel van de binnenstad. De maximale hoogte van 15m is in het gewenste straatbeeld de uitzondering. E.e.a. volgt uit de stedenbouwkundige structuur. Voor de Rolderstraat ten westen van de Oude Poststraat en voor de oostzijde van de Groningerstraat ten zuiden van de Kloekhorststraat is de maximale hoogte 16 meter. Ten oosten van de Oude Poststraat is de maximale hoogte 17 meter.
- Een divers bebouwingsbeeld met variatie in breedte, hoogte, kleur en kapvorm is karakteristiek voor de linten. Harde contrasten niet, dus naast kleinschalige historische bebouwing kan een sprong in goot- en/of bouwhoogte óf gevelbreedte passend zijn, maar niet een sprong in hoogte én breedte. Bij een goed contrast hoort ook samenhang. Dat geldt voor bouwmassa, maar ook voor architectuur.
- Ieder pand/ iedere architectonische eenheid staat met zijn eigen voeten op de grond. Een plint kan dus niet volledig in glas worden uitgevoerd.
- Gevels worden voor minimaal 50% in de rooilijn gebouwd. Voor behoud of toevoegen van groen zijn uitzonderingen mogelijk.
- Architectonische eenheden kunnen zich onderscheiden door massa, positie/ grootte raamopeningen, kapvorm, kleur- en materiaalgebruik, gevelindeling en detaillering.
- De goothoogte van panden is meer bepalend voor de beleving vanaf de straat dan de bouwhoogte. Bij hogere panden (contextgerelateerd) is een kap of een terugliggende bovenste laag daarom uitgangspunt om zo de karakteristieke kleinschalige Assense schaal te borgen.
- Kaphellingen variëren van 45-60 graden. Een terugliggende bovenste laag heeft ten minste een setback in lijn met deze kaphelling.
- De nokrichting is vrij te kiezen.
- De gevelbreedte is maximaal 16m. Let hierbij op de hoogte-breedte verhouding. Laag en breed of hoog en smal is niet altijd passend in de context: voor smallere straten met een kleinere korrel zoals bijvoorbeeld de Nijlandstraat en de Rolderstraat geldt meer dan voor de andere straten dat brede panden de uitzondering zijn.
- De begane grond is aansluitend op het maaiveld of max. 0,5m erboven.
- Op het achtererfgebied alleen functies behorend bij en ondergeschikt aan hoofdfunctie(s).



Met de bouw van brede uniforme 5-laagse appartementen-complexen in de Groningerstraat is de kenmerkende Assense schaal verdwenen





divers bebouwingsbeeld met verschillende breedtes (5-16m) en hoogtes, kleuren, kapvormen. Ieder pand heeft een eigen voordeur en staat “met zijn voeten op de grond”



Ongewenste suggestie van verschillende panden:
- teveel dezelfde hoogte
- dezelfde kroonlijst
- dezelfde grootte raamopeningen op dezelfde hoogte

Oriëntatie

- Het hoofdgebouw is in de eerste plaats georiënteerd op het lint of op de dwarsstraat. Hoeken hebben een gelijkwaardigheid in de stedenbouwkundige structuur die ook tot uiting komt in oriëntatie en architectuur.
- In het gebied liggen ook de toegangen tot de binnengebieden. Dit fijnmazige netwerk is van groot belang voor de woonkwaliteit. Deze stedenbouwkundige hoeken zijn niet gelijkwaardig, maar kunnen wel aanleiding zijn tot een verbijzondering (bijvoorbeeld een dwarskap). Zijgevels zijn aantrekkelijk en hebben gevelopeningen, maar de uitstraling is ondergeschikt aan het lint. Grote vlakke gevels/gesloten gevelvlakken dienen te worden voorkomen.

Publiek/Privé

- Uitgangspunt is dat woningen een publieke en private zijde hebben. Daarmee is voor alle woningen/bewoners sprake van een balans tussen onderdeel zijn van de levendige stad en het hebben van een rustige private zijde.
- Op de begane grond is het onwenselijk dat slaapvertrekken aan de voorgevel zijn gelegen. Als vitrage of gordijnen vrijwel permanent dicht zijn staat dit een interactie tussen openbaar en privé in de weg.
- De overgang privé-openbaar dient zorgvuldig mee te worden ontworpen. Dat kan enerzijds op de kavel (b.v. middels een zorgvuldig ontworpen terugliggende entree) en anderzijds op het openbaar gebied middels een plintstoep en het toevoegen van groen. Zie hiervoor tevens het hoofdstuk *Transformatie van winkel naar wonen, Algemene uitgangspunten - voorbeelden*

Flexibiliteit



Karakteristiek in Assen zijn relatief brede panden. Historisch gezien is dat een gevolg van de relatief lage druk op de ruimte in Assen. Panden zijn daardoor vaak breder dan hoog (in tegenstelling tot bijvoorbeeld typische grachtenpanden). Door ook nu een maatvoering te kiezen die ook relatief brede panden mogelijk maakt, voorkomen we dat er een beeld van grachtenpanden ontstaat.



zorgvuldige overgang publiek-privé



entree verbijzonderen

- Kenmerk van een levendige binnenstad is een afwisseling van functies. Momenteel worden er vooral woningen gebouwd. In het kader van flexibiliteit richting de toekomst is het wenselijk dat er transformatieruimte wordt geïntegreerd. Om dat te waarborgen is de minimale verdiepingshoogte van de onderste bouwlaag ten minste 3,5 meter. Dit geldt enkel voor ontwikkelingen aan de Oudestraat, Rolderstraat, Nieuw Huizen en Gedempte Singel.

Entree

- Woningentrees verdienen bijzondere aandacht in het ontwerp. Dat kan bijvoorbeeld door deze terug te leggen ten opzichte van de gevel of te accentueren in de gevel.
- Woningen op de begane grond hebben eigen entree (dit geldt ook voor benedenwoningen in appartementencomplexen).
- Ieder pand/ iedere architectonische eenheid heeft een eigen voordeur aan de straat.

Buitenruimte

- De buitenruimte maakt een wezenlijk deel uit van de ontwerpopgave. Woningen dienen goede buitenruimtes te hebben. Deze liggen op de binnenterreinen (binnen de bouwblokken), maar ook aan de openbare ruimte.
- Met het oog op een prettig straatbeeld mogen aan de straat gelegen balkons vanaf de 2e bouwlaag uitkragen tot een maximum van 1m t.o.v. de gevel.
- Franse balkons en loggia's zijn overal toegestaan vanaf de 1e verdieping.

Vergroenen/Verduurzaming

- Het vergroenen/openmaken van nu dichtbebouwde achtererven en het vergroenen van de openbare ruimte zijn voorwaarden voor het realiseren van een goede woonomgeving.
- Privéstoepen langs openbare plinten geven aanleiding om te vergroenen.
- Platte daken geven enerzijds aanleiding om in groen dak te worden uitgevoerd, anderzijds tot het plaatsen van zonnepanelen.
- Zonnepanelen op daken doen bij voorkeur niet, of slechts in beperkte mate afbreuk aan de karakteristiek van het dak of het daklandschap. De esthetische inpassing is een belangrijk aspect waar aandacht voor moet zijn. Kies één oriëntatie van alle panelen en leg de panelen in een ordelijk patroon, geen uitsparingen in het





zorgvuldige overgang publiek-privé geeft aanleiding om te vergroenen

  belegd patroon.
- De toepassing van (mee-ontworpen) nestkasten voor vleermuizen en vogels is een eis.

Gevelopbouw

- De gevelopbouw is gebaseerd of geïnspireerd op een gedegen architectonische analyse van karakteristieke panden uit de directe omgeving. Nieuwbouw heeft een hiermee gelijkwaardige kwaliteit. Hieruit volgen heldere keuzes voor de gevelopbouw en de verder uitwering. Bijzondere aandacht verdienen de plint (aansluiting op het maaiveld) en de gevelbeëindiging aan de bovenzijde (kroonlijst/goot).
- Bijzondere aandacht voor de gevelopeningen langs de straat. Enerzijds voldoende gevel-openingen, anderzijds voldoende privacy voor de bewoners. Voorkomen dient te worden dat bewoners altijd vitrage/gordijnen dichthouden. Glas tot op het maaiveld draagt hier niet aan bij en wordt daarom niet toegestaan.
- De plasticiteit van de gevel speelt een belangrijke rol. Een basement, de uitwerking van de dakgoot en de (plaatselijke) toepassing van diepere neggen van de kozijnen kunnen hierin een rol spelen.
- Gebouwen zijn rijk aan details waardoor er veel aan te ontdekken is. Dit betekent niet dat gevels

  betekenisloos gedecoreerd zijn, maar dat details bijdragen aan de identiteit van het centrum als geheel en aan verschillende gevels afzonderlijk

Erfafscheidingen

Erfafscheidingen langs het openbaar gebied zoals tuinmuren en hekwerken worden zorgvuldig mee-ontworpen met de bebouwing.

Kleur en Materiaal

- Er wordt aansluiting gevonden met de bestaande stad door gevels van baksteen of pleisterwerk te maken.
- Ondergeschikt kunnen plaatmaterialen die mooi verouderen (zoals zink) worden toegepast. Kunstmatige plaatmaterialen zijn niet toegestaan.
- Hellende daken worden bedekt met keramische pannen of zink.
- De kleur van de gebakken materiaal is gebonden aan een kleurengamma tussen helder oranje en donkerbruine aardekleuren. Zwarte of paarsbruine baksteen is ongewenst;
- Gepleisterde gevels kunnen lichter van toon zijn. Voorkomen dient te worden dat er meerdere gepleisterde gevels naast elkaar staan

Installaties

Technische installaties of onderdelen daarvan (zoals verwarming of koelinginstallaties) dienen onzichtbaar vanaf de openbare weg te worden mee-ontworpen.

Behoud gaat voor vernieuwing

Karakteristieke panden (niet zijnde een monument of onderdeel uitmakend van het beschermd stadsgezicht) verdienen het om te worden behouden/ getransformeerd om zodoende tot een gelaagde/ organisch gegroeide stad te komen. Het behoud van karakteristieke panden is onderdeel van de totale afweging voor de ruimtelijke kwaliteit van een ontwikkeling.

Transformatie

Voor transformatiekaders van (winkel)plinten naar woningen zie de regels onder *Transformatie van winkel naar wonen.*



Meeontworpen tuinmuren
Aandacht voor raamopeningen aan het maaiveld.



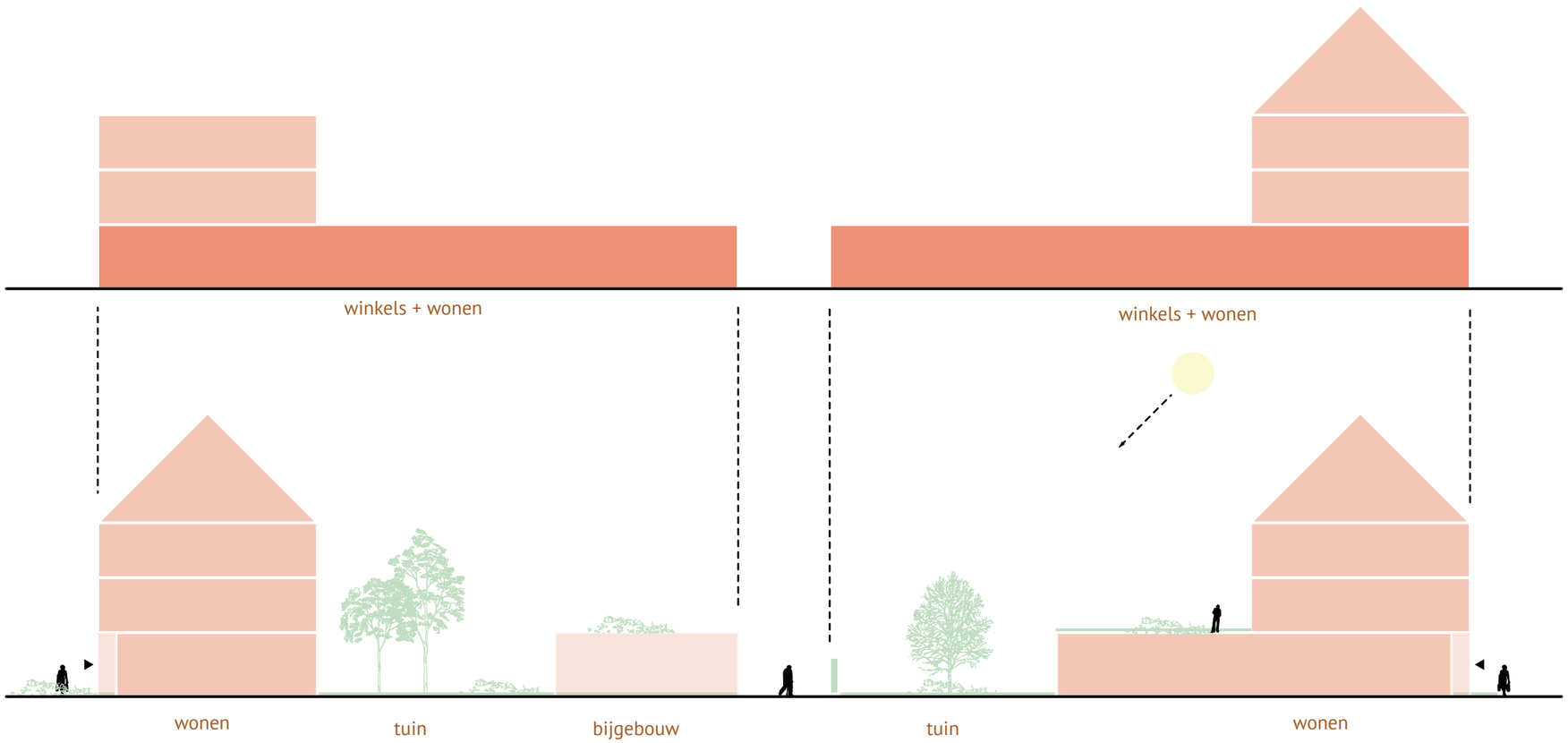
Gevelplastiek en rijk aan details.



Gevelopbouw o.b.v. analyse context.
Bijzondere neggen zorgen voor plasticiteit



Karakteristiek pand Oude Molenstraat



Principedoorsnedefragment gesloten bouwblok
[huidge toestand + nieuwe toestand]

Binnengebied Oude Molenstraat

Situatie

- Binnengebied tussen Oude Molenstraat, Oudestraat, Groningerstraat en Zaagmolen



1. Noordzone



2. Middenzone



3. Zuidzone



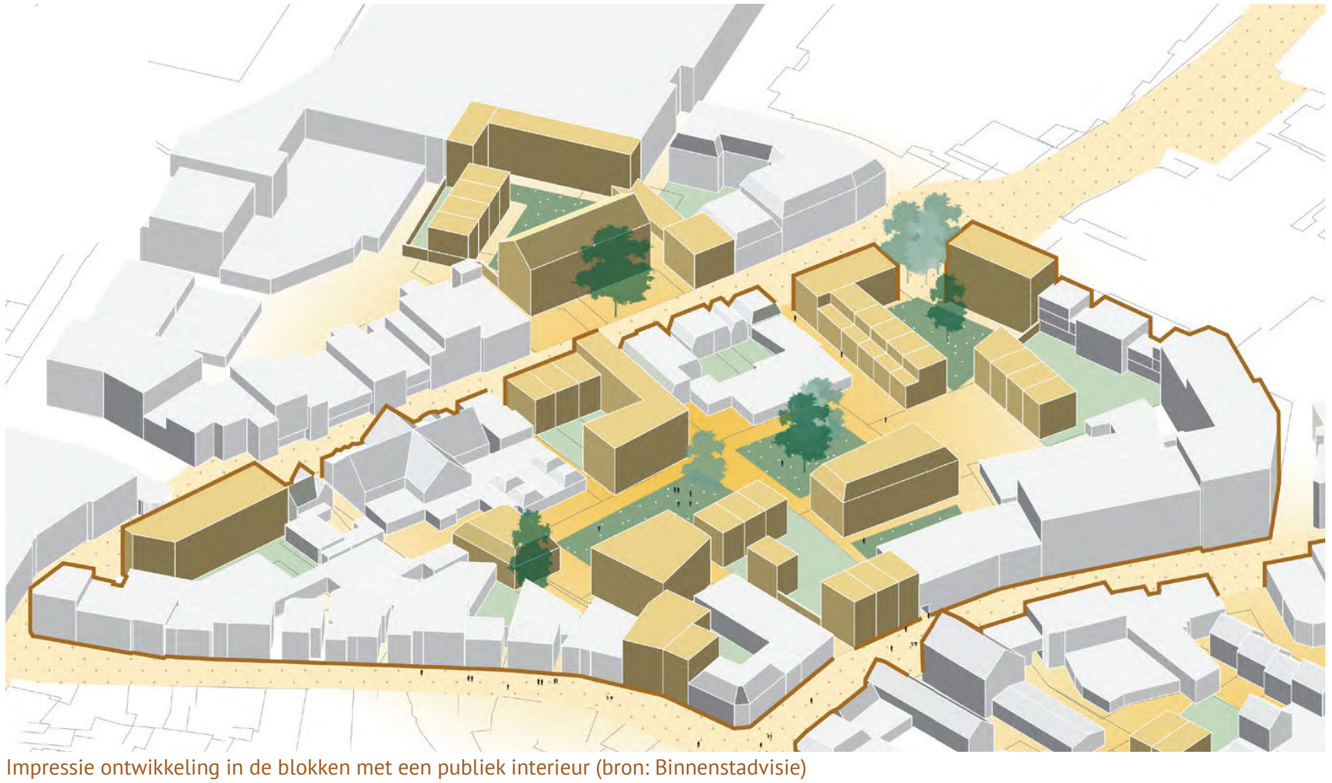
Situatie Binnengebied Oude Molenstraat

Binnengebied Oude Molenstraat
Binnenstadsvisie

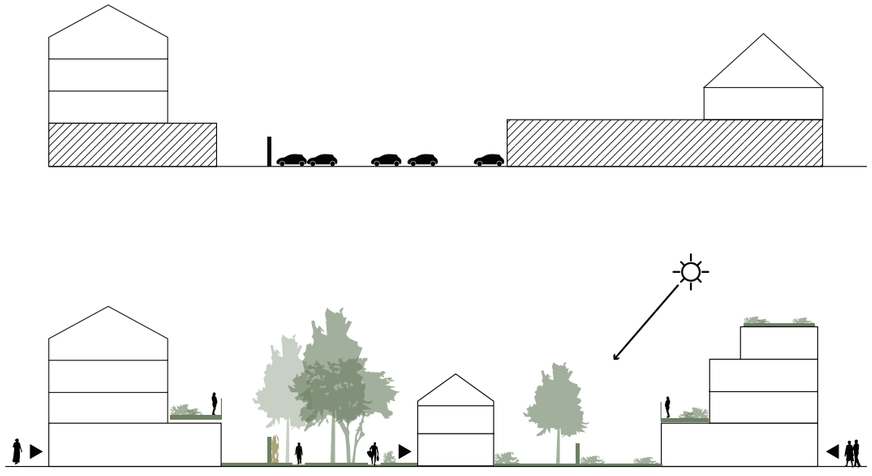
TRANSFORMATIEGEBIED

In de blokken met een publiek toegankelijk interieur wordt ingezet op het vergroten van de leefkwaliteit en de klimaatbestendigheid van de binnenstad. Door het bewonersparkeren zoveel mogelijk te verplaatsen naar de publieke parkeergarages – Mercurius, Triade en Citadel – kunnen de binnenhoven worden vergroend en heringericht met meer gebruikswaarde. Er ontstaat hier en daar in deze diepe blokken ruimte om kleinschalige woningbouw te ontwikkelen aan het hof in combinatie met de transformatie van de winkelplinten. Hiermee wordt de eigenaren van de te transformeren (winkel)panden in deze blokken perspectief geboden op een haalbare businesscase.

Aan de Oude Molenstraat zijn nog in te vullen kavels die herontwikkeld kunnen worden. Ook hier geldt kleinschalig en kwalitatief ontwikkelen met zorg voor de architectonische kwaliteiten en de groene inrichting van de buitenruimte. Aan de straat kunnen geveltuinen een bijdrage leveren aan de vergroening van het straatbeeld.



Impressie ontwikkeling in de blokken met een publiek interieur (bron: Binnenstadvisie)



Kansen doorsnede (bron: Binnenstadvisie)

Huidige situatie

- Diepe winkelpanden
- Parkeren op binnenterrein
- Weinig tot geen groen in de blokken

Toekomstige situatie:

- Binnenterrein wordt groen hof en is doorwaadbaar
- Adressen aan de straat en aan het hof
- Goede bezonning aan de binnenzijde
- Panden: toevoeging op perceel mogelijk, mits achterkant wordt opgeknapt (groen e.d.)
- Bouwhoogte: maximaal 4 of 3 lagen + kap en 2 lagen en kap aan het interieur
- Binnenterrein autovrij: inpandig op eigen terrein parkeren in de grote garages / collectief (onder een dek)/ vergroenen parkeervelden in de hoven

Binnengebied Oude Molenstraat

Bouwregels

Uitgangspunten

- Het binnenterrein wordt een groen hof en is publiek doorwaadbaar.
- De stedenbouwkundige ontwikkeling van dit deelgebied is een ontwikkeling in samenhang tussen de bebouwing en de openbare ruimte.

Programma

- Grondgebonden woningen.
- De hoofdfunctie bevindt zich aan de voorkant. Op het achtererfgebied alleen functies behorend bij en ondergeschikt aan hoofdfunctie(s)

Massa

- Conform de binnenstadsvisie is kleinschaligheid het uitgangspunt. De hoogte van de bouwblokken hebben een relatie met de openbare ruimte. De gemiddelde breedte van de hof is minimaal 2,5x de goothoogte van aanliggende bebouwing. De maximale bouwhoogte van 15m vormt de uitzondering
- Bij de verschillende bouwhoogtes dient voldoende rekening te worden gehouden met de oriëntatie in relatie tot de zon (schaduwwerking).
- In massaopbouw en beeldkwaliteit contrast opzoeken met traditionelere massaopbouw en beeldkwaliteit zoals die aan de linten te vinden is.
- Kloeke (maar niet lompe) bouwvolumes. Een terugliggende bovenste laag of kap is geen voorwaarde.
- Vertrekpunt voor de opzet van de bouwblokken is de bestaande bebouwingsgrenzen. De bestaande verspringingen dragen bij aan een gedifferentieerd en interessant straat-/hofbeeld.
- Verbijzonderingen in stedenbouwkundige structuur (zoals een overhoekse situatie) aangrijpen voor verbijzondering in architectuur (overhoekse entree, zijgevel aan openbaar gebied = 2e voorgevel
- Bijzondere plekken in de stedenbouwkundige structuur kunnen aanleiding geven voor verbijzondering van massa of woningbouwtypologie.

Publiek/Privé

De overgang privé-openbaar dient zorgvuldig mee te worden ontworpen. Dat kan enerzijds op de kavel (b.v. middels een zorgvuldig ontworpen terugliggende entree) en anderzijds op het openbaar gebied middels een plintstoep en het toevoegen van groen. Zie hiervoor tevens het hoofdstuk *Transformatie van winkel naar wonen, Algemene uitgangspunten - voorbeelden*

De te ontwerpen typologie hangt sterk samen met de inrichting van het openbaar gebied. Uitgangspunt is dat het binnengebied groener is dan de linten.

Entree

- Woningentrees verdienen bijzondere aandacht in het ontwerp. Dat kan bijvoorbeeld door deze terug te leggen ten opzichte van de gevel of te accentueren in de gevel.
- Ieder pand/ iedere architectonische eenheid heeft een eigen voordeur aan de straat.

Buitenruimtes

- De buitenruimte maakt een wezenlijk deel uit van de ontwerpopgave. Woningen dienen goede buitenruimtes te hebben.
- Nieuwbouwwoningen kunnen buitenruimtes aan de voorzijde en achterzijde krijgen, Maar dakterrassen zijn ook denkbaar

Vergroenen/Verduurzaming

- Het vergroenen/openmaken van nu dichtbebouwde achtererven en het vergroenen van de openbare ruimte zijn voorwaarden voor het realiseren van een goede woonomgeving. Uitgangspunt is dat het binnengebied groener is dan de linten.
- Privéstoepen langs openbare plinten geven aanleiding om te vergroenen.
- Platte daken geven enerzijds aanleiding om in groen dak te worden uitgevoerd, anderzijds tot het plaatsen van zonnepanelen.
- Zonnepanelen op daken doen bij voorkeur niet, of slechts in beperkte mate afbreuk aan de karakteristiek van het dak of het daklandschap. De esthetische inpassing is een belangrijk aspect waar aandacht voor moet zijn. Kies één oriëntatie van alle panelen en leg de panelen in een ordelijk patroon, geen uitsparingen in het belegd patroon.
- De toepassing van (mee-ontworpen) nestkasten voor vleermuizen en vogels is een eis.

Gevelopbouw

- De gevelopbouw is gebaseerd op een eigentijdse gevelgrafiek.
- De plasticiteit van de gevel speelt een belangrijke rol. Een plaatselijke setback van de gevel, bloemkozijnen of het toepassing van diepere neggen van de kozijnen kunnen hierin een rol spelen.

Erfafscheidingen

Erfafscheidingen langs het openbaar gebied zoals tuinmuren en hekwerken worden zorgvuldig mee-ontworpen met de bebouwing.

Kleur en Materiaal

- Gevels kunnen in metselwerk of hout worden uitgevoerd.
- Kleurstelling mag/kan bewust afwijkend van de historische linten.
- Zorgvuldige detaillering (bij hout rekening houden met duurzame beeldkwaliteit (bij overstekken).
- Geen plaatmateriaal.

Installaties

- Technische installaties of onderdelen daarvan (zoals verwarming of koelinginstallaties) dienen onzichtbaar vanaf de openbare weg te worden mee-ontworpen.



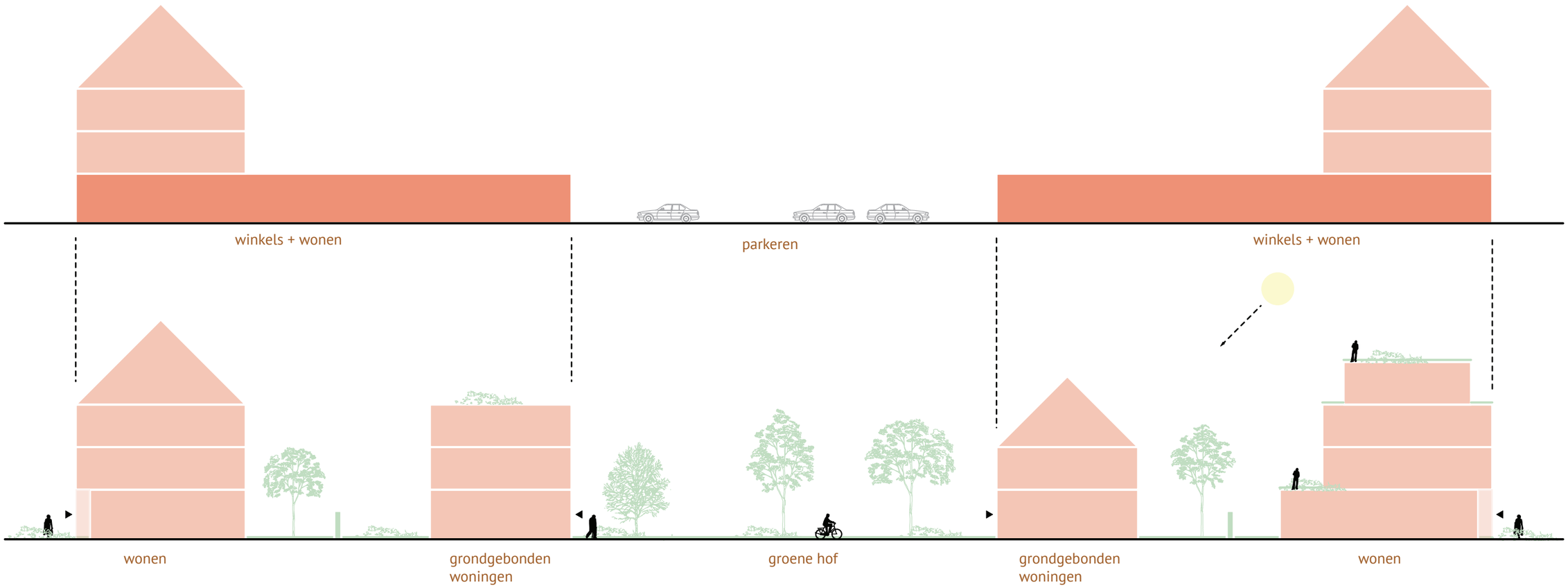








Stoere volumes in hout of metselwerk binnen bestaande bouwblokken. Groenontwerp als bindend element.



Principedoorsnedefragment bouwblok Oude Molenstraat
[huidige toestand en nieuwe toestand]

Voormalige Stadsherberg en Oude Molenstraat 105

Situatie

- Binnengebied tussen Oude Molenstraat, Cereshof en Triade



1. Oude Molenstraat



2. Achterzijde Triade



3. Cereshof



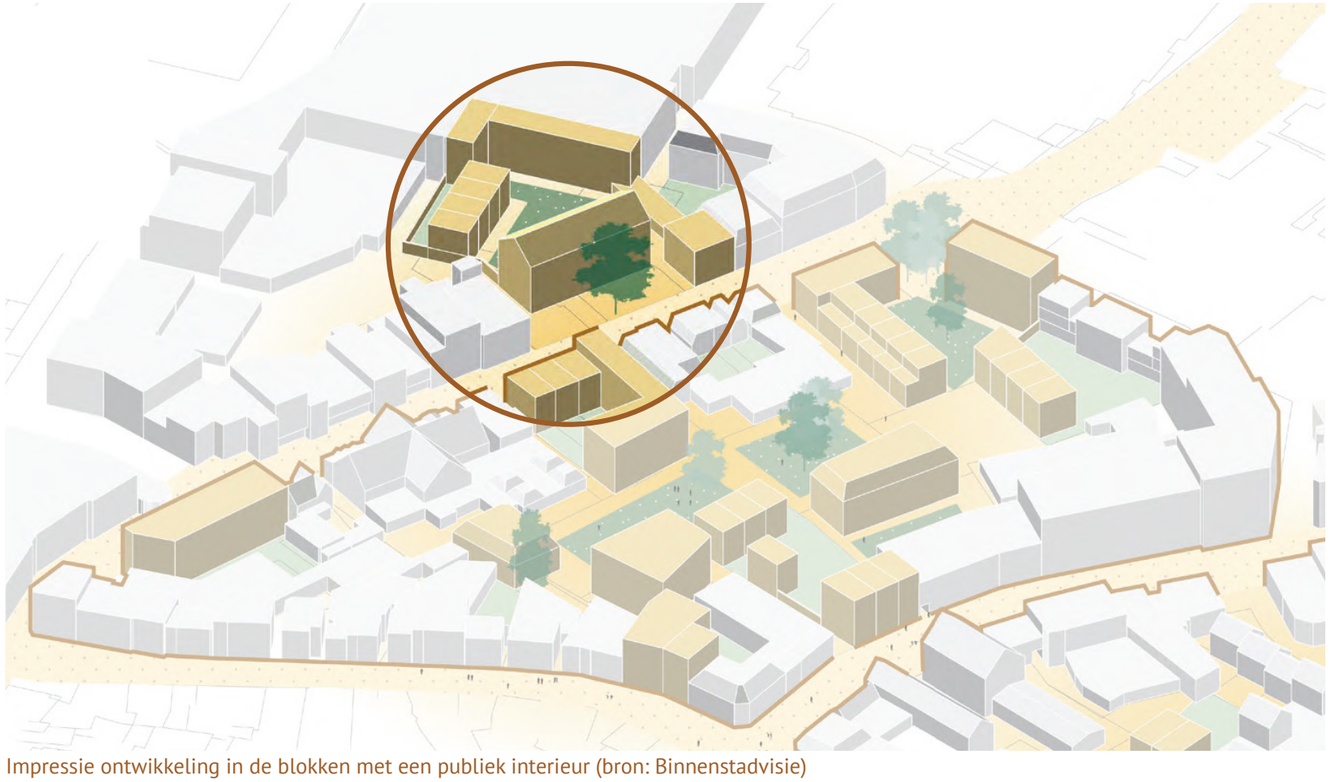
Situatie voormalige stadsherberg en Oude Molenstraat 105

Voormalige Stadsherberg
Binnenstadsvisie

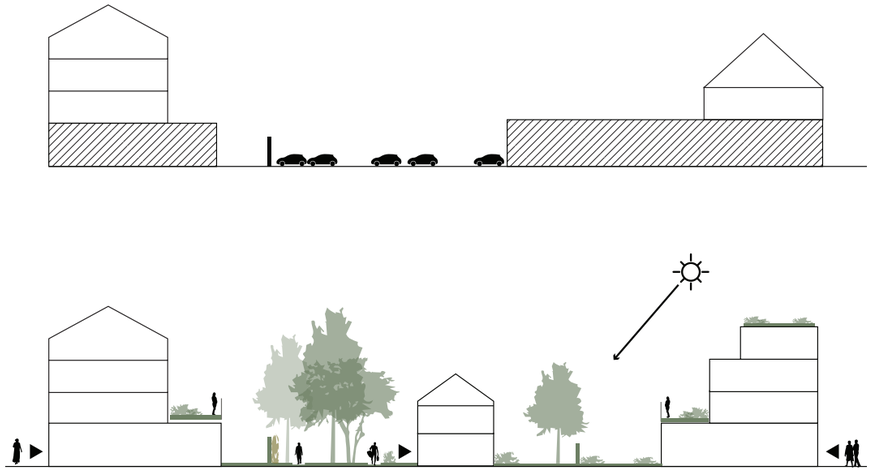
TRANSFORMATIEGEBIED

In de blokken met een publiek toegankelijk interieur wordt ingezet op het vergroten van de leefkwaliteit en de klimaatbestendigheid van de binnenstad. Door het bewonersparkeren zoveel mogelijk te verplaatsen naar de publieke parkeergarages – Mercurius, Triade en Citadel – kunnen de binnenhoven worden vergroend en heringericht met meer gebruikswaarde. Er ontstaat hier en daar in deze diepe blokken ruimte om kleinschalige woningbouw te ontwikkelen aan het hof in combinatie met de transformatie van de winkelplinten. Hiermee wordt de eigenaren van de te transformeren (winkel)panden in deze blokken perspectief geboden op een haalbare businesscase.

Aan de Oude Molenstraat zijn nog in te vullen kavels die herontwikkeld kunnen worden. Ook hier geldt kleinschalig en kwalitatief ontwikkelen met zorg voor de architectonische kwaliteiten en de groene inrichting van de buitenruimte. Aan de straat kunnen geveltuinen een bijdrage leveren aan de vergroening van het straatbeeld.



Impressie ontwikkeling in de blokken met een publiek interieur (bron: Binnenstadvisie)



Kansen doorsnede (bron: Binnenstadvisie)

Huidige situatie

- Diepe winkelpanden
- Parkeren op binnenterrein
- Weinig tot geen groen in de blokken

Toekomstige situatie:

- Binnenterrein wordt groen hof en is doorwaadbaar
- Adressen aan de straat en aan het hof
- Goede bezonning aan de binnenzijde
- Panden: toevoeging op perceel mogelijk, mits achterkant wordt opgeknapt (groen e.d.)
- Bouwhoogte: maximaal 4 of 3 lagen + kap en 2 lagen en kap aan het interieur
- Binnenterrein autovrij: inpandig op eigen terrein parkeren in de grote garages / collectief (onder een dek)/ vergroenen parkeervelden in de hoven

Voormalige Stadsherberg en Oude Molenstraat 105
Bouwregels

Uitgangspunten

- Het binnenterrein wordt een groen hof en is publiek doorwaadbaar.
- De stedenbouwkundige ontwikkeling van dit deelgebied is een ontwikkeling in samenhang tussen de bebouwing en de openbare ruimte.
- Het betreft een samenhangende ontwikkeling van de voormalige stadsherberglocatie en Oude Molenstraat 105
- Ontwikkelingen aan/langs de Oude Molenstraat conform de regels van *de historische linten en hun dwarsstraten*.
- Het is denkbaar dat een (semi-)openbaar groen hof achterop het perceel/de percelen wordt mee-ontworpen.
    - Woningen achterop het perceel oriënteren zich op het hof.
    - De gemiddelde breedte van het hof is minimaal 2x de goothoogte van aanliggende bebouwing (bijvoorbeeld: 1x goot 6m en 1x goot 10m = breedte 16m).
    - De maximale bouwhoogte is 15m.
- De blinde muur van de Triade moet integraal worden worden meegenomen in de stedenbouwkundige opzet.
- De zuidzijde van de ontwikkeling die is gelegen aan het Cereshof verdient aparte aandacht. Dit is geen 2e voorgevel zoals aan de Oude Molenstraat, maar wel een zorgvuldig ontworpen zijgevel aan een publieke ruimte.

Programma

- Grondgebonden woningen en appartementen.

Massa

- In massaopbouw en beeldkwaliteit contrast opzoeken met traditionelere massaopbouw en beeldkwaliteit zoals die aan de linten te vinden is.
- Kloeke (maar niet lompe) bouwvolumes. Een terugliggende bovenste laag of kap is geen voorwaarde.

Publiek/Privé

De overgang privé-openbaar dient zorgvuldig mee te worden ontworpen. Dat kan enerzijds op de kavel (b.v. middels een zorgvuldig ontworpen terugliggende entree) en anderzijds op het openbaar gebied middels een plintstoep en het toevoegen van groen. Zie hiervoor tevens het hoofdstuk *Transformatie van winkel naar wonen, Algemene uitgangspunten - voorbeelden*
De te ontwerpen typologie hangt sterk samen met de inrichting van het openbaar gebied. Uitgangspunt is dat het binnengebied groener is dan de linten.

Entree

- Woningentrees verdienen bijzondere aandacht in het ontwerp. Dat kan bijvoorbeeld door deze terug te leggen ten opzichte van de gevel of te accentueren in de gevel.
- Woningen op de begane grond hebben eigen entree (dit geldt ook voor benedenwoningen in appartementencomplexen).
- Ieder pand/ iedere architectonische eenheid heeft een eigen voordeur aan de straat.

Buitenruimtes

- De buitenruimte maakt een wezenlijk deel uit van de ontwerpopgave. Woningen dienen goede buitenruimtes te hebben.
- Nieuwbouwwoningen kunnen buitenruimtes aan de voorzijde en achterzijde krijgen, Maar dakterrassen zijn ook denkbaar

Vergroenen/Verduurzaming

- Versterken huidige groen.
- Het vergroenen/openmaken van nu dichtbebouwde achtererven en het vergroenen van de openbare ruimte zijn voorwaarden voor het realiseren van een goede woonomgeving. Uitgangspunt is dat het binnengebied groener is dan de linten.
- Privéstoepen langs openbare plinten geven aanleiding om te vergroenen.
- Platte daken geven enerzijds aanleiding om in groen dak te worden uitgevoerd, anderzijds tot het plaatsen van zonnepanelen.
- Zonnepanelen op daken doen bij voorkeur niet, of slechts in beperkte mate afbreuk aan de karakteristiek van het dak of het daklandschap. De esthetische inpassing is een belangrijk aspect waar aandacht voor moet zijn. Kies één oriëntatie van alle panelen en leg de panelen in een ordelijk patroon, geen uitsparingen in het belegd patroon.
- De toepassing van (mee-ontworpen) nestkasten voor vleermuizen en vogels is een eis.

Gevelopbouw

- De gevelopbouw is gebaseerd op een eigentijdse gevelgrafiek.
- Architectonisch onderscheid tussen de gevels aan het hof en de gevels die georiënteerd zijn op de Oude Molenstraat. Aan de hof is een rustige uitstraling architectonische eenheden per bouwmassa.
- De plasticiteit van de gevel speelt een belangrijke rol. Een plaatselijke setback van de gevel, bloemkozijnen of het toepassing van diepere neggen van de kozijnen kunnen hierin een rol spelen.

Erfafscheidingen

Erfafscheidingen langs het openbaar gebied zoals tuinmuren en hekwerken worden zorgvuldig mee-ontworpen met de bebouwing.

Kleur en Materiaal

- Gevels kunnen in metselwerk of hout worden uitgevoerd.
- Kleurstelling mag/kan bewust afwijkend van de historische linten.
- Zorgvuldige detaillering (bij hout rekening houden met duurzame beeldkwaliteit (bij overstekken).
- Geen plaatmateriaal.

Installaties

- Technische installaties of onderdelen daarvan (zoals verwarming of koelinginstallaties) dienen onzichtbaar vanaf de openbare weg te worden mee-ontworpen.











Stoere volumes in hout of metselwerk binnen bestaande bouwblokken. Groenontwerp als bindend element.



Principedoorsnedefragment Voormalige Stadsherberg en Oude Molenstraat 105
[nieuwe situatie]



1. Oude Poststraat



2. Oude Poststraat



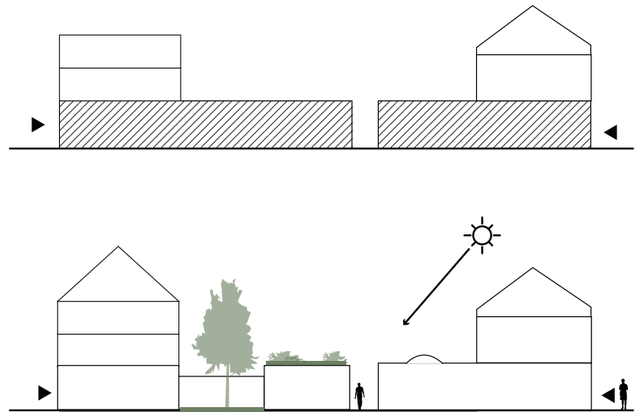
3. Oude Poststraat



Situatie Oude Poststraat

Oude Poststraat
Binnenstadsvisie

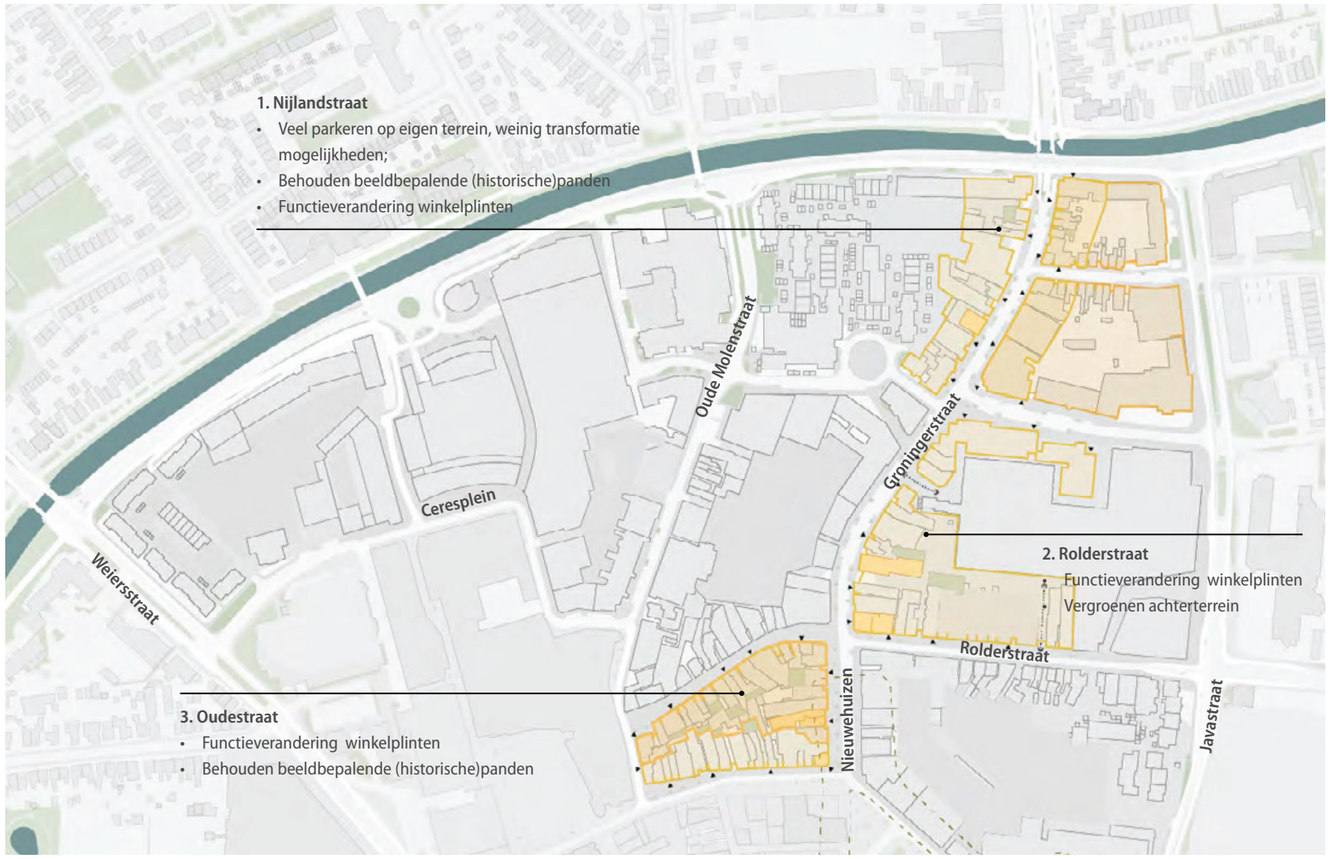
GESLOTEN BOUWBLOKKEN
In de gesloten bouwblokken aan de Rolderstraat, Oudestraat en Groningerstraat gaat het om pandsgewijze transformatie van diepe winkelplinten naar wonen of werken. Hierbij ontstaat ruimte om aan de achterzijde van de kavel tuinen toe te voegen. Soms is er ruimte om tweezijdigheid te organiseren in deze blokken. Dat is mogelijk door te voldoen aan de voorwaarden van een goede overgang van privaat naar openbaar, vergroening, goede toegankelijkheid en passende openbare ruimte.



Huidige situatie
- Diepe winkelpanden
- Weinig tot geen groen in de blokken

Toekomstige situatie:
- Functieverandering winkelplinten
- Vergroenen achterterrein

Kansen doorsnede (bron: Binnenstadvisie)



Ontwikkeling gesloten bouwblokken (bron: Binnenstadvisie)

Oude Poststraat

Bouwregels

Uitgangspunten

De stedenbouwkundige ontwikkeling van dit deelgebied is een ontwikkeling met samenhang tussen de bebouwing en de openbare ruimte.

Programma

- Grondgebonden woningen
- De hoofdfunctie bevindt zich aan de voorkant. Op het achtererfgebied alleen functies behorend bij en ondergeschikt aan hoofdfunctie(s)

Massa

- De hoogte van de bouwblokken dient in verhouding/ passend bij de openbare ruimte te worden vormgegeven. Het wensbeeld is een groene steeg of smalle straat met de schaal en maat van het Drents/Assens DNA. De maximale bouwhoogte van 16 meter is in het gewenste straatbeeld een uitzondering. Ten oosten van de Oude Poststraat is de maximale hoogte 17 meter.
- Een kleine korrel conform huidige parcelering is mogelijk, maar ook een projectmatige opzet.

Oriëntatie

- Naast de voorgevels aan de straat verdienen de zijgevels aan de doorsteek aandacht (b.v. door de plaatsingen van gevelopeningen). Bebouwing aan de doorsteek is ondergeschikt aan bebouwing aan het lint.

Publiek/Privé

- Uitgangspunt is dat woningen een publieke en private zijde hebben. Daarmee is voor alle woningen/bewoners sprake van een balans tussen onderdeel zijn van de levendige stad en het hebben van een rustige private zijde.
- Op de begane grond is het onwenselijk dat slaapvertrekken aan de voorgevel zijn gelegen. Als vitrage of gordijnen vrijwel permanent dicht zijn staat dit een interactie tussen openbaar en privé in de weg.
- De overgang privé-openbaar dient zorgvuldig mee te worden ontworpen. Dat kan enerzijds op de kavel (b.v. middels een zorgvuldig ontworpen terugliggende entree) en anderzijds op het openbaar gebied middels een plintstoep en het toevoegen van groen. Zie hiervoor tevens het hoofdstuk *Transformatie van winkel naar wonen,*

Algemene uitgangspunten - voorbeelden

Entree

- Woningentrees verdienen bijzondere aandacht in het ontwerp. Dat kan bijvoorbeeld door deze terug te leggen ten opzichte van de gevel of te accentueren in de gevel.
- Ieder pand/ iedere architectonische eenheid heeft een eigen voordeur aan de straat.

Buitenruimte

- De buitenruimte maakt een wezenlijk deel uit van de ontwerpopgave. Woningen dienen goede buitenruimtes te hebben.
- Nieuwbouwwoningen kunnen achtertuinen, plintstoepen en dakterrassen krijgen.

Vergroenen/Verduurzaming

- Het vergroenen/openmaken van nu dichtbebouwde achtererven en het vergroenen van de openbare ruimte zijn voorwaarden voor het realiseren van een goede woonomgeving.
- Privéstoepen langs openbare plinten geven aanleiding om te vergroenen.
- het goed (groen) inpassen van blinde muur Citadel zijn voorwaarden voor het realiseren een goede woonomgeving.
- Platte daken geven enerzijds aanleiding om in groen dak te worden uitgevoerd, anderzijds tot het plaatsen van zonnepanelen.
- Zonnepanelen op daken doen bij voorkeur niet, of slechts in beperkte mate afbreuk aan de karakteristiek van het dak of het daklandschap. De esthetische inpassing is een belangrijk aspect waar aandacht voor moet zijn. Kies één oriëntatie van alle panelen en leg de panelen in een ordelijk patroon, geen uitsparingen in het belegd patroon.
- De toepassing van (mee-ontworpen) nestkasten voor vleermuizen en vogels is een eis.

Gevelopbouw

- De gevelopbouw is gebaseerd op een eigentijdse gevelgrafiek.
- De plasticiteit van de gevel speelt een belangrijke rol. Een plaatselijke setback van de gevel, bloemkozijnen of het toepassing van diepere neggen van de kozijnen kunnen hierin een rol spelen.
- Zijgevels zijn aantrekkelijk en hebben gevelopeningen, maar de uitstraling is ondergeschikt aan het lint. Grote vlakke/ gesloten gevelvlakken dienen te worden voorkomen.

Erfafscheidingen

Erfafscheidingen langs het openbaar gebied zoals tuinmuren en hekwerken worden zorgvuldig mee-ontworpen met de bebouwing.

Kleur en Materiaal

- Gevels kunnen in metselwerk, pleisterwerk of hout worden uitgevoerd.
- Ondergeschikt kunnen plaatmaterialen die mooi verouderen (zoals zink) worden toegepast. Kunstmatige plaatmaterialen zijn niet toegestaan.
- Hellende daken worden bedekt met keramische pannen of zink.
- De kleur van de gebakken materiaal is gebonden aan een kleurengamma tussen helder oranje en donkerbruine aardekleuren. Zwarte of paarsbruine baksteen is ongewenst;
- Zorgvuldige detaillering (bij hout rekening houden met duurzame beeldkwaliteit (bij overstekken).

Installaties

- Technische installaties of onderdelen daarvan (zoals verwarming of koelinginstallaties) dienen onzichtbaar vanaf de openbare weg te worden mee-ontworpen.





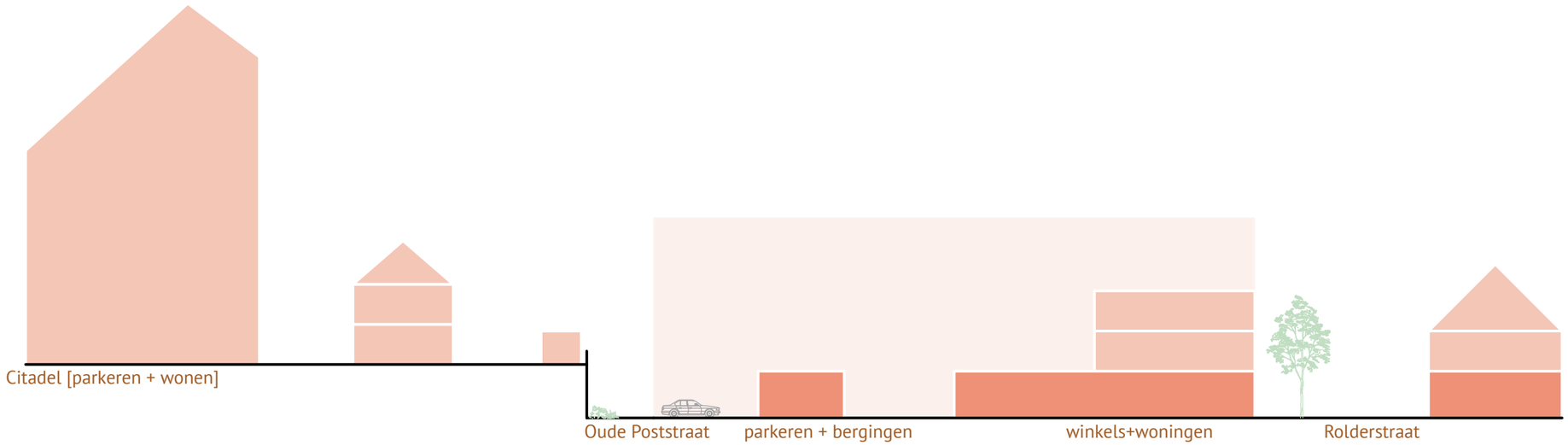
Wonen aan een steeg met aan één zijde een tuinmuur

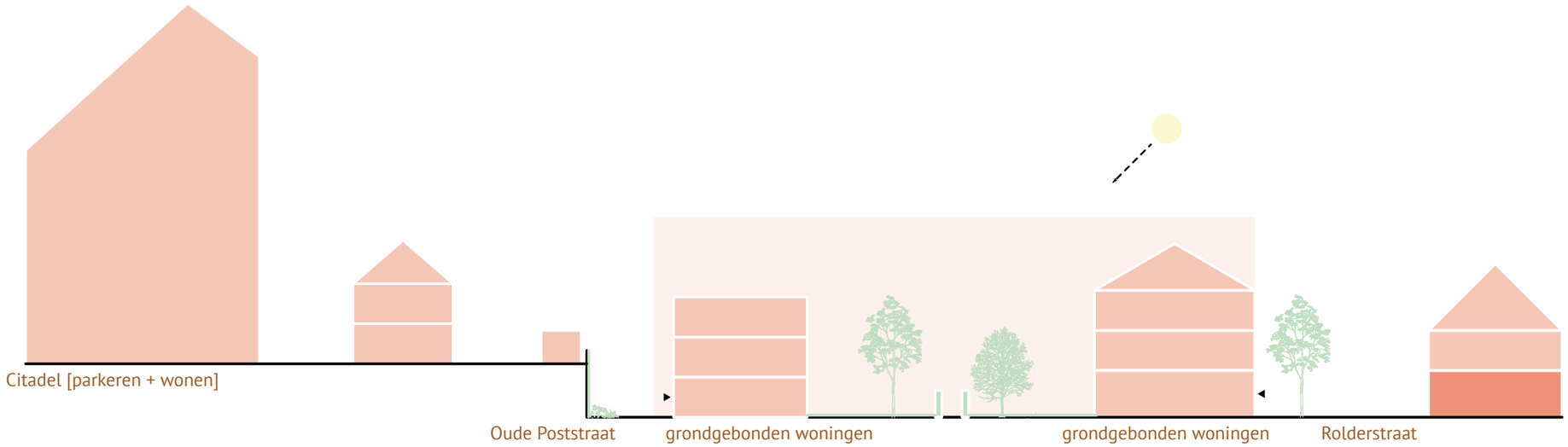


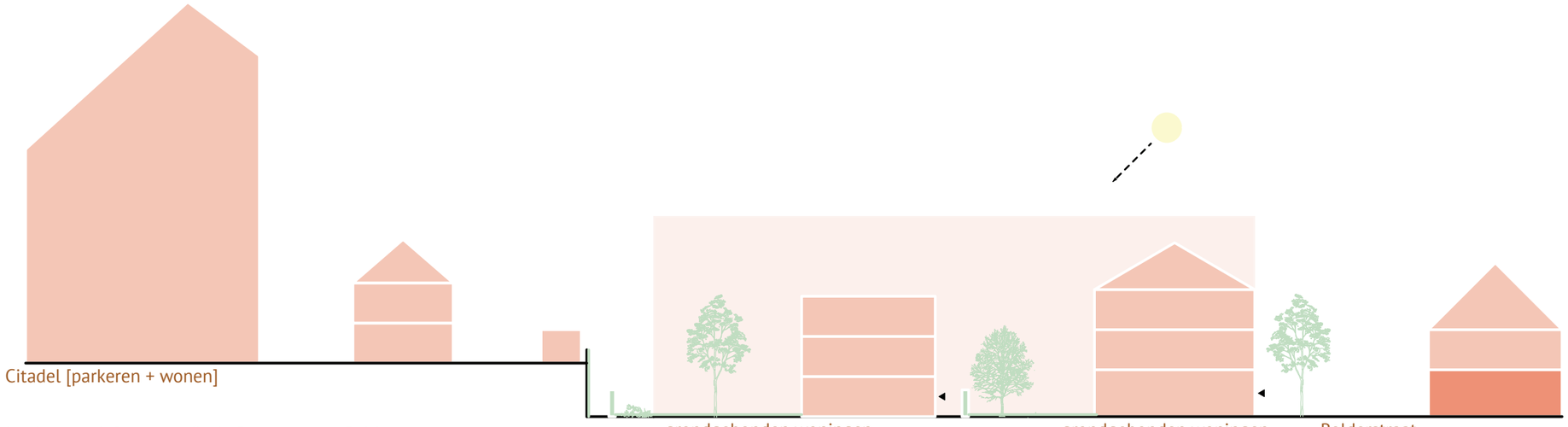
Zorgvuldige overgang openbaar privé. Interessante gevelplastiek.



Impressie Oude Poststraat o.b.v. een drielaagse bebouwing







Principedoorsnedefragment Oude Poststraat en Rolderstraat
[huidige toestand + 2 mogelijke varianten nieuwe toestand]

Grootschalige bebouwing

Situatie

- Jan Fabriciusstraat
- Het Kanaal
- Kloekhorststraat



1. Jan Fabriciusstraat



2. Het Kanaal



3. Kloekhorststraat



4. Kloekhorststraat



Situatie Grootschalige bebouwing

Grootschalige bebouwing
Bouwregels

Uitgangspunten
Voor dit gebied is schaalverkleining, vergroening en een betere aansluiting privé/publiek wenselijk om aansluiting te krijgen bij pandenstad zonder dat de nieuwe schaal gaat conflicteren met de bestaande structuur. Aanpassingen vinden aansluiting bij de schaal van de bebouwing en architectuur.

Massa
De maximale bouwhoogte is 15m. Aan de zuidzijde van de Kloekhorststraat is de maximale bouwhoogte 16 meter.

Oriëntatie
- Wonen, winkelen en werken is georiënteerd op de straat.

Openbaar/Privé
- Op de begane grond is het onwenselijk dat slaapvertrekken aan de voorgevel zijn gelegen. Als vitrage of gordijnen vrijwel permanent dicht zijn staat dit een interactie tussen openbaar en privé in de weg.
- De overgang privé-openbaar dient zorgvuldig mee te worden ontworpen. Dat kan enerzijds op de kavel (b.v. middels een zorgvuldig ontworpen terugliggende entree) en anderzijds op het openbaar gebied middels een plintstoep en het toevoegen van groen. Zie hiervoor tevens het hoofdstuk *Transformatie van winkel naar wonen, Algemene uitgangspunten - voorbeelden*

Entree
- Woningentrees verdienen bijzondere aandacht in het ontwerp. Dat kan bijvoorbeeld door deze terug te leggen ten opzichte van de gevel of te accentueren in de gevel.
- Woningen op de begane grond hebben eigen entree (dit geldt ook voor benedenwoningen in appartementencomplexen).
- Ieder pand/ iedere architectonische eenheid heeft een eigen voordeur aan de straat.

Buitenruimte
- De buitenruimte maakt een wezenlijk deel uit van de ontwerpopgave. Woningen dienen goede buitenruimtes te hebben. Deze liggen op de binnenterreinen (binnen de bouwblokken), maar ook aan de openbare ruimte.



De omgeving Jan Fabriciusstraat, Het Kanaal en de Kloekhorststraat hebben een eigen karakteristiek in schaal en maat. De Jan Fabriciusstraat en Het Kanaal maken onderdeel uit van de hoofd ontsluitingsroutes (autoverkeer) van Assen. Kenmerkend zijn grotere appartementengebouwen met en zonder commerciële plint en kantoorgebouwen. De openbare ruimte is erg stenig. De aansluiting op het maaiveld is hard en gesloten.

- Met het oog op een prettig straatbeeld mogen aan de straat gelegen balkons vanaf de 2e bouwlaag uitkragen tot een maximum van 1m t.o.v. de gevel.
- Franse balkons en loggia's zijn overal toegestaan vanaf de eerste verdieping.

Vergroenen/Verduurzaming
- Het vergroenen/openmaken van nu dichtbebouwde achtererven en het vergroenen van de openbare ruimte zijn voorwaarden voor het realiseren van een goede woonomgeving.
- Privéstoepen langs openbare plinten geven aanleiding om te vergroenen.
- Platte daken geven enerzijds aanleiding om in groen dak te worden uitgevoerd, anderzijds tot het plaatsen van zonnepanelen.
- Zonnepanelen op daken doen bij voorkeur niet, of slechts in beperkte mate afbreuk aan de karakteristiek van het dak of het daklandschap. De esthetische inpassing is een belangrijk aspect waar aandacht voor moet zijn. Kies één oriëntatie van alle panelen en leg de panelen in een ordelijk patroon, geen uitsparingen in het belegd patroon.
- De toepassing van (mee-ontworpen) nestkasten voor vleermuizen en vogels is een eis.

Gevelopbouw
- De gevelopbouw is gebaseerd op een eigentijdse, stedelijke gevelgrafiek.
- Bijzondere aandacht verdienen de plint (aansluiting op maaiveld) en de gevelbeeindiging aan de bovenzijde (kroonlijst/ goot).
- Bijzondere aandacht voor de gevelopeningen langs de straat. Enerzijds voldoende gevel-openingen, anderzijds voldoende privacy voor de bewoners. Voorkomen dient te worden dat bewoners altijd vitrage/gordijnen dichthouden. Glas tot op maaiveld draagt hier niet aan bij en wordt daarom niet toegestaan. Oplossingsgericht kan worden gedacht aan het ontwerpen van borstweringen en diepere neggen.
- De plasticiteit van de gevel speelt een belangrijke rol. Een basement, de uitwerking van de dakgoot en de (plaatselijke) toepassing van diepere neggen van de kozijnen zijn kunnen hierin een rol spelen.
- Gebouwen zijn rijk aan details waardoor er veel aan te ontdekken is. Dit betekent niet dat gevels betekenisloos gedecoreerd zijn, maar dat details bijdragen aan de identiteit van het centrum als geheel en aan verschillende gevels afzonderlijk

Erfafscheidingen
Erfafscheidingen langs het openbaar gebied zoals tuinmuren en hekwerken worden zorgvuldig mee-ontworpen met de bebouwing.

Kleur en Materiaal
- Metselwerk en/of natuursteen
- Ondergeschikt kunnen plaatmaterialen die mooi verouderen (zoals zink) worden toegepast. Kunstmatige plaatmaterialen zijn niet toegestaan.
- Hellende daken worden bedekt met keramische pannen of zink.
- De kleur van de gebakken materiaal is gebonden aan een kleurengamma tussen helder oranje en donkerbruine aardekleuren. Zwarte of paarsbruine baksteen is ongewenst;
- Zorgvuldige detaillering

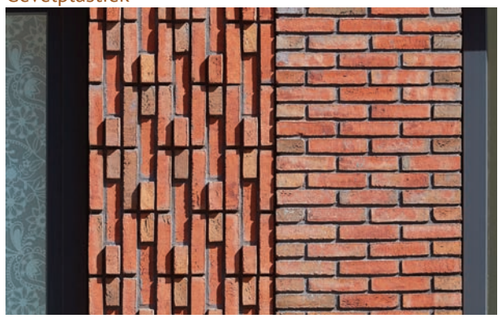
Installaties
- Technische installaties of onderdelen daarvan (zoals verwarming of koelinginstallaties) dienen onzichtbaar vanaf de openbare weg te worden mee-ontworpen.

Behoud gaat voor vernieuwing
Karakteristieke panden (niet zijnde een monument of onderdeel uitmakend van het beschermd stadsgezicht) verdienen het om te worden behouden/ getransformeerd om zodoende tot een gelaagde/ organisch gegroeide stad te komen. Het behoud van karakteristieke panden is onderdeel van de totale afweging voor de ruimtelijke kwaliteit van een ontwikkeling.

Transformatie
Voor transformatiekaders van (winkel)plinten naar woningen zie de regels onder *Transformatie van winkel naar wonen.*



Gevelplastiek



Rijk aan details



Karakteristiek aan de Kloekhorststraat: Gerritsma Interieur is met bovenliggende appartmenten gehuisvest in een karakteristiek complex uit de jaren '50.

Regelgeving stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan *transformatie van winkel naar wonen*

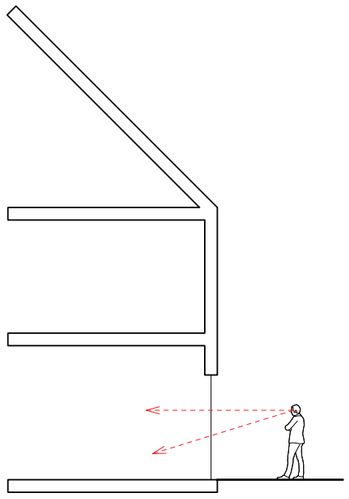
Algemene uitgangspunten
Doelstelling

Voor de transformatie van winkel naar wonen in de plint, is het van belang om te zorgen voor meer privacy. Waar winkels gebaat zijn om zoveel mogelijk zichtbaar zijn en het kunnen etaleren van hun producten, is de bewoner gebaat bij privacy en buitenruimte.
In hoofdlijnen is de privacy op twee manieren op te lossen:

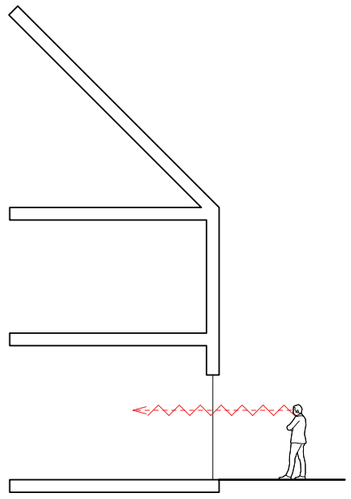
- Door het zicht naar binnen in de hoogte te beperken
- Door meer afstand te creëren tussen de openbare ruimte en de gevel

Deze ingrepen dienen naast de verbetering van het woongenot ook de zichtbaarheid van de openbare-private grenzen voor passanten: middels ingrepen moet het ook voor de passant helder zijn dat hij in een woonstraat loopt.
Dit wordt bewerkstelligd door een verandering van commerciële uitingen in het straatbeeld naar elementen die horen bij de woning. Denk hierbij aan ruimte voor het parkeren van fietsen voor de eigen deur of een zitgelegenheid voor huis.

Op de volgende pagina's worden de mogelijke ingrepen nader toegelicht.



Bestaande toestand
grote glaspartijen gericht naar de openbare ruimte



Doel
Verminderen inkijk/ creëren privacy

Algemene uitgangspunten
Voorbeelden

Het creëren van een aangename overgang tussen de woning en de straat berust op een paar aspecten. Deze aspecten dienen zowel ter waarborging van de privacy van de bewoners alswel het gevoel van de voorbijganger niet in iemands persoonlijke ruimte te treden. Tegelijkertijd dient de ruimtelijkheid van de straat gewaarborgd te blijven door een maximaal zichtveld. In andere woorden: oriëntatie door middel van een overzichtelijk straatbeeld.

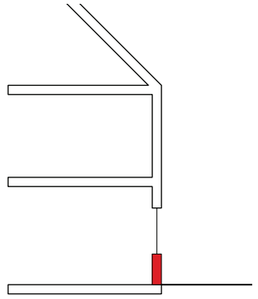
Het huidige beeld kenmerkt zich door de vele reclamezuilen en luifels die de plint van de bovenliggende massa scheiden. Door deze scheiding ligt de focus vooral op de plint en ontbreekt het eerder genoemde overzicht. In het binnenstedelijk winkelgebied gaat de voorkeur uit naar situaties waarbij de openbare ruimte voor de winkels in toegankelijk blijft voor de voorbijganger. Anders wordt het echter als dit binnenstedelijk gebied veranderd in aantrekkelijke woonstraten waarbij privacy van de bewoners, maar ook het behoud van het openbaar karakter van de straat de uitgangspunten zijn. Gevoelsmatig moet deze ruimte echter duidelijk privaat voelen, waardoor de voorbijganger hier geen gebruik van zal maken.

Uitgangspunt van de ingrepen zijn:

- een goede overgang van publiek naar privé.
- een aangename straat voor dagjesmensen, winkelend publiek en omwonenden.
- bewoners die gebruik maken van de overgangszone.
- buffer tussen publiek en privé waardoor bv. gordijnen open blijven en de straat geen gesloten uitstraling krijgt.

Afhankelijk van het straatprofiel is een diepte van circa 0,5 tot 1 meter private stoep voor de woning wenselijk. Deze diepte biedt ruimte voor een kleine bloemenperk met een zitgelegenheid. Om deze private zone te benadrukken kan gebruik worden gemaakt van een lichte nuance in de bestrating of een verhoging hiervan. Om de fijnmazigheid van de verkavelingstructuur kracht bij te zetten, dienen deze zone's mee te doen met deze fijnmazigheid. Waarbij, net zoals de bebouwing zelf, verschil mag ontstaan tussen de verschillende panden en indien intern opgesplitst, woningen. Hierdoor komt de fijne schaal terug in het straatbeeld.

Borstwering



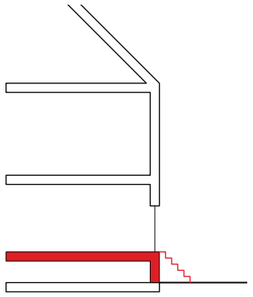


Borstwering (gecombineerd met zitje)



Borstwering

Verhoogde begane grondvloer



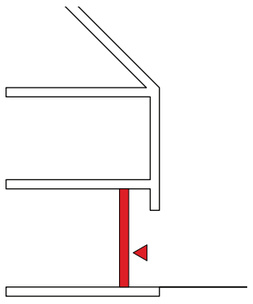


Verhoogde begane grondvloer



Verhoogde begane grondvloer

Verdiepte gevel



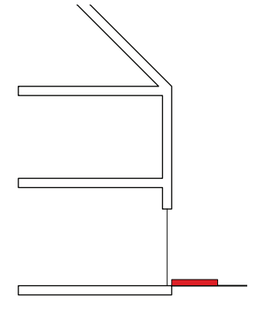


Verdiepte entree



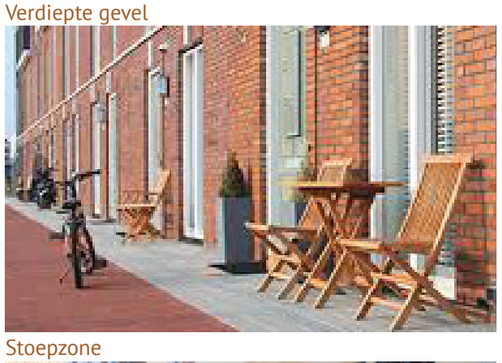
Verdiepte gevel

Stoepzone



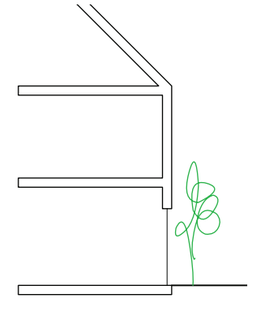


Stoepje



Stoepzone

Groen





lage bloemperk voor woning

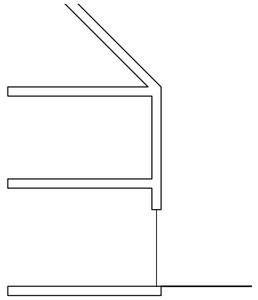


Groen langs de gevel/ stoeptuin

Algemene uitgangspunten

Ongewenste situaties

Ramen tot op maaiveld zorgen voor inkijk. Consequentie is vaak dat vitrage/ gordijnen permanent gesloten zijn.



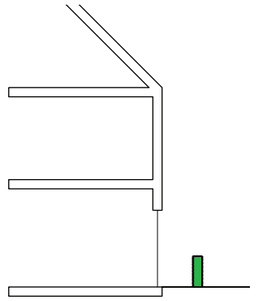


Ramen tot op maaiveld



Ramen tot op maaiveld

Hagen zorgen voor een harde grens tussen openbaar en privé. Een dergelijke oplossing past bij woonwijken maar niet bij de binnenstad.



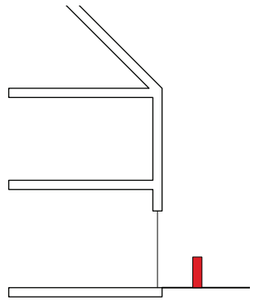


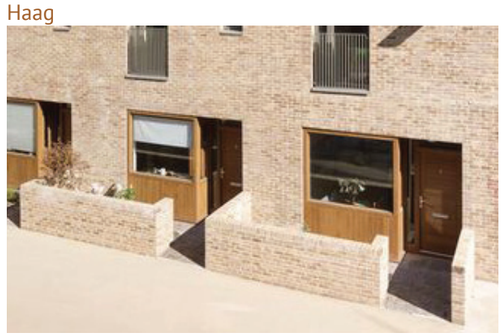
Haag



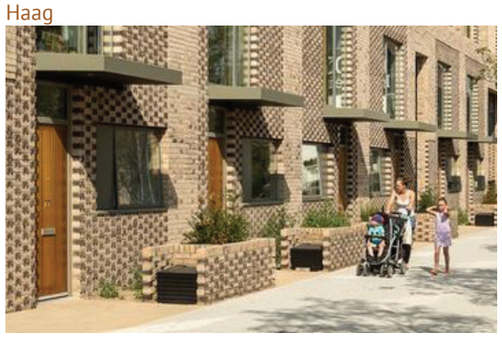
Haag

Tuinmuren zorgen voor een harde grens tussen openbaar en privé





Afgebakende voortuintjes middels tuinmuur



Afgebakende voortuintjes middels bloembakken

Historische lintbebouwing

Situatie

- Groningerstraat
- Oude Molenstraat
- Rolderstraat
- Zaagmolen
- Ceresstraat
- Oudestraat
- Nieuwe Huizen



1. Groningerstraat



2. Rolderstraat



3. Oudestraat



Situatie Transformatie Historische lintbebouwing

In de loop der eeuwen is een een fijnmazig stratenpatroon ontwikkeld: de zogenaamde historische linten. Deze straten worden gekenmerkt door een pandsgewijze opbouw. In deze fijne structuur wordt gewoont, gewinkeld en gewerkt.

De huidige winkelstraten worden gekenmerkt door een scheiding tussen de plint en de verdieping. Deze scheiding vloeit voort uit het verschil in functie. Daar waar de verdieping over het algemeen een woonfunctie heeft, bestaat de begane grond overwegend uit winkel. Door de vele wisselingen van winkels in de plint, is de originele relatie verloren gegaan. Daarbij komt dat de vele reclame-uitingen en luifels over de gehele lengte van het pand, het straatbeeld hebben verrommeld en de panden hebben opgesplitst in twee delen. Uitgangspunt van de ingrepen is tweeledig:

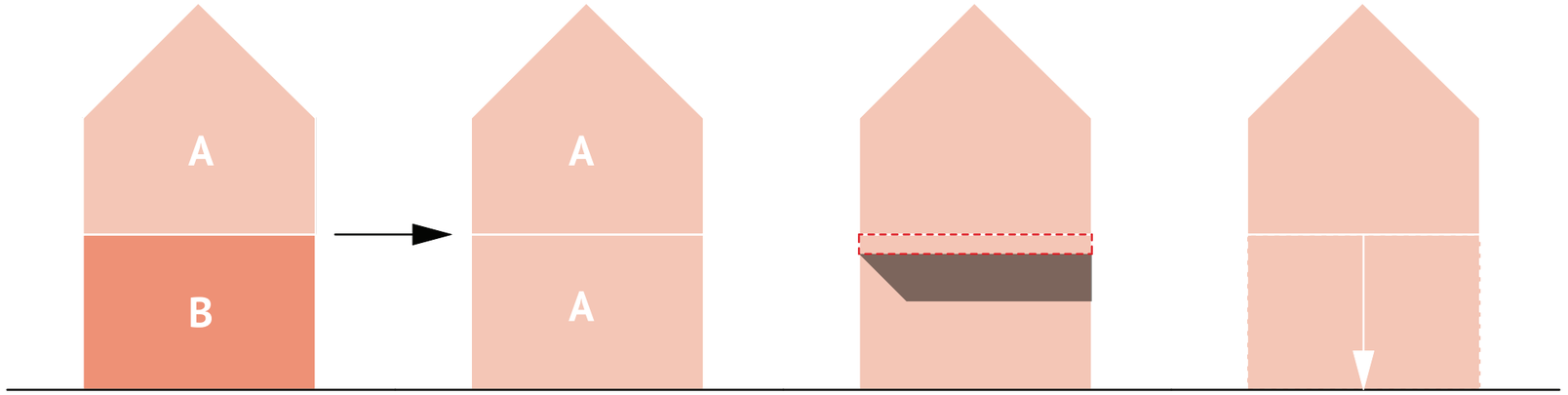
- zorgen voor het terugbrengen van de oorspronkelijke korrelgrootte
- een aangename omgeving creëren voor wonen in de plint

Korrelgrootte

De korrelgrootte van het gebied is afhankelijk van de straatbreedte en type gebruik. De smalle wandelstraat vraagt om een kleinere grootte dan een brede boulevard met autoverkeer. De korrelgrootte wordt bepaald door een paar aspecten. Allereerst zijn de aan elkaar grenzende panden duidelijk anders vormgegeven. Hetzij door goothoogte, hetzij door materialisatie. Door de kozijnen bewust niet aan te sluiten op de hoogten van aangrenzende panden, ontstaat een subtiel verschil in het straatbeeld. Door de luifels van de winkels te verwijderen en de bovenliggende verdieping met zijn voeten op het maaiveld te plaatsen, wordt de verticaliteit en individualiteit van de verschillende panden geaccentueerd. Onderzoek naar de oorspronkelijke gevel kan helpen bij het ontwerpproces.

Woonomgeving

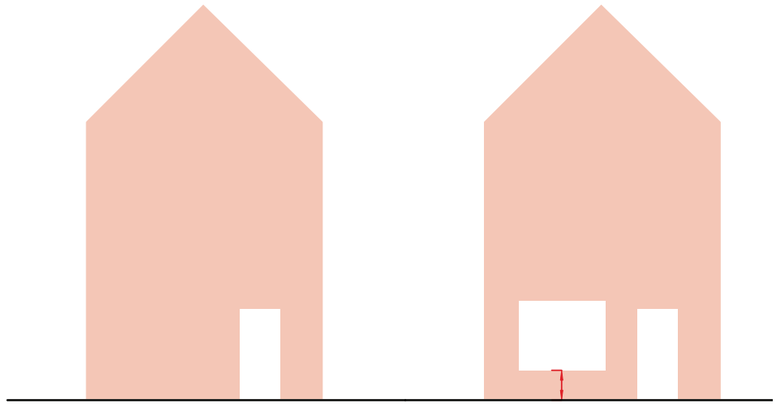
Een fijne woonomgeving is gebaseerd op een prettige verhouding tussen privé (en privacy) en publiek. De voorbeelden gegeven bij *Transformatie van winkel naar wonen, Algemene uitgangspunten - voorbeelden* dragen hieraan bij.



Plint weer onderdeel maken van oorsronkelijk ontwerp

(winkel-)luifel verwijderen

Pand staat met “voeten” op de grond



Entree in de voorgevel (Niet in de zijgevel)

Raamopeningen hebben een borstwering

Kleur

Kleur heeft een grote invloed op de beleving en karakter van de stad. Zorgvuldige toepassing van kleur vergroot de algemene ruimtelijke kwaliteit en de identiteit van (historische) gebouwen afzonderlijk. Verschillende bouwperioden en bouwstijlen hebben hun eigen karakteristieke kleuren. Aanbevolen wordt om bij een verbouwing of onderhoud van een ouder pand (zowel monumenten als niet-monumenten) eerst onderzoek te (laten) doen naar de historische situatie. Een kleurhistorisch onderzoeker of architect kan vervolgens hetgeen is onderzocht ook om kunnen zetten in een samenhangend advies voor een (nieuwe) kleurstelling.

Materiaal

- Toevoegingen kunnen in metselwerk of natuursteen worden uitgevoerd.
- Ondergeschikt kunnen plaatmaterialen die mooi verouderen (zoals zink) of hout worden toegepast. Kunstmatige plaatmaterialen zijn niet toegestaan.
- Zorgvuldige detaillering.
- Borstweringen worden niet in plaatmateriaal of ondoorzichtige glaspanelen gerealiseerd

Installaties

Technische installaties of onderdelen daarvan (zoals verwarming, ventilatie of koelinginstallaties) dienen onzichtbaar vanaf het openbaar gebied te worden mee-ontworpen.



Huidige situatie historisch linten. Individuele panden, reclameborden en luifels



historisch onderzoek naar de oorspronkelijke situatie kan helpen bij het ontwerp van de transformatie

Naoorlogse complexen

Situatie

- Groningerstraat
- Oude Molenstraat
- Kloekhorststraat
- Zaagmolen



1. Oude Molenstraat



2. Groningerstraat



3. Kloekhorststraat/Groningerstraat



4. Zaagmolenstraat



5. Oude Molenstraat

Situatie Transformatie Naoorlogse complexen

Naoorlogse complexen

Bouwregels

Na de oorlog heeft de kleinschalige pandenstructuur op veel plekken plaats moeten maken voor grotere bouwblokken. Vooral in de jaren ‘60 en ‘70 van de vorige eeuw zijn er veel complexen gerealiseerd met op de begane grond winkels en op de verdieping appartementen. Deze blokken worden gekenmerkt door een structuralistische opbouw waarbij getracht is aansluiting te vinden bij de kleinschalige pandenstructuur. Kenmerken zijn: geleding van de gevel, gevel- en dak daksprongen, afwisselend daklandschap, overdekte winkelstraten (galerij). Een complex bestaat vaak uit meerdere winkels in de plint (eigendom of huur) en verschillende appartementseigenaren op de verdiepingen.

Qua keuze voor het transformatieontwerp is het belangrijk om de fasering in het achterhoofd te houden. Niet elke bewoner of gebruiker zal de behoefte of financiële middelen hebben om de voorgestelde plannen (direct) uit te voeren. Daarom is het van belang dat de transformatie er ook kwalitatief uit ziet als slechts beperkte gedeelte van de totale gevel is uitgevoerd volgens plan.

Daarbij is het idee dat de eerste aanvrager maatgevend zijn voor de opeenvolgende aanvragen binnen één complex. Deze trendsetter bepaalt dan de vorm/materialisatie/kleur. Het zou goed zijn om e.e.a. met de overige eigenaren/ de VVE af te stemmen omdat de keuzes van deze trendsetter consequenties heeft voor volgende aanvragers.

Woonomgeving

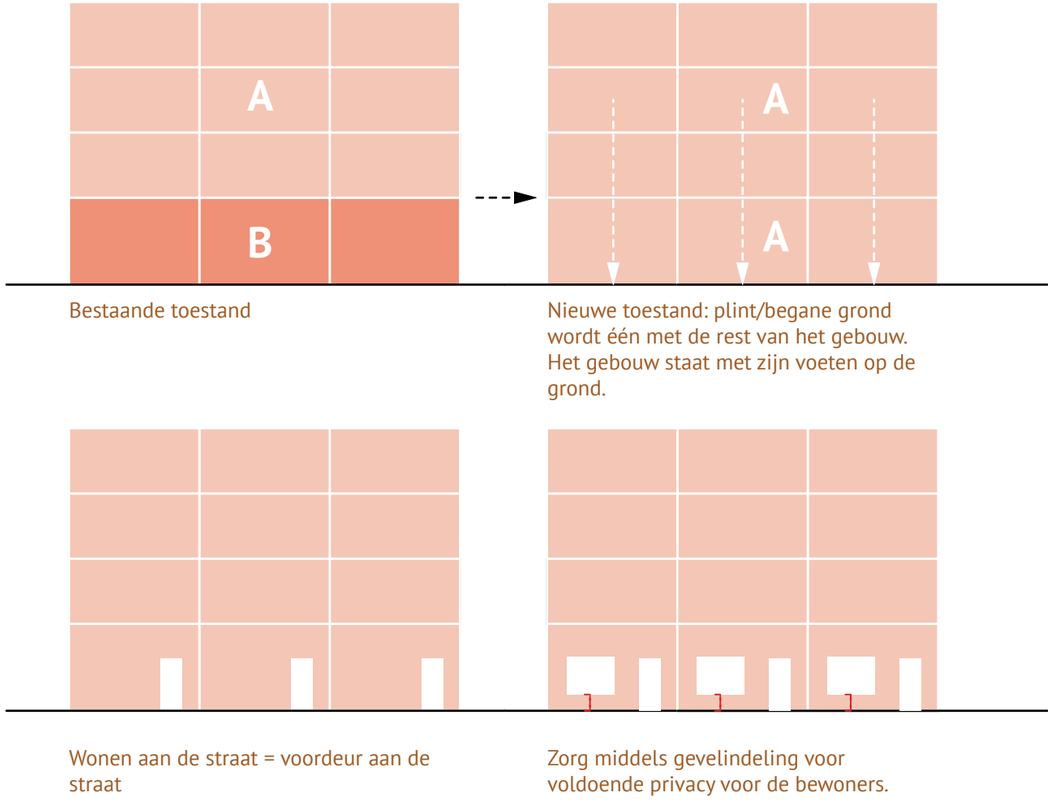
Een fijne woonomgeving is gebaseerd op een prettige verhouding tussen privé (en privacy) en publiek. De voorbeelden gegeven bij *Transformatie van winkel naar wonen, Algemene uitgangspunten - voorbeelden* dragen hieraan bij.

Kleur en Materiaal

- Toevoegingen kunnen in metselwerk, natuursteen worden uitgevoerd.
- Ondergeschikt kunnen plaatmaterialen die mooi verouderen (zoals zink) of hout worden toegepast. Kunstmatige plaatmaterialen zijn niet toegestaan.
- De kleurstelling dient zorgvuldig te worden afgestemd met de bestaande gevel.
- Zorgvuldige detaillering (bij hout rekening houden met duurzame beeldkwaliteit (bij overstekken).
- Borstweringen worden niet in plaatmateriaal of ondoorzichtige glaspanelen gerealiseerd

Installaties

Technische installaties of onderdelen daarvan (zoals verwarming, ventilatie of koelinginstallaties) dienen onzichtbaar vanaf het openbaar gebied te worden mee-ontworpen.

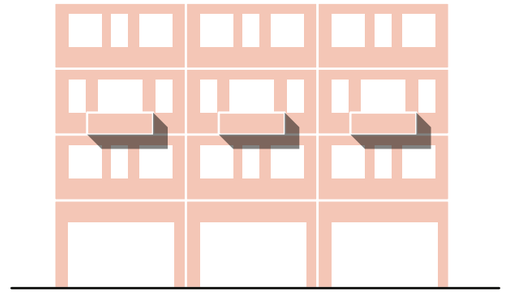


Bestaande toestand

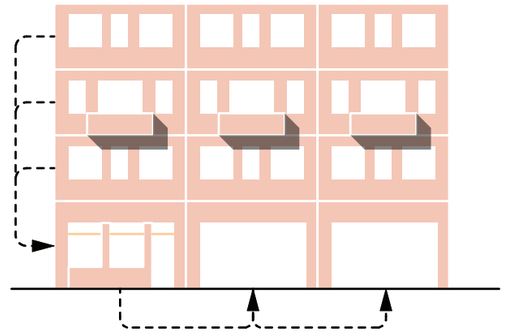
Nieuwe toestand: plint/begane grond wordt één met de rest van het gebouw. Het gebouw staat met zijn voeten op de grond.

Wonen aan de straat = voordeur aan de straat

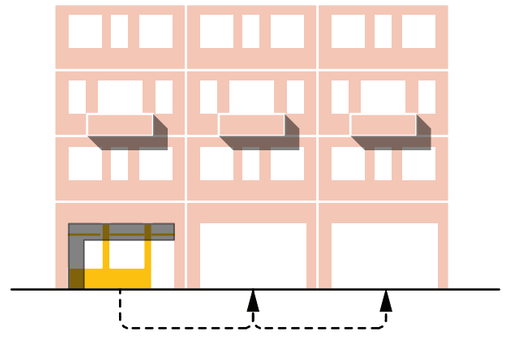
Zorg middels gevelindeling voor voldoende privacy voor de bewoners.



Bestaande toestand: grote winkelpuien op de begane grond.



Het gevelontwerp van een woning op de begane grond wordt in beginsel ontleend aan de bestaande architectuur op de verdieping. Een afwijkende verdiepingshoogte op de begane grond vraagt om een slimme vertaling van de raamopeningen. De eerste aanvrager is een trendsetter.



Een terugliggende gevel vergroot de gevelplastiek en de privacy. Dit biedt ruimte om af te wijken van de bestaande architectuur (vorm, materiaal of kleur) De eerste aanvrager is een trendsetter.

Naoorlogse complexen
Bouwregels - (winkel)galerij

De overdekte straat (galerij) is een kenmerkend element bij de post '65 woningbouw. In de bebouwing achter deze diepe straten bevinden zich bedrijven verspreid over meerdere beuken. Sommige zijn al getransformeerd tot woningen waarbij de overdekte ruimte is getransformeerd tot een private voortuin. Door de forse diepte van de overdekte straten, krijgen de hieraan grenzende ruimten weinig daglicht binnen. Voor de transformatie van winkel naar woning zijn twee opties mogelijk:

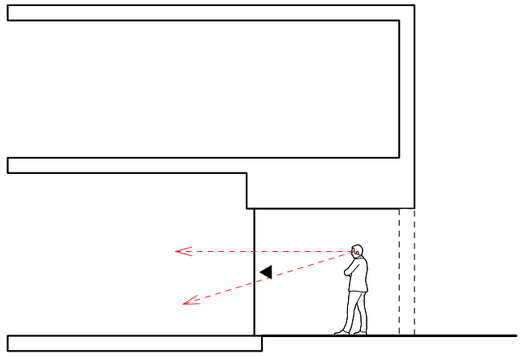
- overdekte straat gebruiken als kwalitatief hoogwaardige buitenruimte
- overdekte straat betrekken als geklimatiseerde binnenruimte

Buitenruimte

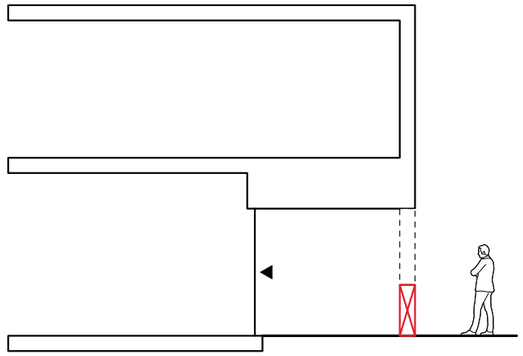
Door de overdekte straat te gebruiken als buitenruimte, blijft voldoende privacy gewaarborgd in de woning. Echter biedt het simpelweg verleggen van de stoep geen gewenste resultaat. De huidige diepte van de overdekte straat staat momenteel niet in verhouding tot de stoep ernaast. Daarnaast loopt de materialisatie van de bestrating door tot de voordeur. Dit zorgt voor een te onduidelijke definiëring van private ruimte en resulteert in een onduidelijke overlap van zones. Daarom is het van belang om de bestrating aan te passen naar een materiaal dat beter past bij een voortuin. Het plaatsen van enkel een laag hekwerk ter afscheiding heeft niet de prioriteit gezien de huidige kwaliteit van de overdekte straat te wensen over laat. Deze zal een metamorfose moeten krijgen. Een andere optie is het naar voren leggen van de voorgevel waardoor de voortuin minder diep wordt. Hiermee blijft privacy gewaarborgd, komt meer daglicht de woning binnen en krijgt de overdekte straat een metamorfose.

Binnenruimte

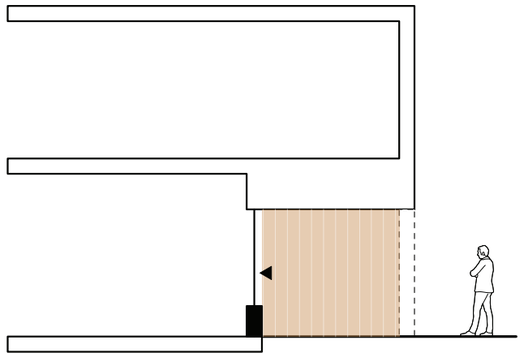
De andere optie is het volledig dichtzetten van de overdekte straat. Dit kan ofwel door het maken van een wintertuin die als extentie van de achterliggende ruimte kan dienen, ofwel door de volledige ruimte bij de woning te betrekken.



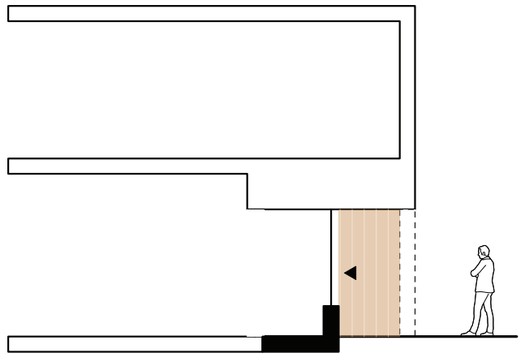
Bestaande toestand: winkels langs semi-overdekte straat



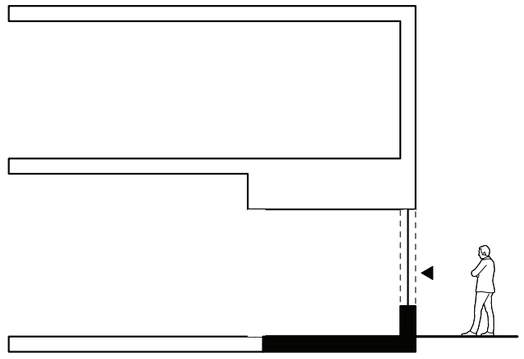
Enkel het plaatsen van een hek/afscheiding in lijn met de gevel is onvoldoende



- Bestaande pui vervangen door pui met borstwering
- Privézone afschermen middels mee-ontworpen zijgevels van de buitenruimte
- (Directe) daglichttoetreding blijft minimaal



- Gevel (met borstwering) verder naar buiten plaatsen
- Privézone afschermen middels mee-ontworpen zijgevels van de buitenruimte



Gevel (met borstwering) in lijn met de bovengelegen gevel plaatsen



Reeds gerealiseerde transformatie Oude Molenstraat

- Armoedige inrichting voorterrein
- Geen duidelijke scheiding openbaar privé
- Bestaande winkelruit biedt onvoldoende privacy met tot gevolg dat gordijnen continu dicht zijn.



T.o.v. de gevel terugliggende privé buitenruimte

Eigentijdse grootschalige complexen

Situatie

- Groningerstraat
- Jan Fabriciusstraat
- Kloekhorststraat



1. Groningerstraat



2. Groningerstraat



3. Groningerstraat/Kloekhorststraat



4. Jan Fabriciusstraat



Situatie Transformatie Eigentijdse grootschalige complexen

Eigentijdse grootschalige complexen
Bouwregels

Waar de grootschalige complexen in de jaren ‘60/’70 nog een gelede structuur hadden die trachten aansluiting te vinden bij de historische pandenstructuur zijn er vanaf de jaren ‘90 complexen gerealiseerd die slechts uit één schaal/ structuur bestaan. Kenmerken zijn de vlakke, hoge platafgedekte gevels met strenge repeterende raamritmes. Een complex bestaat vaak uit meerdere winkels in de plint (eigendom of huur) en verschillende appartementseigenaren op de verdiepingen.

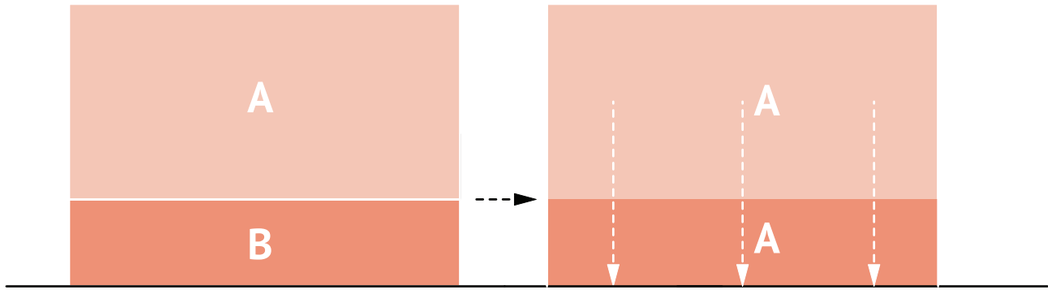
Qua keuze voor ontwerp is het belangrijk om de fasering in het achterhoofd te houden. Niet elke eigenaar zal de behoefte of financiële middelen hebben om de voorgestelde plannen (direct) uit te voeren. Daarom is het van belang dat de transformatie er ook kwalitatief uit ziet als slechts beperkte gedeelte van de totale gevel is uitgevoerd volgens plan.

Daarbij is het idee dat de eerste aanvrager maatgevend zijn voor de opeenvolgende aanvragen binnen één complex. Deze trendsetter bepaalt dan de vorm/materialisatie/kleur. Het zou goed zijn om e.e.a. met de overige eigenaren/ de VVE af te stemmen omdat de keuzes van deze trendsetter consequenties heeft voor volgende aanvragers.

Woonomgeving
Een fijne woonomgeving is gebaseerd op een prettige verhouding tussen privé (en privacy) en publiek. De voorbeelden gegeven bij *Transformatie van winkel naar wonen, Algemene uitgangspunten - voorbeelden* dragen hieraan bij.

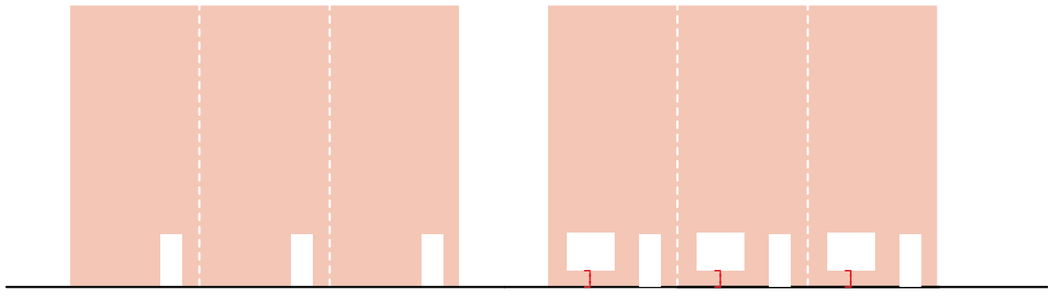
Kleur en Materiaal
- Toevoegingen kunnen in metselwerk en natuursteen worden uitgevoerd.
- Ondergeschikt kunnen plaatmaterialen die mooi verouderen (zoals zink) of hout worden toegepast. Kunstmatige plaatmaterialen zijn niet toegestaan.
- De kleurstelling dient zorgvuldig te worden afgestemd met de bestaande gevel.
- Zorgvuldige detaillering (bij hout rekening houden met duurzame beeldkwaliteit (bij overstekken).
- Borstweringen worden niet in plaatmateriaal of ondoorzichtige glaspanelen gerealiseerd

Installaties
Technische installaties of onderdelen daarvan (zoals verwarming, ventilatie of koelinginstallaties) dienen onzichtbaar vanaf het openbaar gebied te worden mee-ontworpen.



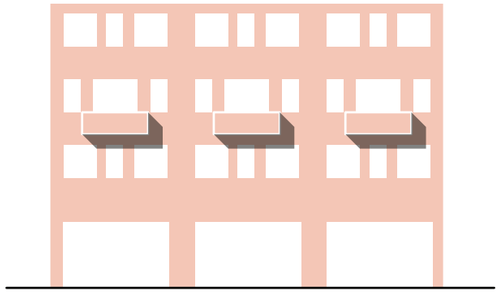
Bestaande toestand: Een winkel/ dienstenplint met daarboven woningen.

Nieuwe toestand: plint/begane grond wordt één met de rest van het gebouw. Het gebouw staat met zijn voeten op de grond. Een eventuele architectonische plint (niet zijnde een glazen pui) kan intact blijven.

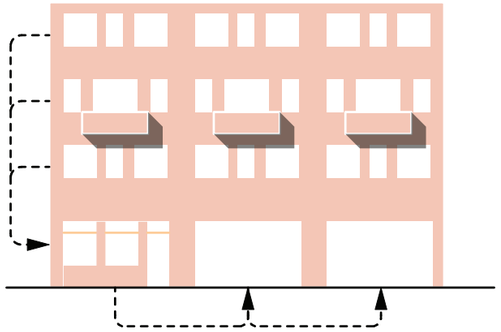


Wonen aan de straat = voordeur aan de straat. Onderzoeken of het mogelijk is om de schaal van het blok met deze ingrepen kan verkleinen.

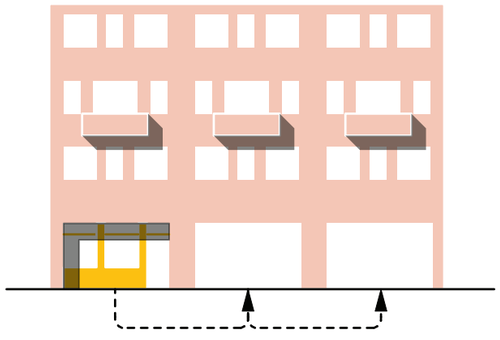
Zorg middels gevelindeling voor voldoende privacy voor de bewoners.



Bestaande toestand: grote winkelpuien op de begane grond.



Het gevelontwerp van een woning op de begane grond wordt in beginsel ontleend aan de bestaande architectuur op de verdieping. Een afwijkende verdiepingshoogte op de begane grond vraagt om een slimme vertaling van de raamopeningen. De eerste aanvrager is een trendsetter.



Een terugliggende gevel vergroot de gevelplastiek en de privacy. Dit biedt ruimte om af te wijken van de bestaande architectuur (vorm, materiaal of kleur) De eerste aanvrager is een trendsetter.

Bijlage 2 Ladder voor duurzame verstedelijking

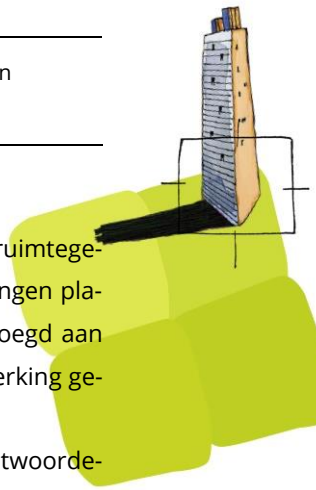
BügelHajema
Ruimte voor de leefomgeving

Ladder voor duurzame verstedelijking

bestemmingsplan 'Binnenstad Noordoost' Assen

Opdrachtgever: Gemeente Assen

Onderwerp: Ladder voor duurzame verstedelijking bestemmingsplan 'Binnenstad Noordoost' Assen
Datum: 5 februari 2024



De Ladder voor duurzame verstedelijking (hierna: Ladder) is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik, met een motiveringsvereiste voor het bevoegd gezag als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt. Bij besluit van 28 augustus 2012 is de Ladder toegevoegd aan artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en vervolgens op 1 oktober 2012 in werking getreden. Op 1 juli 2017 is het Bro gewijzigd, waarbij een nieuwe Laddersystematiek geldt.
De Ladder staat als instrument niet op zichzelf, maar geeft mede vorm aan de systeemverantwoordelijkheid van de minister van Infrastructuur en Milieu voor een goede ruimtelijke ordening. Deze verantwoordelijkheid brengt met zich mee, dat de minister er voor zorgt dat decentrale overheden over de juiste instrumenten kunnen beschikken voor een zorgvuldige benutting van de ruimte. Hieronder wordt begrepen het voorkomen van overprogrammering, het faciliteren van groei, het anticiperen op stagnatie en het leefbaar houden van krimpregio's.

De Ladder is onder andere van toepassing op woningbouwplannen die worden aangemerkt als nieuwe stedelijke ontwikkeling. Bij het bepalen óf en hoe de Ladder moet worden toegepast zijn de volgende aspecten van belang:

1. Is er sprake van een stedelijke ontwikkeling?
2. Is de stedelijke ontwikkeling nieuw?
3. Wat is het ruimtelijk verzorgingsgebied?
4. Is er behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling?
5. Ligt de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied?

Ad 1. Is er sprake van een stedelijke ontwikkeling?

Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling, in relatie tot de omgeving.

BügelHajema, Adviseurs voor leefomgeving en omgevingsrecht BNSP
Vaart NZ 50, 9401 GN Assen **T** 0592 316 206
E info@bugelhajema.nl **W** www.bugelhajema.nl
Vestigingen te Assen, Leeuwarden en Amersfoort

In het bestemmingsplan 'Binnenstad Noordoost' wordt ruimte geboden voor de toevoeging van 200 woningen. Gelet op de omvang van het planvoornemen in relatie tot de omgeving is het plan aan te merken als een stedelijke ontwikkeling.

Ad 2. Is de stedelijke ontwikkeling nieuw?

De Laddertoets geldt alleen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Beoordeeld moet worden of sprake is van een nieuw beslag op de ruimte. Daarvan is in het beginsel sprake als het nieuwe ruimtelijke besluit meer bebouwing mogelijk maakt dan er op grond van het voorheen geldende planologische regime aanwezig was, of kon worden gerealiseerd.

Ten opzichte van de vigerende beheersverordening nemen de bebouwingsmogelijkheden af. Op basis van de huidige beheersverordening mogen de percelen voor 100% bebouwd worden tot een hoogte van 15 meter. Deze bouwmogelijkheden worden met dit bestemmingsplan beperkt. Bij recht is alleen de bestaande bebouwing mogelijk. Het uitbreiden van de bebouwing in de hoogte of diepte is alleen mogelijk via een bestemmingsplanactiviteit. Daarbij geldt dat een bouwdiepte van meer dan 15 meter eigenlijk nergens meer past in het gewenste stedenbouwkundig beeld. Ook een bouwhoogte van 15 meter zal een uitzondering zijn. In deze zin is er geen sprake van een stedelijke ontwikkeling.

Tot 2019 was het toevoegen van extra woningen zondermeer mogelijk. Sinds 2019 is het beleid voor woningsplitsing en woningomzetting van kracht. Op basis van dit beleid is het toevoegen van extra woningen alleen toe te staan via een nadere afweging in de vorm van een binnenplanse afwijkmogelijkheid. In de basis wordt deze lijn voortgezet, zij het dat binnen het gebied met de bestemming Gemengd - 2 op de begane grond van gebouwen maximaal één woning als vervanging van een andere bestaande functie mogelijk is via een melding. Dit is een ruimere mogelijkheid dan wat de huidige beheersverordening nu mogelijk maakt. Daarom is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Ad 3. Wat is het ruimtelijk verzorgingsgebied?

Wanneer sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, moet de behoefte aan die ontwikkeling worden gemotiveerd. De behoefte moet worden bepaald binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van de ontwikkeling. De aard en omvang van de ontwikkeling zijn leidend voor het schaalniveau waarop de ruimtebehoefte moet worden afgewogen. Voor wonen kan dit schaalniveau de gemeentegrens overstijgen. Verhuisbewegingen geven hiervoor een goede indicatie.

Uit de verhuisgegevens van het CBS blijkt dat meer dan de helft van de verhuisbewegingen binnen de gemeente Assen plaatsvindt. Hieruit kan worden geconcludeerd dat het ruimtelijk verzorgingsgebied voornamelijk de gemeente Assen betreft.

Ad 4. Is er behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling?

Zoals hiervoor al staat vermeld, dient de behoefte aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt, te worden beschreven. Daarbij is het niet relevant of het plangebied binnen of buiten bestaand stedelijk gebied ligt. Kort gezegd is de 'behoefte' het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als dit aanbod feitelijk nog niet is gerealiseerd (harde plancapaciteit).

De voorgenomen ontwikkeling gaat uit van het toevoegen van 200 woningen op een inbreidingslocatie in de kern Assen. Het gaat hierbij om een gevarieerd woningbouwprogramma bestaande uit grondgebonden huur- of koopwoningen en appartementen. Het gaat daarbij zowel om koop als huur. 30% van het aantal woningen zal in de sociale sector gerealiseerd worden.

Uit de Regiovisie Groningen - Assen 2013 en de Woonvisie Assen 'Van binnenuit beter' blijkt dat Assen een belangrijke rol speelt in de regionale woningmarkt, de gemeente bedient een grote lokale en regionale doelgroep.

De Assense woningbehoefte is in de Woonvisie Assen, 'Van binnenuit beter' (2021), op basis van woningmarktonderzoek, vastgesteld op 2.500 – 3.000 woningen in de periode 2020 – 2030. Dit is in lijn met de woningbouwafspraken in de Regio Groningen – Assen en de 'Interprovinciale Woondeal Regio Groningen – Assen' (2023).

De actuele gemeentelijke woningbouwplanning en -programmering, voorziet in de netto toevoeging van ruim 3.000 woningen in de periode 2020 – 2030. Het betreft hier concrete projecten. Hierbij wordt aangetekend dat er vanuit de Rijksoverheid in verband met de gewenste versnelling van woningbouw op wordt aangedrongen circa 30% extra plancapaciteit te plannen om planuitval te kunnen compenseren.

Een deel van deze gemeentelijke opgave heeft betrekking op een woningbouwopgave in het woonmilieu 'Binnenstad'. Daarbij gaat het om toevoeging van circa 450-525 woningen tot 2030. De uitbreidingsbehoefte aan sociale huurwoningen is in de Woonvisie Assen 'Van binnenuit beter' vastgesteld op 525-625 woningen.
Bestemmingsplan Binnenstad Noordoost levert een bijdrage aan zowel de uitbreidingsbehoefte aan sociale huurwoningen als de woningbouwopgave in het woonmilieu 'Binnenstad'.

Ook uit de 'Binnenstadvisie Assen' blijkt dat er een substantiële vraag naar woningen in de binnenstad is. Er kunnen ongeveer 700 woningen worden toegevoegd. Voorwaarde is wel dat er verschillende woningtypen voor verschillende doelgroepen worden aangeboden.

De voorgenomen ontwikkeling is in overeenstemming met de Woonvisie Assen 'Van binnenuit beter', de woningbouwafspraken in de regiovisie Groningen – Assen en de Binnenstadvisie Assen. De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan de woningbehoefte (zowel kwantitatief als kwalitatief) in de gemeente Assen, waarbij tevens verschillende doelgroepen kunnen worden bediend.

Ad 5. Ligt de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied?

In artikel 1.1.1 onder h van het Bro is een nadere omschrijving van het begrip 'bestaand stedelijk gebied' vastgelegd. Als bestaand stedelijk gebied wordt aangemerkt:
'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

Het plangebied betreft een deel van de binnenstad van Assen. Geconcludeerd kan worden dat het plangebied onderdeel is van het bestaand stedelijk gebied. Bovendien heeft de provincie Drenthe in haar Omgevingsverordening het bestaand stedelijk gebied vastgelegd. Het plangebied maakt daar deel van uit.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het plan voldoet aan de Ladder van duurzame verstedelijking. Het plan voorziet in een behoefte. Deze behoefte wordt opgevangen in bestaand stedelijk gebied.

Bijlage 3 Woonvisie Assen 'Van binnenuit beter'

Woonvisie Assen

Gemeente Assen

VAN BINNENUIT BETER

VASTGESTELD – 15 APRIL 2021



WOONVISIE

Inleiding

Met deze woonvisie geven we richting aan het wonen in Assen, met aandacht voor de opgaven, kansen en kwaliteiten van de binnenstad en van de verschillende wijken. Samen maken zij Assen tot de bijzondere en gevarieerde woonplek die ze is. We stellen doelen, maken keuzes en laten zien hoe we als gemeente met organisaties, bedrijven en bewoners daaraan gaan samenwerken.

We maakten de woonvisie samen met organisaties, bedrijven en bewoners, via gesprekken en een vragenlijst onder bewoners. Ook maakten we gebruik van onderzoek, zoals het Woningmarktonderzoek uit 2019.

Deze woonvisie is een uitwerking van de Omgevingsvisie en geeft verdere richting aan de uitgangspunten van ontspannen stedelijkheid, groene stad, hoofdstad en verbonden stad. Voor gebiedsplannen of bij ontwikkeling van locaties geldt de woonvisie als leidraad. Ook vormt ze de onderlegger voor nieuwe prestatieafspraken met de corporaties en huurdersorganisaties, het maken van afspraken met projectontwikkelaars, met zorgpartijen en met Rijk, provincie en regiogemeenten.

Een andere koers

Met de woonvisie kiezen we er voor om ons met name richten op de bestaande stad. Daar ligt de grootste behoefte aan wonen en daar ligt ook de urgentie om plekken te vernieuwen en te verbeteren. Dat doen we op de ‘ontspannen stedelijke’ manier.

We zetten in de bestaande stad in op meer doorstroming, in het bijzonder door ouderen te verleiden met aantrekkelijk aanbod. Zo komt er ruimte vrij voor nieuwe bewoners in bestaande gezinswijken. Wij helpen hen om deze wijken een ‘tweede jeugd’ te bezorgen.

We maken afspraken met de corporaties om een inhaalslag te maken en zo de zoektijd voor huurders te verkorten. Ook werken we in alle wijken aan voldoende aanbod aan wonen en zorg. We zorgen voor meer vormen van huisvesting voor kwetsbare groepen. En we zetten in op versnelling het verduurzamen van onze wijken.

Vijf opgaven

Deze woonvisie is uitgewerkt in vijf opgaven:

1. Woningbouw maakt plekken beter
2. Prettig wonen met zorg
3. Met energie aan de slag
4. Goed wonen voor elke portemonnee
5. Elke wijk een eigen aanpak

WOONVISIE

1. Woningbouw maakt plekken beter

Assen speelt een hoofdrol in de regionale woningmarkt en bedient een grote lokale en regionale doelgroep. Steeds meer (en steeds meer verschillende) mensen weten Assen te vinden als hun woonplek. Dat vraagt om de bouw van nieuwe woningen. Hiermee bedienen we (nieuwe) Assenaren in hun woonvraag, maar zorgen er tegelijkertijd voor dat we de doorstroom vergroten.

In de periode 2020-2030 moet Assen netto 2.500 tot 3.000 woningen toe voegen om de woonvraag te beantwoorden. Volgens woningmarktonderzoek* is een kwart van de vraag gericht op de binnenstad (450-525 woningen), met vooral appartementen. Naar verwachting gaat een derde van de vraag gaat uit naar wonen in een groene, ruime buitenwijk (800-975 woningen), met vooral grondgebonden wonen. Het grootste deel van de woningzoekenden vraagt echter een vorm van ontspannen stedelijk wonen in de bestaande stad (1.250-1.550 woningen), nabij de binnenstad, in een variatie aan appartementen en grondgebonden wonen.

In de bestaande stad zijn in potentie veel kansen om woningen toe te voegen. Dit is ook nodig; plekken verouderen en verliezen soms hun functie. Die ruimte benutten sluit aan bij de verstedelijkingsstrategie van de regio Groningen-Assen. De uitdaging voor Assen is op die plekken op tijd woningen te bouwen, van goede en betaalbare kwaliteit. We steken daar de komende tien jaar extra energie in, zodat we nieuwe woonmilieus realiseren en er tegelijk voor zorgen dat deze plekken een kwaliteitsimpuls krijgen.

In de sociale huur gaat het, naast een kwaliteitsverbetering van de bestaande voorraad, om een ‘sprint’. Naast 525-625 woningen om groei van de vraag op te vangen, is er aanvullend een tekort te compenseren. De eerstkomende jaren ligt de netto toevoeging boven de 30%. Op alle bouwlocaties vragen we 30% sociale huur waarvan alleen gemotiveerd af te wijken is. Met monitoring van wacht- en zoektijden besluiten we met de corporaties hoe lang de sprint nodig is. Hiernaast is er behoefte aan middenhuur waarbij we de corporaties uitnodigen om een rol te nemen. In de koopsector is in verschillende segmenten en typologieën uitbreiding nodig. Daarbij hebben we oog voor bijzondere groepen en nieuwe woonvragen.

Om op tijd en op de juiste plekken binnen de bestaande stad woningen toe te voegen, onderzoeken we waar we nog meer kunnen ontwikkelen. Daarbij toetsen we plannen altijd aan onze leidende principes van ontspannen stedelijkheid, verbonden stad en groene stad van het Noorden.

<u>Wat gaan we concreet doen?</u>

1. We stellen planversnellers aan
2. Een versnellingsplan voor bouwen in de bestaande stad
3. We maken tempo om in Kloosterveen voor 2030 voldoende woningen te bouwen
4. We monitoren de planvorming, realisatie en effecten op de woningmarkt jaarlijks
5. We bieden ruimte aan nieuwe vormen van wonen
6. Waar het past zorgen we voor meer functiemenging
7. We maken een plan voor woonwagenbewoners
8. We stellen een kader op voor kwalitatieve toevoeging
9. In plannen komt standaard een groene paragraaf
10. We zoeken ondersteuning bij Rijk en provincie voor complexe plannen
11. We communiceren actief over de aantrekkelijkheid van Assen als woonplek

* Companen i.o.v. gemeente Assen 2019

2. Prettig wonen met zorg

Assen heeft een belangrijke regionale functie in de huisvesting, opvang en begeleiding van mensen met een zorgvraag. Deze functie is door de jaren heen zo gegroeid, door het aanbod aan voorzieningen neemt ook de groep mensen die daar gebruik van wil maken toe. De landelijk gestuurde decentralisatie maakt dat Assen meer vrijheden, maar daarmee ook meer verantwoordelijkheden kreeg. Dit speelt bijvoorbeeld bij het langer zelfstandig wonen en bij beschermd wonen. Grofweg gaat het om twee doelgroepen; ouderen en mensen met een psychische kwetsbaarheid of lichamelijke beperking. We kennen daarbij drie hoofdopgaven; voldoende passende woonvormen, zelfstandig kunnen wonen en sociale balans in de wijk.

Ook in Assen neemt het aantal ouderen toe. Deze groeiende groep heeft een woonvraag die gevarieerder is dan het huidige woonaanbod. Een steeds groter deel is gezonder, beter opgeleid en meer vermogend dan de ouderen van de vorige generatie. Door verdere vergrijzing groeit tegelijk de groep die juist intensieve begeleiding nodig heeft. Assen wil in alle wijken een goed aanbod aan wonen, zorg en welzijn bieden, voor zowel vitale als zorgbehoevende ouderen.

Om de opgave aan te kunnen, zijn levensloopbestendige woningen nodig. Aanpassen van bestaande woningen (koop en huur) is de belangrijkste oplossing. Daarnaast is nieuwbouw van woningen nodig, in meer variatie. Wanneer zorginstellingen hun eigen vastgoed willen vernieuwen, grijpen we dit aan om tot een samenhangend plan te komen in relatie tot het wonen in de wijk.

Minstens zo belangrijk is het aanpassen van de woonomgeving en het investeren in samenwerking met de zorg- en welzijnsorganisaties. Denk daarbij aan een verkeersveilige omgeving, maar ook aan ontmoeting. We zullen samen innovatieve oplossingen moeten vinden, ook tijdelijke.

Assen speelt al decennia lang een belangrijke regionale rol in de huisvesting van psychisch kwetsbare mensen. Lange tijd woonden deze mensen vrij geïsoleerd en met intensieve begeleiding. Steeds meer verandert dit in de richting van zelfstandig wonen met verschillende soorten begeleiding. Dit geldt ook bij andere zorgvragen, zoals een lichamelijke beperking. Het is belangrijk om oog te houden voor de sociale balans en de draagkracht in onze wijken, waarbij we mensen met een psychische kwetsbaarheid als één van de doelgroepen zien. We maken afspraken over een goede verdeling van kwetsbare inwoners binnen de stad en binnen de regio.

<u>Wat gaan we concreet doen?</u>

1. We maken ‘prestatieafspraken’ met partners in wonen, welzijn en zorg
2. We stimuleren aanpassingen in de eigen woning
3. In alle wijken werken we aan meer wonen met zorg voor ouderen
4. Lage inkomens ondersteunen we bij woningaanpassing
5. We werken aan meer variatie in het aanbod voor ouderen
6. We zoeken naar meer initiatief voor gezamenlijke woonvormen
7. We spannen ons in voor behoud van wijkvoorzieningen
8. We verbeteren de woonomgeving
9. We werken met zorg- en vastgoedpartners aan tussenvormen van onzelfstandig en zelfstandig wonen in wijken
10. We monitoren de beschikbaarheid van revalidatiebedden
11. Corporaties reserveren woningen voor kwetsbare groepen
12. We werken met partners aan meer vormen van wonen gericht op mensen met een psychische kwetsbaarheid
13. We bouwen verder aan ‘Weer Thuis’
14. Bij woningbouw voor kwetsbare doelgroepen hebben we speciale aandacht voor participatie en communicatie

WOONVISIE

3. Met energie aan de slag

Duurzaamheid is één van de belangrijkste opgaven van dit moment. Het gaat om méér dan het klimaat. Het gaat ook om een gezondere leefomgeving, hitte en waterbeheer, circulair bouwen, het opknappen van huizen en omgeving, verbetering van het wooncomfort en verlaging van de woonlasten.

Assen richt zich op forse verduurzaming van de bestaande woningen én de bouw van nieuwe energiezuinige woningen. We zetten in op twee stappen: geen-spijt-maatregelen (besparen, isoleren, opwekken) en van aardgas overschakelen naar een duurzaam alternatief. Voor een duurzame woningvoorraad willen we dat iedereen aan de slag gaat. Gemeente, ontwikkelaars, corporaties en woningeigenaren.

We stimuleren huiseigenaren te investeren in hun eigen woning. Dat doen we met inzet van het energieloket en door het aanbod en de markt dichter bij elkaar te brengen. We hebben speciale aandacht voor de bloemkoolwijken uit de jaren ’70 en ’80. Deze woningen zijn energetisch vaak van slechte kwaliteit, maar erg geschikt voor ingrepen die zich meteen uitbetalen en daarmee kansrijk voor een ‘tweede jeugd’.

De woningcorporaties zetten in op verduurzaming van de woningvoorraad in wijken als De Lariks en Pittelo. Het doel daarbij is naast het beperken van CO2-uitstoot ook het verlagen van de energielasten voor de huurders. In de prestatieafspraken maken we concrete afspraken over aantallen en over investeringen.

<u>Wat gaan we doen?</u>

1. We stellen een groenvisie op, als aanvulling op de omgevingsvisie, woonvisie, Transitievisie Warmte Assen. Hierin krijgt ook klimaatadaptatie een uitwerking.
2. De komende jaren werken beleid uit voor circulair bouwen, mogelijk binnen de groenvisie (2021-2022).
3. We werken verder aan een aardgasvrij De Lariks
4. We werken aan een plan voor aardgasvrij Kloosterveen
5. We verkennen een sociaal krediet om lage inkomens te helpen investeren
6. We maken afspraken met geldverstrekkers en makelaars rondom communicatie over de mogelijkheden
7. We werken aan nog betere informatie en verbeteren het Energieloket
8. We zetten in op geen-spijt-maatregelen in het bijzonder in de ‘bloemkoolwijken’
9. We maken vervolgafspraken met de corporaties

4. Goed wonen voor elke portemonnee

Betaalbaarheid krijgt speciale aandacht. In de koopsector komen starters vaak moeilijk terecht op de woningmarkt. In de huursector is steeds vaker sprake van (dreigende) huurachterstanden en blijft het aanbod aan sociale huurwoningen achter bij de vraag.

De invloed die we als gemeente hebben op de betaalbaarheid in de koopsector is beperkt. We richten ons daarbij vooral op starters. We willen het aanbod vergroten, via doorstroming in bestaande betaalbare wijken. Bij nieuwbouw van woningen in bijvoorbeeld de binnenstad en omgeving zijn we extra alert op voldoende variatie en kwaliteit. Bestaande regelingen behouden we, zoals de starterslening.

In de huursector is sprake van een achterstand in het aanbod. Er is de laatste jaren veel gesloopt en niet zoveel terug gebouwd. Er ligt dus een inhaalslag bij de corporaties. Die gaan zij ook maken: er staat de komende jaren veel nieuwbouw op het programma. Het is belangrijk om na deze sprint goed te monitoren of het aanbod nog moet groeien, en welke impulsen er in bestaande wijken nog nodig zijn.
Een belangrijk uitgangspunt bij de betaalbaarheid en beschikbaarheid van de woningmarkt is de ongedeelde stad. We willen overal een divers aanbod realiseren. We nodigen corporaties uit om ook meer middenhuur te bieden, mits er ook voldoende sociale huur wordt toegevoegd.

In De Lariks gaan we zowel verdichten als verdunnen. Door naast sociale huurwoningen ook koop en duurdere huur toe te voegen, werken we aan meer variatie in deze wijk. De benodigde groei moet dan deels in andere wijken gerealiseerd worden. Mede om deze reden geldt ook voor particuliere ontwikkelaars dat zij een aandeel van 30% sociale huur moeten leveren bij projecten, waarvan we alleen gemotiveerd afwijken. Daarbij hebben we bijzondere aandacht voor bijzondere doelgroepen zoals spoedzoekers. Soms ligt het antwoord in tijdelijke maar snelle oplossingen. We onderzoeken instrumentarium om negatieve effecten van belegging te voorkomen.

We werken binnen het sociaal en economisch domein samen met organisaties aan de balans in de huishoudboekjes van inwoners: het hebben van voldoende inkomsten, het benutten van regelingen en het voorkomen van schulden.

<u>Wat gaan we doen?</u>

1. We verhogen de starterslening naar €250.000
2. Corporaties maken een inhaalslag
3. We werken aan aanvullende locaties voor sociale huur, met een taskforce en locatie-atlas
4. Plannen voor huurwoningen van particulieren beoordelen we kritisch op hun kwaliteit
5. We nodigen corporaties uit om middenhuur toe te voegen
6. We vragen corporaties om levensloopbestendig bouwen als standaard te nemen
7. We maken nieuwe meerjarige prestatieafspraken
8. We werken aan voldoende oplossingen voor dak- en thuislozen
9. We werken op korte termijn aan in elk geval twee oplossingen voor spoedzoekers in de vorm van flexwonen
10. We besluiten of we corporaties aanvullend financieel kunnen ondersteunen
11. We monitoren de zoektijd en stellen met de corporaties daar de programmering indien nodig op bij
12. Assen onderzoekt in 2021 welke instrumenten we lokaal kunnen inzetten, zoals zelfbewoningsplicht en anti-speculatiebedingen.

WOONVISIE

5. Elke wijk een eigen aanpak

Elke wijk in Assen is anders. Kwaliteiten benutten we en vergroten we. We stellen de komende jaren wijkuitvoeringsplannen op. De Binnenstadsvisie is gereed, De Lariks is in ontwikkeling. De andere wijken volgen.

De binnenstad is cruciaal voor Assen. Hier is het toevoegen van woningen belangrijk: om in een vraag te voorzien, plekken te herontwikkelen en draagvlak voor stedelijke functies te houden. De woonvraag bedraagt zo'n 500 woningen tot 2030. Met de Binnenstadsvisie maakt Assen onderscheid in een compact dynamisch deel met meer centrum-stedelijk wonen, en een meer kleinstedelijk, ontspannen, groen met ook grondgebonden wonen. De ontwikkeling van het Havenkwartier voorziet mede in de behoefte aan ontspannen stedelijk wonen bij de binnenstad. Hiervoor ontwikkelen we nu plannen, met ondersteuning van Rijk, provincie en regio Groningen Assen. We streven tot 2030 naar 250 tot 500 woningen. Uiteindelijk is er ruimte voor zo'n 1.000 woningen.

In Kloosterveen bouwen we tussen 2020 en 2030 naar verwachting 800 tot 975 woningen, inclusief Kloosterakker. Daarmee bedienen we de vraag naar groen en ruim wonen aan de rand van de stad.

De vraag verschuift richting 2030 naar steeds meer wonen voor kleine huishoudens en er komen steeds meer gezinswoningen vrij in bestaande wijken. We stimuleren deze doorstroming bovendien, door alternatieven in de bestaande stad aan te bieden. Zo werken we toe naar een situatie waarin locaties binnen de bestaande stad de woonvraag steeds meer overnemen, op een 'ontspannen stedelijke' manier. Verdere uitbreiding aan de stadsrand na 2030 gebeurt als er voldoende vraag naar dit woonmilieu is en er onvoldoende alternatieven zijn.

De vernieuwing in Assen-Oost en Noorderpark belanden met de projecten voor de komende jaren in een afrondende fase. In De Lariks werken we aan een gevarieerd bouwprogramma, een grotere mix van huur en koop, gestapeld en grondgebonden. Hier liggen kansen om variatie in het aanbod voor senioren te bieden, met meer doorstroming uit gezinswoningen als resultaat. Groei van de voorraad sociale huurwoningen zoeken we niet hier, maar elders in de stad.

De 'bloemkoolwijken' Baggelhuizen, Pittelo en Peelo krijgen een 'boost'. De ruime woningen komen steeds vaker vrij. Dat is een kans om betaalbaar ruim wonen te bieden, te verduurzamen, de omgeving aan te pakken en zo deze wijken een tweede jeugd te geven. Dat doen we door ons energieloket te verbeteren, met focus op deze wijken. Dat doen corporaties met hun investeringen, met een verbeterplan voor groen en openbare ruimte, door ondersteuning van wijkvoorzieningen en door goede communicatie over de kracht van deze wijken. In Marsdijk zoeken we voor de groeiende groep senioren naar mogelijkheden voor langer thuis wonen, aanvullend woon- en zorgaanbod, en aanpassing van de woonomgeving waar dat nodig is.

<u>Wat gaan we doen?</u>

1. We maken wijkuitvoeringsplannen, als vervolg op binnenstad en De Lariks
2. We zetten in op regiopromotie als woonstad en meer
3. We werken aan meer wonen in de binnenstad
4. Er komt een concreet plan voor het Havenkwartier
5. We bouwen met tempo verder aan onze opgave in Kloosterveen
6. We maken een plan voor variatie, verdichting én verdunning in De Lariks
7. We vernieuwen de bloemkoolwijken Peelo, Pittelo en Baggelhuizen met een grote rol voor huiseigenaren

WOONVISIE

We gaan ervoor!

Assen staat voor een groot aantal opgaven, en minstens zoveel kansen. Kansen om de sterke positie als woonplek voor een grote diversiteit aan mensen verder te verstevigen. Dat vraagt om het aanbrengen van focus, het maken van keuzes en om het versterken van de profilering van de verschillende woongebieden op zich én Assen als geheel.

Het hebben van een duidelijke visie op het wonen is van groot belang, mede om daarmee draagvlak en ondersteuning te krijgen bij onze partners. Dat betreft lokaal bewoners, organisaties, ontwikkelaars en corporaties. Maar het gaat ook om provincie en Rijk, aan wie wij medewerking en financiële ondersteuning vragen bij de opgaven van Assen.

Alleen op basis van een duidelijke visie kunnen wij, met elkaar, zorgen dat het in 2030 voor iedereen in Assen goed wonen is. Laten we bouwen op karakter!

PROJECTNAAM
Woonvisie Assen

OPDRACHTGEVER
Gemeente Assen

STATUS
Vastgesteld

DATUM
15 april 2021

KAW
Groningen Kattenhage 1 9712 JE GRONINGEN l Postbus 1527 9701 BM GRONINGEN
Rotterdam Pelgrimsstraat 1 3029 BH ROTTERDAM
Eindhoven Rechtestraat 59c 5611 GN EINDHOVEN

www.kaw.nl +31 88 529 0000 l info@kaw.nl

Kooperatieve
Architekten
Werkplaats

Bijlage 4 Parkeren en mobiliteitsconcepten Binnenstad en Havenkwartier

Bijlage

Parkeren en mobiliteitsconcepten Binnenstad en Havenkwartier.
Voorstel voor nieuwe parkeernormering

Voorstel nieuwe parkeernormering voor Havenkwartier en centrum

- Grondgebondenwoning 1.0
- Appartementen > 50m2 1.0
- Appartementen < 50m2 0.6

Voor sociale huur

- grondgebonden ook 1 parkeerplaats per woning
- appartementen > 60m2 0.8
- appartementen < 60m2 0.6

Bijlage 5 Binnenstadsvisie Assen

BINNENSTADSVISIE ASSEN

VASTGESTELD DOOR DE GEMEENTERAAD OP 20 MEI 2021



COLOFON

Urhahn | stedenbouw & strategie
& DTNP Adviseurs voor ruimte en strategie
in opdracht van en in samenwerking met
gemeente Assen

Dit document is voor intern gebruik. De foto's in deze visie zijn met zorg gekozen, en komen deels van internet. Mocht er bezwaar zijn tegen het gebruik van een foto, neem dan contact op met de auteurs.

BINNENSTADSVISIE ASSEN

INHOUD

5 **Voorwoord**

6 **Inleiding**

8 **Ambities: de binnenstad in 2030**

11 **1. Analyse & opgaven**
Programmatische analyse
Ruimtelijke analyse
Opgaven voor de binnenstad

19 **2. De visie**
Drents DNA
Visiekaart

33 **3. Gebiedsopgaven**
Gebiedsprofielen publiekshart
Principes bij ruimtelijke opgaven
Ruimtelijke uitwerking publiekshart
Uitwerkingen transformatiegebied

63 **4. Ontwikkelstrategie**

VOORWOORD

Assen is de stad waar ik mijn jeugd heb doorgebracht. Ik heb goede herinneringen aan mijn jeugd hier. Terwijl ik opgroeide, groeide de stad met mij mee. Of was het andersom? Nu – een paar jaar ouder – ben ik hier wethouder en mag ik voorstellen doen voor de toekomst van Assen. In deze binnenstadsvisie – de titel zegt het al – presenteren we een toekomstvisie op de binnenstad. En dat is nodig. De groei die Assen in mijn jeugd kenmerkte is niet meer vanzelfsprekend.

Het inwonertal van Assen is vanaf de Tweede Wereldoorlog spectaculair toegenomen. Het voorzieningenaanbod heeft steeds gelijke tred gehouden met die groei. In de jaren '70 werd het Koopmansplein met winkels als de Vendex en Hema gerealiseerd. Toen kon je er je auto nog parkeren. Vanderveen ontwikkelde zich gestaag tot één van de grootste warenhuizen van Nederland. De tijd van de overdekte winkelpassages kwam en ging weer. En vanaf de eeuwwisseling werden De Triade, De Cité en DNK gerealiseerd.

De laatste jaren verandert de rol van het publiekshart. Door de opkomst van internetwinkels hoeft de consument voor veel aankopen niet meer de deur uit. Vroeger ging je een paar keer per jaar naar de binnenstad om nieuwe kleren te kopen, er was simpelweg geen alternatief. Nu er wel een ander verkoopkanaal is, wordt er minder gekocht in de binnenstad. De behoefte aan winkelruimte neemt af. Dat leidt – zeker in middelgrote steden als Assen – tot leegstand.

Als je iets kwijtraakt, dan voelt dat meestal niet goed. En zo is het de afgelopen jaren in Assen ook gegaan. We zagen winkels de deuren sluiten en winkelstraten achteruitgaan. Dat gaat iedereen die betrokken is bij de binnenstad erg aan het hart. Maar gelukkig ligt het niet in onze aard om lijdzaam toe te kijken hoe de ontwikkelingen zich voltrekken. In 2017 hebben we samen de eerste binnenstadsvisie opgesteld. Samen, want ondernemers, vastgoedeigenaren, culturele instellingen en de gemeente hebben toen de handen ineengeslagen.

Met de vorige binnenstadsvisie hebben we mooie resultaten geboekt. Vaart in Assen is opgericht. Er staat nu een volwaardige binnenstadsorganisatie. De gemeente heeft samen met de provincie een investeringsfonds gevormd. Daarmee hebben we onder andere geïnvesteerd in het nieuwe Koopmansplein. We hebben zo een uitstekende basis gelegd om op verder te bouwen. Nu – drie jaar na de eerste visie – is het tijd om vooruit te kijken naar de volgende fase. Dat doen we dus in deze nieuwe binnenstadsvisie.

In deze visie ligt de focus op groeien in kwaliteit. Groei dus, maar dan anders. Bezoeker en bewoners van binnensteden vinden sfeer en beleving steeds belangrijker. Wij hebben alles al in huis om daarop in te spelen. In deze visie noemen we dat het Drents DNA. De komende jaren gaan we dat ontwikkelen en presenteren aan onze inwoners, bezoekers uit de regio en toeristen. Laten we daar samen onze schouders onder zetten. Aan de slag!

Mirjam Pauwels - Paauw
Wethouder



INLEIDING

AANLEIDING

De afgelopen jaren zijn de voorkeuren van consumenten heel snel veranderd. Voor binnensteden is de opkomst van internetwinkelen daarin heel bepalend. Er is een nieuw verkoopkanaal ontstaan, waardoor de consument voor veel aankopen niet meer alleen afhankelijk is van het winkelaanbod in de binnenstad. We zijn bovendien meer gaan werken en besteden onze vrijetijd anders dan voorheen. Het gevolg is dat de omzetten in binnensteden afnemen, winkels hun deuren sluiten en leegstand ontstaat in winkelstraten. Ook in Assen. Deze ontwikkeling is niet te stuiten. We willen – samen met alle betrokkenen – de binnenstad transformeren om aan te sluiten bij deze nieuwe realiteit. We zullen samen gas moeten geven.

Met dat in het achterhoofd hebben we in 2017 de vorige binnenstadsvisie opgesteld. Deze visie is samen met ondernemers, vastgoedeigenaren, culturele instellingen en de gemeente opgesteld. We wilden bouwen aan een compacte, aantrekkelijke en goed georganiseerde binnenstad. En dat hebben we de afgelopen jaren dan ook gedaan.

De brancheorganisaties in de binnenstad hebben Vaart in Assen opgericht. Daarmee is het fundament gelegd voor structurele samenwerking. Inmiddels hebben we in Assen een volwaardige binnenstadsorganisatie. De gemeente en de provincie hebben een investeringsfonds gevormd. Daarmee is onder andere geïnvesteerd in de herinrichting van het Koopmansplein. Het nieuwe Koopmansplein blijkt een vliegwiel voor de ontwikkeling van de winkelpanden rond het plein. We verwachten dat het plein de komende jaren volledig transformeert.

Nu komen we in de volgende fase van de ontwikkeling van de binnenstad. De basis is gelegd en we richten onze blik op de toekomst. De leegstand is onverminderd hoog en nieuwe thema's – zoals mobiliteit en wonen – dienen zich aan. We hebben behoefte aan een heldere visie op de toekomst van de binnenstad van Assen. Een actuele en integrale visie. Die visie leggen we vast in deze nieuwe binnenstadsvisie.

PARTICIPATIEPROCES

Net als in 2017 is ook deze visie tot stand gekomen na een uitg¬ebreid participatieproces. Dit proces ziet er anno 2021 wel heel anders uit dan toen. Door de coronacrisis heeft vrijwel het gehele participatieproces online plaatsgevonden. Er zijn geen inloopbijeenkomsten georganiseerd, maar veel individuele gesprekken gevoerd van achter het scherm.

In de eerste participatiemaand in november 2020 hebben we de analyse van de binnenstad en de eerste denkrichtingen gepresenteerd. De reacties die we daarop hebben gekregen, hebben we meegewogen bij het opstellen van de ontwerp-binnenstadsvisie. Veel stakeholders en bewoners hebben meegedacht in deze fase.

De ontwerp-binnenstadsvisie hebben we in maart 2021 gepresenteerd. Ook weer online. Maar deze keer hebben we ook één op één visiewandelingen georganiseerd. Zo konden we, met inachtneming van de coronamaatregelen, toch persoonlijk contact hebben. Vanzelfsprekend hebben we ook de reacties op het ontwerp meegewogen bij het opstellen van de definitieve binnenstadsvisie. Terugkijkend hebben we de indruk dat we alle mogelijke reacties hebben gehoord en hebben betrokken bij onze besluitvorming. Toch kunnen we ons voorstellen dat sommigen zich door de fysieke afstand minder betrokken hebben gevoeld.

NIEUWE VISIES

De afgelopen jaren draaiden vrijwel alle grote ontwikkelingen in Assen om de Florijn As. Dit programma – dat al in 2009 is opgezet – richtte zich met name op de ontwikkeling van infrastructuur. Een nieuw NS Station, de Stadsboulevard en de Blauwe As zijn allemaal gerealiseerd op basis van de visie van toen. Nu dit programma is afgerond richten we de blik op de toekomst en ontwikkelen we veel visies tegelijk.

De binnenstadsvisie is daar één van. We werken op dit moment ook aan de omgevingsvisie, de woonvisie en de detailhandels- en horecavisie. De voorbereidingen van al deze visies lopen min of meer gelijk op. Zoals het nu lijkt vindt de besluitvorming over de woonvisie als eerste plaats en volgt de binnenstadsvisie direct daarna. En dan is de vraag; hoe verhoudt de binnenstadsvisie zich tot de andere visies?

In de omgevingsvisie wordt een brede visie voor Assen op stadsniveau geschetst. Daarmee is het de kapstok voor de rest van de visies en het beleid dat wordt ontwikkeld. In de omgevingsvisie staat 'ontspannen stedelijkheid' centraal. Dit is een manier van stedelijke ontwikkeling die bij de schaal en het karakter van Assen past. Ontspannen stedelijkheid is opgebouwd uit drie leidende principes:

- Assen is een verbonden stad. In sociaal opzicht, omdat we willen dat iedereen mee kan doen in Assen. En in fysiek opzicht. De stad is zo ingericht dat erop uitgaan en elkaar ontmoeten wordt gefaciliteerd.
- Assen is een dynamische hoofdstad. Assen heeft een belangrijke functie voor de regio, er is voldoende werk en een levendige binnenstad.
- Assen is de groene stad van het noorden, met de Drentse Aa, het Asserbos en de Brink. Groen draagt bij aan de klimaatdoelen en de gezondheid van onze inwoners en bezoekers.

Hoewel de omgevingsvisie later wordt vastgesteld beginnen de leidende principes al behoorlijk vaste vorm te krijgen. Deze principes staan ook aan de basis van de binnenstadsvisie. We nemen ze niet letterlijk over, maar vertalen ze door naar de binnenstad. We geven er inhoud aan. De keuzes die we maken, passen binnen het kader van de omgevingsvisie.

Hetzelfde geldt voor de woonvisie. In de woonvisie – waarover gelijktijdig met de binnenstadsvisie wordt besloten – wordt vastgesteld dat er behoefte is aan wonen in de binnenstad, nabij de voorzieningen. In de binnenstadsvisie geven we aan waar en voor welke doelgroepen we woningen willen realiseren. We brengen behoefte en aanbod met elkaar in overeenstemming.

Met de voorbereiding van de detailhandels- en horecavisie zijn we net begonnen. In deze visie wordt onder andere de verdeling van het commerciële programma over de stad als geheel bepaald. Dat is belangrijk voor de binnenstad, zeker nu we alle zeilen moeten bijzetten om een compleet en aantrekkelijk aanbod te houden. Idealiter hadden we de detailhandels- en horecavisie dan ook voor de binnenstadsvisie opgesteld. Nu het niet anders is, keren we het om. We zorgen ervoor dat de detailhandels- en horecavisie en de ontwikkelingen die we in de binnenstadsvisie voorzien op elkaar aansluiten.

Daarnaast bereiden we een aanvraag bij de woningbouwimpuls van het Ministerie van Binnenlandse Zaken voor. Het doel van deze impuls is de woningbouw in Nederland te versnellen. In dit kader verstrekt het ministerie subsidies aan woningbouwprojecten die aan een reeks van criteria voldoen. In onze aanvraag zien we de binnenstad en het Havenkwartier als één samenhangende ruimtelijke opgave. De aanvraag wordt mede gebaseerd op deze binnenstadsvisie.

BESTAAND BELEID

De voormelde visies zijn in voorbereiding, de economische agenda is inmiddels al vastgesteld. In de economische agenda zetten we in op een ondernemende en levendige binnenstad. Dit is belangrijk voor de rol van Assen als regionale centrumstad. Op de agenda staat dat we het aanbod van cultuur, evenementen, horeca en winkelen willen versterken en promoten. Ook stimuleren en faciliteren we onderlinge samenwerking, ondernemerschap en innovatie. Door intensieve samenwerking met en tussen partners in de vrijetijdssector zetten we 'bezoeken en beleven' in Assen sterk op de kaart.

Ook de cultuurnota is vastgesteld. Hierin worden vier hoofdambities uitgewerkt; we willen met kunst en cultuur álle inwoners van Assen en omgeving bereiken, het profiel van Assen als provinciehoofdstad versterken en het culturele aanbod voor opgroeiende kinderen verbeteren. De vierde ambitie is dat kunst en cultuur bijdragen aan de realisatie van maatschappelijke doelen. Daarin zit een belangrijke relatie met de opgaven waar we in de binnenstad voor staan.

Sinds 14 juli 2016 is het VN-verdrag 'inzake de rechten van personen met een handicap' in Nederland van kracht. Gemeenten en bedrijven nemen hierbij samen de verantwoordelijkheid voor een inclusieve samenleving. Assen wil een inclusieve gemeente zijn, met een binnenstad die bereikbaar en bruikbaar is voor iedereen. Dit betekent dat mensen met of zonder een beperking in Assen mee kunnen doen, erbij horen en zich gezien voelen. Fysieke en sociale toegankelijkheid vormen een onmisbare sleutel om hiertoe te komen. Daarom betrekken we bij initiatieven en besluiten de ervaringsdeskundigheid van mensen met een beperking in het zien, horen, verplaatsen, begrijpen en voelen. Zo bouwen we gezamenlijk en stapsgewijs – in redelijkheid en zonder buitenproportionele kosten – aan een inclusief en toegankelijk Assen voor iedereen.

Leeswijzer

- In hoofdstuk 1 schetsen we een beeld van de binnenstad in 2030.
- Daarna beschrijven we in hoofdstuk 2 de uitdagingen waar we voor staan aan de hand van een beknopte analyse. In dit hoofdstuk formuleren we bovendien de opgaven voor de binnenstad, door onze ambities te confronteren met onze uitdagingen.
- In hoofdstuk 3 presenteren we onze visie voor de binnenstad. We leggen uit hoe we met de opgaven uit het vorige hoofdstuk aan de slag gaan. We geven antwoord op vragen als: waar ligt het publiekshart? Hoe gaan we wonen in de binnenstad?
- In hoofdstuk 4 werken we de visie voor deelgebieden in de binnenstad uit. In het vijfde en laatste hoofdstuk gaan we in op het vervolgproces en welke stappen nodig zijn om handen en voeten te geven aan de visie.

AMBITIES: DE BINNENSTAD IN 2030

De binnenstad van Assen is in 2030 het kloppende publiekshart van Drenthe. Het is een bruisende binnenstad met een compleet, divers en aantrekkelijk voorzieningenaanbod. Hier vind je alles wat je zoekt. Alle winkels die je verwacht in een hoofdstad, leuke cafés en restaurants, een geweldig cultureel aanbod en verrassende evenementen. De mensen zijn er vriendelijk en gastvrij. De stad voelt goed. Je kan niet uitleggen hoe het komt, maar er hangt een hele ontspannen sfeer.

Als je in Assen woont, fiets je op je vrije dag dus regelmatig even naar de binnenstad. Omdat je hebt afgesproken met vrienden, iets wilt kopen of gewoon om even rond te kijken. Dat doe je ook als je elders in de provincie woont. Soms pak je dan de auto. Je bent er zo. En je bent niet alleen, het is gezellig druk in de stad. Je blijft langer dan je had gepland.

Rond de zomer wordt het nog drukker in de stad. Naast de locals, hebben nu ook de toeristen de binnenstad ontdekt. Zij lopen zo van het station naar het Drents Museum. Het valt ze op dat de binnenstad van Assen zich onderscheidt van andere binnensteden. De stad verrast je met haar dynamiek. Je voelt aan alles dat Assen de hoofdstad van de groenste provincie van Nederland is. Het ademt die unieke sfeer.

Nu mensen, na de coronapandemie, niet meer zo gebonden zijn aan het kantoor van hun werkgever, zie je letterlijk overal mensen werken. Koptelefoon op, laptop open en aan de slag. Steeds meer bedrijven zien de binnenstad als hun kantoor. Er ontstaan hippe plekken om te werken en te vergaderen. Goede koffie, een gezonde lunch, wat heb je nog meer nodig?

Regelmatig wordt het ritme van de stad op z'n kop gezet door een groot evenement. In het TT-weekend is het één groot feest met muziek, kermis en ronkende motoren. Ook andere evenementen op het circuit gaan niet ongemerkt aan de binnenstad voorbij. En even later staat de nieuwste expositie van het Drents Museum weer centraal. Die afwisseling, dat kan alleen in Assen. Gaaf toch?

Nieuwe ondernemers zien kansen in de binnenstad van Assen. Dit is de plek waar ze hun nieuwe concept kunnen uitproberen. Kopen en beleven zijn volledig geïntegreerd. Real life, online en augmented reality vloeien naadloos in elkaar over. Het is echt ongelofelijk wat die jonge ondernemers neerzetten.

Die dynamiek heeft flink wat mensen ertoe verleid om een woning te huren of te kopen in de binnenstad. En dat zijn niet alleen maar jongeren die voor het eerst op zichzelf gaan wonen. Opa en oma zagen het ook wel zitten om zo dicht bij alle voorzieningen te wonen. Wat zijn hier de afgelopen jaren leuke woningen gebouwd. Aan de randen van de binnenstad – in die mooie stadwoningen – zijn zelfs gezinnen met kinderen neergestreken.

Ook na een stortbui of in de hete zomer is het voor de bewoners en bezoekers goed uit de houden in de binnenstad. Tien jaar geleden was de fontein op het Koopmansplein vernieuwend. Nu zijn overal in de stad slimme oplossingen voor waterberging, vaak mooi in het zicht. En op de Brink had je altijd al mooie monumentale bomen, maar ook de rest van de stad is de afgelopen jaren veel groener geworden. Er is altijd een bankje in de schaduw te vinden.

Het lijkt alsof het nooit anders is geweest. Maar ondernemers, vastgoedeigenaren, culturele instellingen en lokale overheden die al wat langer meegaan, weten beter. Dit hebben zij samen opgebouwd. Door jarenlang te investeren in hun zaak, mooie winkelruimtes, kwalitatief goede woningen en een mooi straatbeeld staat de binnenstad erbij als nooit tevoren. Dat hebben we toch maar mooi geflikt!

de Brink in Assen

1. ANALYSE & OPGAVEN

In de gesprekken over de visie hebben we gemerkt dat vrijwel alle betrokkenen goed op de hoogte zijn van de uitdagingen waar we in de binnenstad van Assen voor staan. De binnenstad is vaker onder de loep genomen en de uitkomsten zijn – niet verrassend – steeds dezelfde. De analyse van trends, ontwikkelingen en de sterke en zwakke kanten van de binnenstad voelde als een herhaling van zetten. We staan er om die reden maar kort bij stil.

Als we onze ambities willen realiseren, vragen juist de uitdagingen waar we voor staan onze aandacht. In het tweede deel van dit hoofdstuk combineren we de ambities met de uitdagingen waar we voor staan en formuleren we de opgaven voor de binnenstad.

Historische kaart van Assen ca. 1900

PROGRAMMATISCHE ANALYSE

ANALYSE PUBLIEKSHART

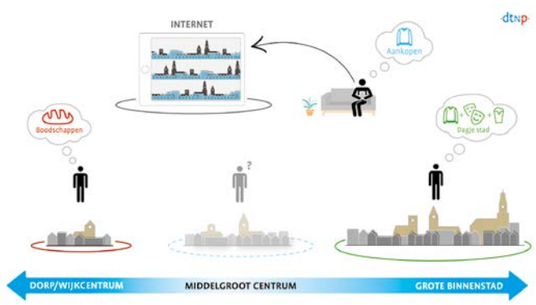
Eerst kijken we naar het functioneren van de binnenstad als publiekshart. Dan valt op dat Assen een groot en compleet aanbod van winkels, horeca, cultuur en evenementen heeft. Er is 80.000 m2 netto winkelruimte in gebruik. Er is relatief veel aanbod in het lage en middensegment en dat sluit goed aan bij de voorkeuren van de inwoners van Assen.

Het primaire en secundaire verzorgingsgebied voor de winkels en de horeca bestaat uit Assen en een cirkel van 15 kilometer daaromheen. In dat gebied wonen ongeveer 130.000 mensen. Daarmee komen we op de eerste en belangrijkste uitdaging: het aanbod van winkelruimte in ons centrum is groter dan je op basis van het verzorgingsgebied zou verwachten. Daar komt nog bij dat de vraag naar fysieke winkelruimte de komende jaren afneemt, omdat een deel van de omzet in de binnenstad naar online winkels verschuift. We verwachten dat er op termijn nog maar behoefte is aan 60.000 m2 winkelruimte. Dat is een afname van 40.000 m2, want de voorraad is op dit moment 100.000 m2.

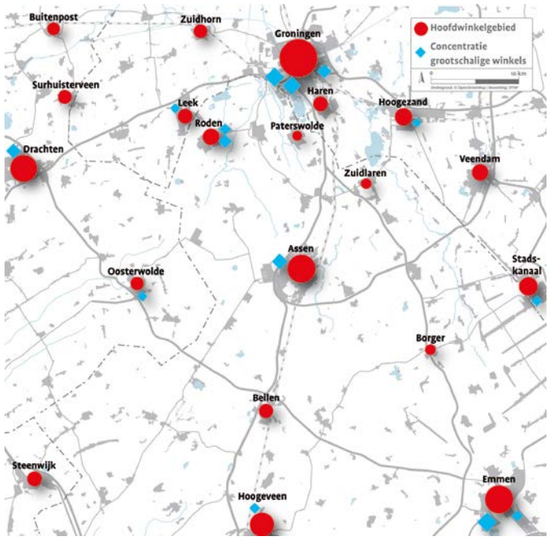
Natuurlijk zijn er nuanceringen mogelijk op het verhaal over het verzorgingsgebied. Voor bijzondere functies – zoals Vanderveen, DNK, het Drents Museum en het TT-festival – is het verzorgingsgebied regionaal, landelijk en zelfs internationaal. Maar dat zijn de uitzonderingen.

In 2020 heeft de binnenstad – naar omstandigheden – goed gedraaid op basis van het toerisme in Drenthe. Zelfs beter dan andere jaren, omdat veel mensen door de coronacrisis in Nederland op vakantie gingen. Een nieuwe groep mensen heeft kennis gemaakt met Assen en haar vrijetijdsvoorzieningen. Hier valt nog een wereld te winnen. Toerisme is van belang voor een bruisende binnenstad. Tegelijkertijd moeten we ons wel blijven realiseren dat veruit het grootste deel van de omzet in de binnenstad uit het eigen verzorgingsgebied komt.

Polarisatie winkellandschap



Regiokaart centra



STERKE SPREIDING VAN FUNCTIES

Wat ook kenmerkend is voor Assen is dat het publiekshart vrij groot is. Winkels, horeca en culturele voorzieningen zitten verspreid over de binnenstad vanaf de Weiersstraat tot de Jan Fabriciusstraat en van het Ceresplein tot de Kerkstraat. Het gevolg hiervan is dat bezoekers vaak maar een deel van de binnenstad bezoeken en dat bezoekersstromen worden uitgedund. De ligging van parkeergarages draagt ook bij aan die spreiding, terwijl de binnenstad gebaat is bij concentratie van de bezoekers.

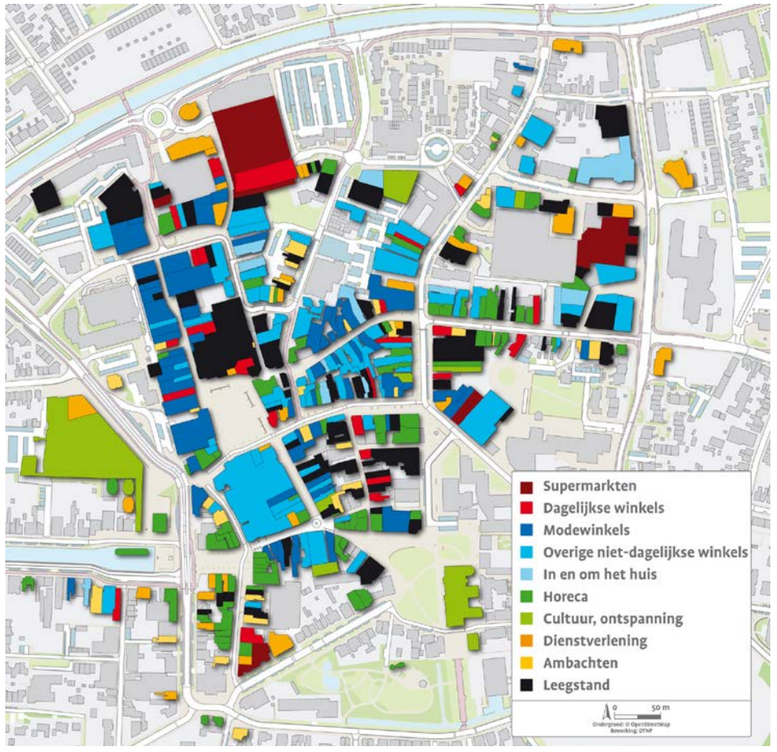
De bezoeker van de binnenstad hoeft niet per se meer naar de binnenstad om de spullen te kopen die hij nodig heeft. Als kopen niet meer het primaire doel van een bezoek aan de binnenstad is, winnen andere bezoekmotieven – zoals sfeer, beleving en vrijetijdsbesteding – aan belang. We hebben hiervoor geconstateerd dat het aanbod in Assen vrij groot en compleet is. Daarentegen hebben een aantal van onze winkelstraten niet een heel duidelijk of onderscheidend profiel. De winst is dus vooral te behalen door beter in te spelen op de andere bezoekmotieven.

CORONACRISIS

We stellen deze visie op terwijl we midden in de coronacrisis zitten. We maken een situatie mee die we nog nooit eerder hebben meegemaakt. Winkels en horeca zijn maandenlang gesloten. Ondanks overheidssteun is dit voor veel ondernemers een hele moeilijke tijd. Zeker is dat niet iedereen ongeschonden uit de strijd zal komen. Maar wat het langetermijneffect van deze crisis zal zijn, weten we nog niet. Blijven we thuis zitten achter het scherm of wordt de binnenstad de plek om te werken en – al dan niet online – te vergaderen? Het is nog te vroeg om daar iets over te zeggen.

Tegen deze achtergrond is er misschien weinig ruimte om na te denken over de lange termijn. Toch vinden we het belangrijk om juist nu óók een visie voor de lange termijn vast te stellen. Als de coronacrisis achter de rug is moeten we klaar staan. We gaan de binnenstad weer opbouwen, vanuit de visie en met een goede ontwikkelstrategie.

Brachekaart binnenstad



Bron: Locatus 2021,
laatste checkdatum april 2020

RUIMTELIJKE ANALYSE

GROTE CONTRASTEN IN DE BINNENSTAD

Het zuidelijke deel van de binnenstad – binnen de oude singels – is prachtig, groen en historisch. Je voelt dat Assen hier is ontstaan. In de loop der eeuwen is hier een fijnmazig stratenpatroon ontwikkeld met de Brink als middelpunt. Je loopt hier langs historische panden en monumentale bomen. De goede mix van functies zorgt voor een prettige, ontspannen sfeer. Wonen, het Drents Museum, een afwisselend aanbod van winkels en horeca, de rechtbank, het komt hier allemaal op een heel natuurlijke manier samen. Dit heb je alleen in Assen. Hier ervaar je Drenthe, maar dan midden in de stad.

Naarmate je verder naar het noorden gaat wordt dit 'Drents DNA' minder zichtbaar. Je kunt zien dat de stad hier in de jaren 70 van de vorige eeuw een groeispurt heeft gemaakt. Het fijnmazige stratenpatroon verdween. De kleinschalige pandenstructuur maakte plaats voor de grote winkelblokken. Straten en pleinen werden geschikt gemaakt voor de auto. Assen is door deze plannen jarenlang hét verzorgingscentrum voor de regio is geweest. Maar inmiddels voldoen de ontwikkelingen van toen niet meer aan de wensen van vandaag.

Daar komt bij dat de noordelijke binnenstad sindsdien rommelig is geworden. De inrichting van de openbare ruimte is onsamenhangend. Er heeft een wildgroei van uitstallingen, reclame-uitingen en luifels plaatsgevonden. Al met al oogt dit deel van de binnenstad wat sleets. Zoals we in de analyse van het publiekshart hebben gezien wordt 'kopen' minder belangrijk en verschuiven consumentenvoorkeuren naar sfeer en beleving. Dat vraagt juist om kwaliteit, identiteit en eigenheid die in het noordelijke deel van de binnenstad dus niet meer herkenbaar zijn.

GOEDE BEREIKBAARHEID

De ontwikkelingen vanaf de jaren 70 hebben ervoor gezorgd dat Assen uitstekend bereikbaar is met de auto. Vanuit alle richtingen is de binnenstad goed te bereiken via de centrumring. Aan de centrumring liggen de parkeergarages die samen ruimschoots voldoen aan de parkeervraag. Nadeel is wel dat de centrumring aan de west-, noord- en oostzijde zo is ingericht dat het een barrière vormt voor fietsers en voetgangers. Met name DNK ligt hierdoor gevoelsmatig net buiten het centrum. En ook een markante plek als de Kop van de Vaart komt hierdoor niet lekker uit de verf. De auto is hier iets te dominant geworden. De inrichting van de centrumring vraagt om een betere balans tussen auto en voetganger.

Op de fiets is de binnenstad van Assen ook goed bereikbaar. En Assenaren komen dus ook veel op de fiets naar de binnenstad. Dat is – met het oog op het milieu en de voormelde rol van de auto – een positieve ontwikkeling. Het succes van de fiets heeft echter wel tot gevolg dat we achterlopen met de realisatie van goede parkeervoorzieningen voor de fiets. We hebben ongeveer 1.100 georganiseerde stallingsmogelijkheden, terwijl er circa 1.500 nodig zijn om in de behoefte te voorzien. Het tekort leidt er toe dat veel fietsen 'wild' worden gestald. Vaak komen deze in de loopzone terecht, waardoor de binnenstad minder toegankelijk wordt voor voetgangers. Met name mensen die minder mobiel zijn hebben hier last van. Bovendien geeft het een rommelig beeld, al die lukraak gestalde fietsen.

Het station van Assen ligt op een prettige loopafstand van het centrum. Bezoekers van de winkels en de horeca maken weinig gebruik van de trein, maar voor de kantoren, de inwoners en bijvoorbeeld het Drents Museum is de bereikbaarheid per trein wel belangrijk. Het stationsgebouw en de Stationsstraat zijn recent vernieuwd. De route van het station naar de binnenstad is weer helemaal van deze tijd.

SUBSTANTIËLE VRAAG WONINGEN-WOONVISIE

Uit de woonvisie – die naar verwachting in april 2021 door de raad wordt vastgesteld – blijkt dat er een substantiële vraag naar woningen in de binnenstad is, met name voor senioren en starters. De verwachting is dat er de komende tien tot vijftien jaar zo'n 700 woningen nodig zijn om aan de vraag te voldoen. Het betekent dat we goed moeten plannen waar de woningen komen, voor welke doelgroep we woningen realiseren en wat voor type woningen we bouwen.

Op dit moment zien we dat er veel kleine studio's worden ontwikkeld. Naar die studio's is vraag, dus het is goed dat ze worden gebouwd. Maar we moeten wel de balans in de gaten houden. Alleen maar studio's betekent ook dat we maar één doelgroep naar de binnenstad trekken. Voor de sociale opbouw van de binnenstad is het van belang dat we een mix van doelgroepen trekken.

Daarbij verdient de woonkwaliteit in de binnenstad wel aandacht. Het noordelijke deel van de binnenstad is erg 'versteend'. De openbare ruimte is ingericht voor het verkeer en we zien dat steeds meer percelen volledig worden volgebouwd. Ook in de binnenstad – en zeker in een Drentse binnenstad – moet er wel voldoende leefruimte voor de bewoners overblijven.



Weierspoort: nu letterlijk vormgegeven als poort vormt de scheiding met de kern

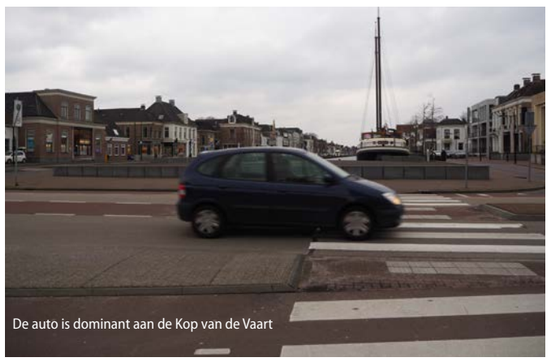

Groen en historisch aan de Brink



Veel gebouwen gaan schuil achter schreeuwerige naamborden; de openbare ruimte is versteend en onsamenhangend



Monofunctioneelvastgoed aan de Mercuriuspassage


De auto is dominant aan de Kop van de Vaart

OPGAVEN VOOR DE BINNENSTAD

AMBITIES + UITDAGINGEN = OPGAVEN

Gezien de bevindingen uit de analyse mogen we stellen dat er veel zaken goed voor elkaar zijn in Assen. Maar – willen we onze ambitie realiseren – dan zijn er ook zeker een aantal thema's waar we iets mee moeten. Niets doen is geen optie. Hieronder gaan we puntsgewijs in op de opgaven die volgen uit de confrontatie van de ambities met de uitdagingen.

1. Maak de binnenstad onderscheidend
Het zuidelijke deel van de binnenstad is onderscheidend. Wat je daar vindt, vind je niet in andere binnensteden in Nederland. Het noordelijke deel van de binnenstad heeft dat onderscheidende vermogen echter veel minder, terwijl hier juist de meeste commerciële functies zitten. Daar gaan we mee aan de slag.
We kiezen voor een herkenbare identiteit van de binnenstad en daarbinnen geven we gebieden een duidelijk eigen profiel.

2. Maak een compleet, compact en aaneengesloten publiekshart
In de analyse hebben we vastgesteld dat er in de toekomst minder winkelruimte nodig is. Er is nu al sprake van leegstand en dat neemt naar verwachting nog toe. Als we hier niets aan doen raakt het winkelaanbod – dat toch al verspreid is over een groot gebied – nog meer versnipperd. We werken daarom aan een compleet, compact en meer aaneengesloten publiekshart. We zetten voor 2030 in op een binnenstad van 60.000 m^2 in plaats van de huidige 100.000 m^2. In deze opgave zit voldoende flexibiliteit om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen.

3. Maak meer woningen in de binnenstad
Er is een substantiële – maar niet oneindige vraag – naar woningen in de binnenstad. We kunnen ongeveer 700 woningen toevoegen. Voorwaarde is wel dat we verschillende woningtypen voor verschillende doelgroepen aanbieden. Het komt goed uit dat we zoveel woningen kunnen toevoegen. Het betekent dat er nieuw perspectief is voor het overschot aan winkelruimte dat we in de binnenstad hebben. We zetten het beschikbare woonprogramma daarom strategisch in om de transformatie van winkelruimte aan te jagen.

4. Verminder de barrièrewerking van de centrumring
De binnenstad lijkt een eiland in de stad. Niet omringd door water, maar door ruim bemeten infrastructuur. We willen de overgang tussen de binnenstad, haar directe omgeving en de rest van Assen veel natuurlijker maken. Dit betekent dat de auto minder dominant wordt op de centrumring. Let wel, de autobereikbaarheid is belangrijk voor het publiekshart van Assen. De auto blijft aanwezig, maar de balans met andere gebruikers van de binnenstad wordt rechtgetrokken.

5. Realiseren van kwaliteit is uitgangspunt bij alles wat we doen
Sfeer en beleving is wat de consument zoekt in een binnenstad. Zeker als de consument kan kiezen uit meerdere centra – zoals bij ons het geval is – moet alles kloppen. Veel ontwikkelingen uit de jaren 70, 80 en 90 van de vorige eeuw voldoen niet meer helemaal aan de eisen van deze tijd, zowel qua gebouwen als qua inrichting en gebruik van de openbare ruimte. Bij alles wat we doen willen we daarom extra aandacht besteden aan de kwaliteit. Het moet tijdlozer. De lat gaat omhoog.

Wie goed leest ziet de leidende principes uit de omgevingsvisie terug in de opgaven. Het publiekshart wordt dynamisch, omdat we het weer compact en aaneengesloten maken. En omdat we flink wat woningen toevoegen. De binnenstad wordt beter verbonden met de rest van de stad, door de centrumring aan te pakken. Het groene zuidelijke deel van de binnenstad staat model voor de identiteit en de kwaliteit van de binnenstad. In de visie – in het volgende hoofdstuk – werken de we deze leidende principes verder uit.

Voortbouwen op bestaande kwaliteiten voor een onderscheidende binnenstad.





DNK en de Kop van de Vaart beter betrekken bij de binnenstad





2. DE VISIE

In de visie beschrijven we op hoofdlijnen wat onze uitwerking is van de opgaven die we in het vorige hoofdstuk hebben geformuleerd. De belangrijkste keuzes worden hier gemaakt. We zetten – in goed managementjargon – een stip op de horizon.

Sfeerimpressie Koopmansplein door OKRA Landschapsarchitecten

DRENTS DNA

LANGS DE LAT VAN HET DRENTS DNA

Voor de ontwikkeling van de kwaliteit, identiteit en eigenheid van de binnenstad is het Drents DNA het leidende principe. Drents DNA geeft een naam aan een sfeer en beleving die uniek zijn voor Assen. Die sfeer is het meest zichtbaar en voelbaar in het zuidelijke deel van de binnenstad. Het gebied rond de Brink, uitlopend naar de Kop van de Vaart. Hier stond het klooster Maria in Campis, dat aan de basis staat van Assen zoals we het nu kennen.

Assen was eigenlijk helemaal geen stad toen het in 1809 stadsrechten kreeg van Lodewijk Napoleon. Er woonden toen maar 600 mensen. Daarin onderscheidt Assen zich van andere provinciehoofdsteden, die zonder uitzondering al echte steden waren. En dat merk je tot op de dag van vandaag. Assen is toch echt een middelgrote stad geworden met 67.000 inwoners en alle voorzieningen en bedrijvigheid die daarbij horen. Maar het voelt voor velen nog als een groot dorp, in de positieve zin van het woord. Het zit kennelijk in ons DNA. Daarom kiezen we in de omgevingsvisie ook voor de ontspannen stedelijkheid in een dynamische, verbonden en groene (hoofd)stad. Dat past bij ons.

Als je ons DNA verder ontleedt, dan kom je op kernwaarden als de brinken, paleizen, tuinen, lanen, pleinen, panden, een prettige schaal en een fijnmazig stratenpatroon. Kortom, kwalitatieve gebouwen en groene openbare ruimte in een fijnmazige en verbonden structuur. Deze kernwaarden willen we ook ontwikkelen in de rest van de binnenstad.

Alles wat we doen, leggen we langs de lat van het Drents DNA. Maar we maken zeker geen letterlijke kopie, we ontwikkelen dezelfde sfeer en beleving in een eigentijdse uitvoering.

PUBLIEKSHART

We concentreren commerciële en culturele functies rond de Brink, het Koopmansplein en de Kop van de Vaart en het tussenliggende gebied. Op deze manier werken we toe naar een compact en aaneengesloten centrum. Omdat het publiekshart kleiner wordt, worden de loopstromen weer dikker en de looproutes korter. Dit is een win-winsituatie voor de bezoeker en de ondernemer. Het wordt gezelliger in de stad. Je hoeft niets meer te missen tijdens je bezoek. En die gezellige drukte maakt het voor ondernemers rendabel om te investeren in hun zaak en hun pand.

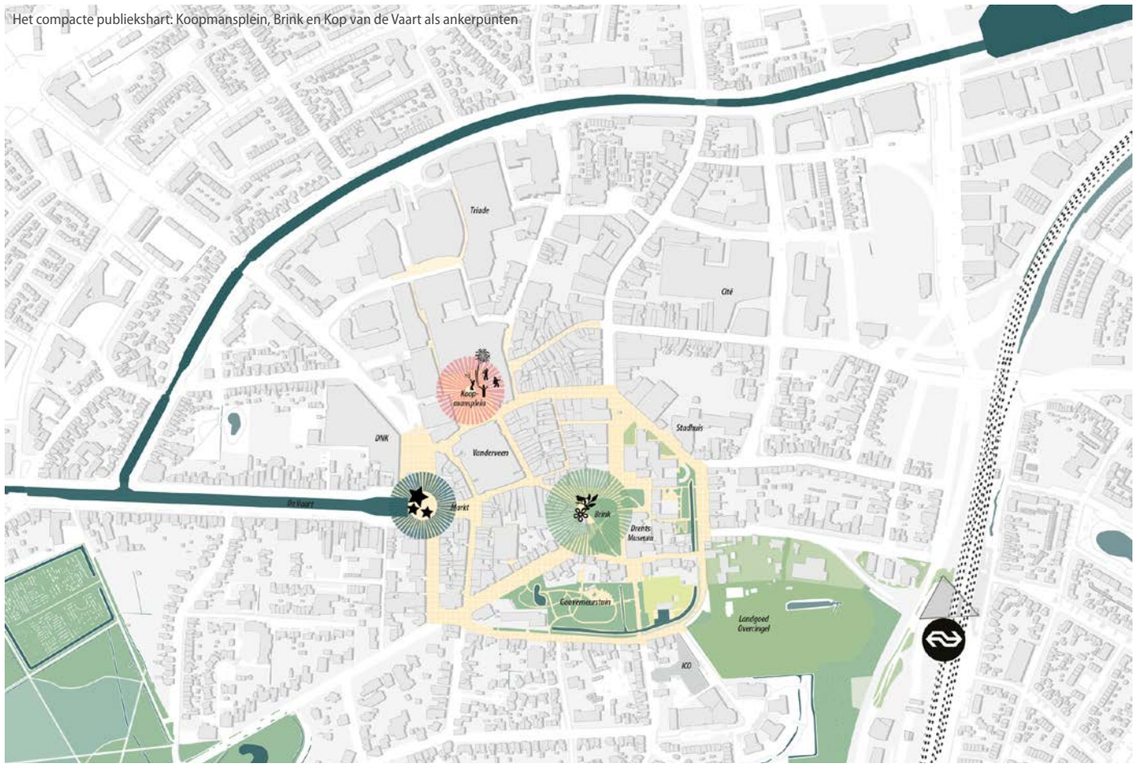
We kiezen voor dit gebied, omdat we hier op lange termijn de beste kansen zien om het Drents DNA te ontwikkelen. Het gebied sluit aan bij de historische ontwikkeling van de binnenstad. Dit is altijd het publiekshart van Assen geweest. De belangrijke cultuurdragers van Assen zitten in dit gebied, zoals het Drents Museum, de Brink, de Vaart en DNK. En – ook niet onbelangrijk – de diversiteit aan functies is al groot. We hoeven hier niet opnieuw te beginnen, we kunnen voortbouwen op wat er al is. Daarbij zoeken we naar mogelijkheden om DNK steviger te verbinden met het publiekshart en nieuwe culturele initiatieven op het gebied van bijvoorbeeld beeldende kunst of jongerencultuur hier een plek te geven.

HET TRANSFORMATIEGEBIED

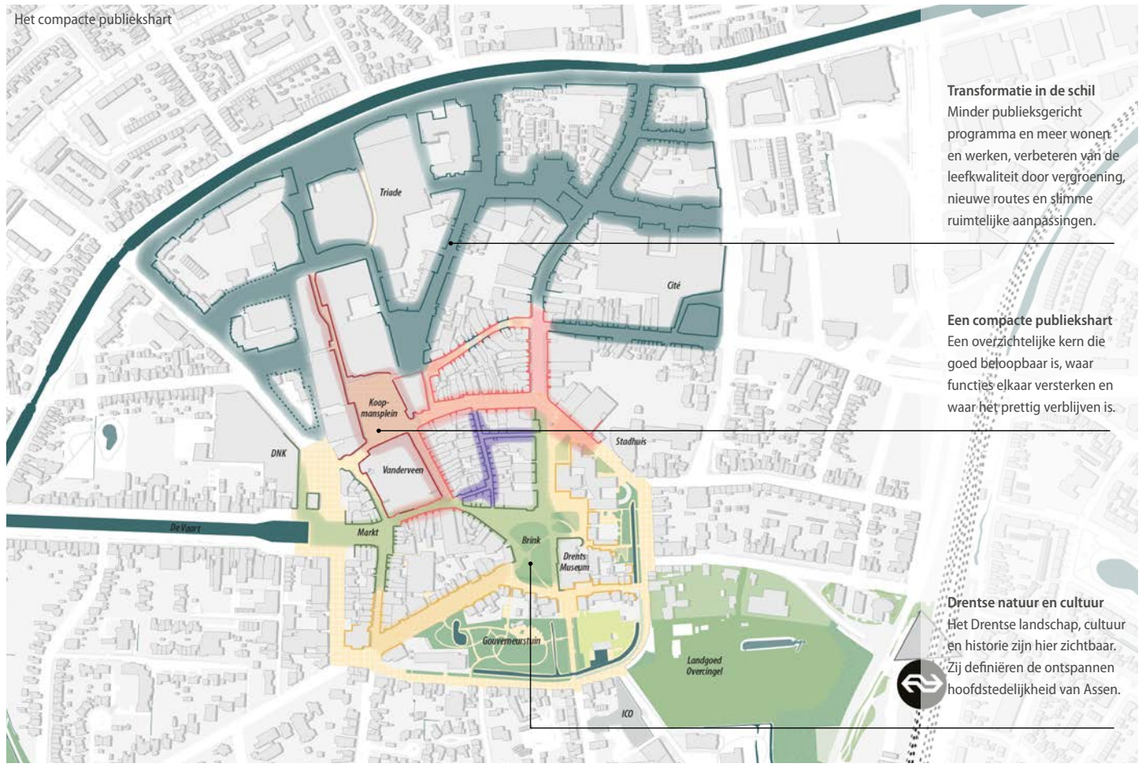
De keuze voor een compact publiekshart betekent dat er straten aan de randen van dit gebied buiten het publiekshart gaan vallen. In sommige gevallen is die ontwikkeling al gaande, zoals in de Oude Molenstraat en de Groningerstraat. Maar voor andere winkelgebieden is dit nieuw. Hier is de leegstand nu misschien nog niet zo groot, maar we kijken naar de lange termijn. Het bieden van nieuw perspectief voor deze gebieden vinden we even belangrijk als de ontwikkeling van het publiekshart. Het één kan niet zonder het ander.

De Triade krijgt al steeds meer het profiel van een wijkwinkelcentrum. Er zit een goede combinatie van supermarkten. Deze worden aangevuld met een drogist, een slijter, tijdschriftenhandel, et cetera. Er zijn ruime parkeermogelijkheden. Hier kunnen bewoners uit de binnenstad en de wijken daaromheen terecht voor hun dagelijkse boodschappen. Dit profiel past bij de Triade en dat zien we graag verder ontwikkelen met onder andere meer (vers)speciaalzaken.

Het compacte publiekshart: Koopmansplein, Brink en Kop van de Vaart als ankerpunten



Het compacte publiekshart



Het Ceresplein doet het op dit moment goed en laten we ervan uit gaan dat dit nog een aantal jaren zo blijft. Maar als de concentratie doorzet, dan komt dit winkelgebied buiten het publiekshart te liggen. We zien hier perspectief in de vorm van werken, commerciële en maatschappelijke dienstverlening, in aansluiting op het wijkwinkelcentrum Triade. Aan deze functies is – juist op lange termijn – behoefte in de binnenstad van Assen. Met de grote hoeveelheid woningen die we aan de binnenstad willen toevoegen, voor zowel jong, oud als gezinnen, ontstaat ook meer vraag naar zorgvoorzieningen als huisartsen, tandartsen en fysiotherapeuten. We zetten hier in op een geleidelijke verandering.

Het Mercuriusplein – de passage dus – is nu de verbindende schakel tussen het Ceresplein en Koopmansplein. Enerzijds doet deze winkelstraat het nog goed, maar we zien ook de kwetsbare kant van deze koopstraat. Samen met de voormalige V&D-locatie zien we hier goede kansen voor herontwikkeling tot een nieuwe noordelijke vleugel van het centrum, waarbij ook de stedenbouwkundige structuur en ruimtelijke kwaliteit sterk verbeterd worden. Deze herontwikkeling hoeft niet van vandaag op morgen, maar we willen wel nu vast nadenken over de uitgangspunten.

De Cité is vrij recent gerealiseerd, in een tijd dat Assen anticipeerde op een groei naar 80.000 inwoners. Met de realisatie van dit winkelcentrum is het publiekshart enorm opgerekt. Nu we inzetten op concentratie valt de Cité alweer buiten het publiekshart en zoeken we een ander profiel. We denken hier aan het ontwikkelen van werken of onderwijs. De Cité ligt immers heel dicht bij het station. Maar ook het profiel als gespecialiseerd themacentrum voor keukens of badkamers is denkbaar. Er is voldoende parkeergelegenheid en het zou een geweldige aanvulling zijn voor de binnenstad. Samen met de eigenaar willen we een plan maken om de Cité toekomstbestendig te maken.

De Oudestraat zit op de rand van het publiekshart. We zien hier in de toekomst wel ruimte voor een bijzonder winkeltje of een atelier, maar een aaneengesloten winkelfront lijkt op lange termijn niet meer haalbaar. Dat betekent dat we hier een mix van functies toestaan. Winkeltje, ateliers of ambachten kunnen worden afgewisseld met wonen. Een aanloopstraat in de goede betekenis van het woord.

Voor alle transformaties geldt dat deze niet van vandaag op morgen zijn gerealiseerd. En de eerste aanpassingen van het profiel hebben consequenties voor de bestaande functies in de omgeving. Timing is heel belangrijk. Transformeren doen we daarom in overleg met de betrokken ondernemers en vastgoedeigenaren.
In de rest van het transformatiegebied is wonen het nieuwe perspectief. Daar gaan we hierna verder op in.

WONEN

In het publiekshart zien we met name in het gebied rond het Koopmansplein mogelijkheden om een substantieel aantal woningen toe te voegen. Dit gebied is nu vrij monofunctioneel ingericht voor winkels. Door woningen boven de winkels te realiseren, wordt het gebied ook buiten winkeltijden een aangenaam verblijfsgebied. De belangrijkste doelgroepen zijn jongeren en senioren die echt in het hart van de binnenstad willen wonen.

De setting wordt levendig stedelijk, het mogen best stevige gebouwen zijn. We gaan uit van vier bouwlagen met op een paar plekken ruimte voor een hoogteaccent. We maken hier gesloten bouwblokken met een privaat en groen interieur. Wat dat precies betekent leggen we in het volgende hoofdstuk uit.

In de schil zetten we in op ontspannen stedelijk wonen. In dit gedeelte van de binnenstad kan je rustig wonen, maar wel met het gemak van alle voorzieningen om de hoek. Dit is zeer aantrekkelijk voor jong tot oud, alleenstaand of een gezin en voor mensen met een zorgvraag. Daarvoor ontwikkelen we uiteenlopende woningtypes in de vrije sector en sociale huur, met privé of collectieve buitenruimtes.

De openbare ruimte op de binnenterreinen aan de Menning, het gebied tussen de Groningerstraat en de Oude Molenstraat en het Dreuplein, willen we vergroenen, aansluitend op nieuwe private tuinen of plaatsjes. Hiermee wordt niet alleen meer woonkwaliteit gemaakt, maar ook een klimaatbestendiger binnenstad.

Door woningen toe te voegen voorzien we in een behoefte én bieden we perspectief om de leefbaarheid te behouden en te verbeteren in delen van de binnenstad waar veel leegstand is. Om deze doelen te bereiken is strategisch verdelen van de aantallen woningen, woningtypes en prijsklassen over het publiekshart en de schil belangrijk. Daarom bekijken we per locatie zorgvuldig hoe het plan bijdraagt aan de doelen van de binnenstadsvisie en hoe het zich verhoudt tot andere ontwikkelingen in de binnenstad.

KUNST, CULTUUR EN EVENEMENTEN

Nu 'beleving' voor bezoekers van de binnenstad steeds belangrijker wordt, winnen kunst, cultuur en evenementen aan belang. Een aantrekkelijk aanbod kan de identiteit en de belevings- en verblijfswaarde van de binnenstad versterken. Dat is niet alleen goed voor de initiatiefnemers zelf, het geeft ook een spin-off aan andere branches. Kunst, cultuur en evenementen trekken mensen naar de stad. De binnenstad is podium en publieksruimte tegelijk.

We willen een onderscheidend aanbod van kunst, cultuur en evenementen. Dit aanbod is gebaseerd op het Drents DNA en versterkt zodoende de identiteit van Assen. We hoeven dit niet vanaf de grond op te bouwen. We hebben al een uitstekende basis, met het Drents Museum, TT-festival, Mannes, enzovoort. Culturele en creatieve ondernemers krijgen de ruimte in Assen, dat blijft zo.

Maar we zien ook nog ruimte om het culturele programma aan te vullen, door te ontwikkelen en zo de toegevoegde waarde voor de binnenstad te verhogen. De onderlinge samenwerking kan beter, dat willen we stimuleren en faciliteren. We gaan veel bewuster sturen op de bijdrage van evenementen aan de identiteit van Assen. Juist in nu de binnenstad transformeert kunnen kunstenaars en andere creatieve ondernemers met hun ideeën bijdragen aan de sfeer en beleving van de binnenstad. Daarom betrekken we geregeld kunstenaars bij de planvorming en bij inrichtingsvraagstukken, in het vertrouwen dat hun perspectieven onze horizon zullen verbreden.

ANDER PROGRAMMA

Wonen zien we als belangrijkste oplossing voor de transformatie. Maar we houden er rekening mee dat zich af en toe ander programma aandient dat prima in de binnenstad past. Wellicht gaan we – al dan niet door corona – op een andere manier werken of onderwijs geven. Voor dit soort functies zien we met name buiten het publiekshart ruimte. Bijvoorbeeld in de Cité of aan het Ceresplein. Als we een goede mix weten te maken, creëren we zo een levendige schil.

In de binnenstad is ook ruimte voor andere activiteiten die nu buiten de binnenstad plaats vinden, zoals perifere detailhandel, grootschalige detailhandel of leisure. Voorwaarde is wel dat zo'n functie de binnenstad versterkt en dat het goed inpasbaar is. In de binnenstad gelden andere uitgangspunten dan op bedrijventerreinen. De kwaliteit staat voorop. We denken graag mee, maar er moeten bijvoorbeeld wel goede oplossingen mogelijk zijn voor reclame-uitingen, laden en lossen, parkeren, geluid, etc.



ImprWessie compact wonen in de binnenstad

PARKEREN

Goede parkeervoorzieningen zijn een belangrijke randvoorwaarde voor het functioneren van een binnenstad. Nu de binnenstad verandert, verandert ook onze visie op parkeren in de binnenstad.

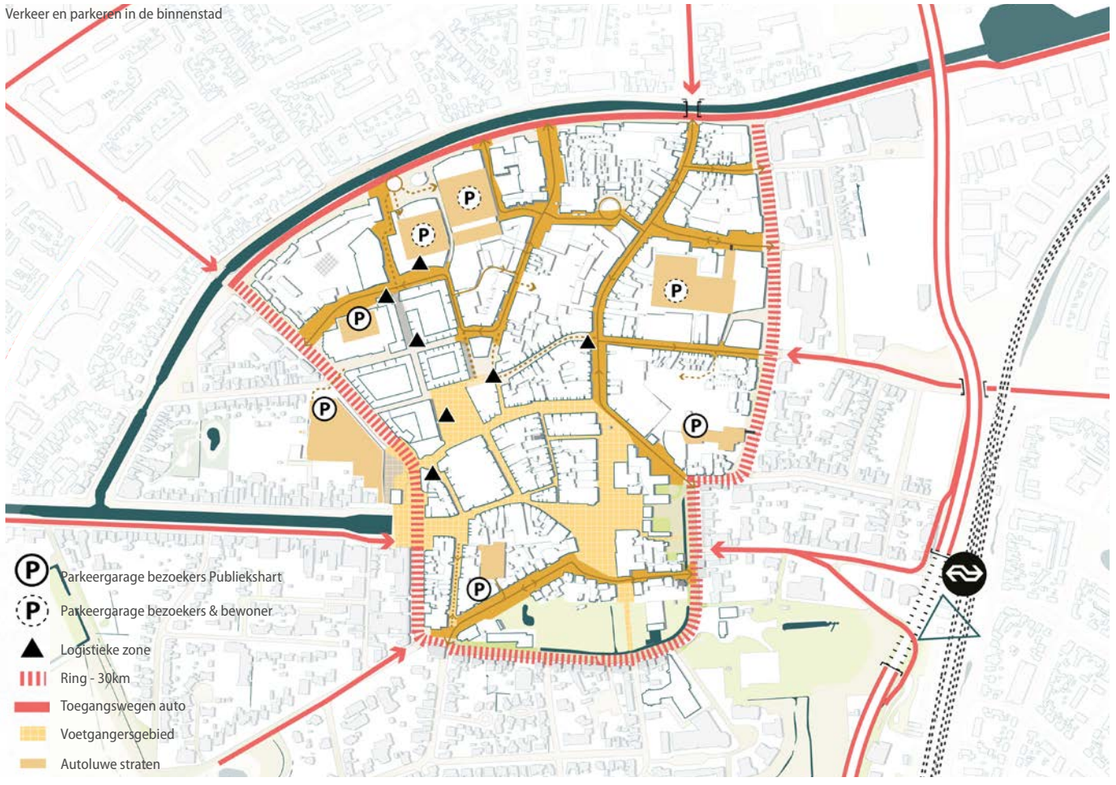
Het publiekshart wordt compacter en de ligging verschuift naar de driehoek Brink, Koopmansplein en kop van de Vaart. De parkeergarages Stadhuis, Drents Museum, DNK en de Mercuriusgarage sluiten het beste aan bij deze nieuwe situatie. Dit worden dan ook de belangrijkste bronpunten voor de bezoekers van de binnenstad. Deze garages hebben voldoende capaciteit om de bezoekersstroom te bedienen.

Door de toename van het wonen in de binnenstad ontstaat er ook een grotere behoefte aan parkeren voor bewoners. We geven er de voorkeur aan om dit zoveel mogelijk aan te bieden in onze publieke parkeergarages. Deze zijn goed bereikbaar en bijna altijd dichtbij (circa 200 meter). Bovendien hebben ze voldoende capaciteit om in deze behoefte te voorzien. We maken deze keuze met het Drents DNA in ons achterhoofd. Door verkeersbewegingen en parkeerplaatsen te concentreren kunnen we in de rest van de binnenstad meer ruimte en kwaliteit maken voor bezoekers, bewoners, fietsers, voetgangers, groen, enzovoort.

De Mercuriusgarage en de garages bij de Triade en de Cité krijgen een belangrijke rol in het parkeren voor de nieuwe bewoners van de binnenstad. Daarmee zeggen we overigens niet dat deze garages helemaal voor bewoners worden gereserveerd. Ook bezoekers van de binnenstad kunnen hier nog steeds parkeren, en de garage van Triade blijft belangrijk voor het wijkcentrum Triade, maar het aantal beschikbare plaatsen voor bezoekers zal in de loop van de jaren wel afnemen.

Het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte neemt af. In de binnenhoven aan de Menning, het Dreuplein en tussen de Groningerstraat en de Oude Molenstraat gebruiken we deze ruimte om een nieuw en kwalitatief hoogwaardig woonmilieu te maken. Op andere plekken maken ze plaats voor andere kwaliteiten zoals groen, fietsparkeren of bijvoorbeeld een terras. De parkeercapaciteit in Assen is zo ruim dat er voldoende parkeerplaatsen overblijven.

Verkeer en parkeren in de binnenstad



BEREIKBAARHEID

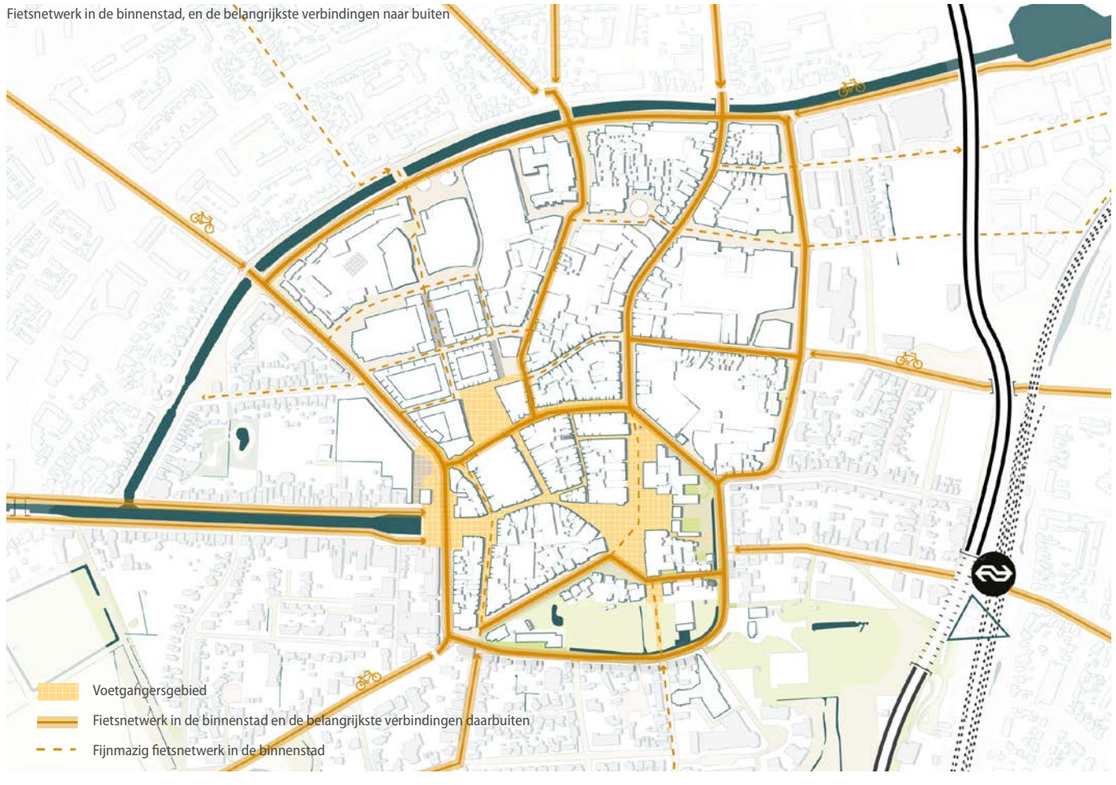
De bereikbaarheid van de binnenstad met de auto is van groot belang voor onze ondernemers. In Drenthe is het autobezit hoog, omdat het openbaar vervoer minder fijnmazig is dan elders in Nederland en de afstanden relatief groot. Via goede routes vanaf de snelweg en de wijken ben je zo in de binnenstad. En via de centrumring heb je vlot een parkeerplaats gevonden, dichtbij je bestemming. Assen onderscheidt zich op dit vlak en dat willen we zo houden. Dat is een van de redenen waarom de binnenstad van Assen interessant is.

Op een groot deel van de centrumring is de auto echter wel heel dominant aanwezig, met breed asfalt, stenige middenbermen en ruim opgezette kruisingen. Daar willen we iets aan doen. De centrumring krijgt een heel ander profiel. De inrichting van binnenstad, centrumring en omringend gebied gaat veel vloeiender in elkaar over. Er komt meer groen, meer ruimte voor voetgangers en fietsers en je steekt straks veel makkelijker over. De auto is hier te gast.

Om delen in de binnenstad te ontlasten wordt het autoverkeer via de gewenste routes gestuurd middels een goede (digitale) bewegwijzering. Met actuele data wordt de auto geleid naar de beschikbare parkeerplaatsen in het centrum, zodat dit voor het minste overlast zorgt.

Dit geldt voor de hele centrumring, maar bij de Weiersstraat is dit van extra groot belang. DNK en de kop van de Vaart horen bij de binnenstad. Het nieuwe profiel moet deze plekken er echt bij gaan trekken. Om dat te bereiken wordt de Weiersstraat en de Kop van de Vaart autoluwer, maar wel nog steeds onderdeel van de ring.

Fietsnetwerk in de binnenstad, en de belangrijkste verbindingen naar buiten



impressie Weiersstraat

DUURZAME MOBILITEIT

Drenthe is een echte fietsprovincie. Drenthe onderscheidt zich met honderden kilometers vrij liggende fietspaden dwars door onze prachtige natuurgebieden. Daar maken we zelf gebruik van, maar we trekken er ook heel veel toeristen mee. Hoewel de fietsroutes in Assen al goed zijn, is er nog ruimte voor verbetering. We sluiten de binnenstad beter aan op het netwerk van recreatieve fietspaden rond Assen. De binnenstad wordt zo een logisch onderdeel van het recreatieve fietsnetwerk en een logische plek om even te pauzeren. Terwijl we dat doen verbeteren we automatisch de fietsbereikbaarheid van de binnenstad voor Assenaren en maken we de verbinding tussen stad en omliggende natuur.

Als je dan op de fiets naar de binnenstad bent gegaan, moet je 'm ergens parkeren. Daar hebben we in Assen goede voorzieningen voor in een fijnmazig netwerk van relatief compacte stallingsplekken. Je kunt zo altijd dicht bij de bestemming je fiets kwijt. En eventueel fiets je daarna weer verder naar je volgende bestemming in de binnenstad. Het aantal georganiseerde fietsparkeerplekken neemt toe van 1.100 naar 1.500. In de omgeving van het Koopmansplein zouden we graag een wat grotere, inpandige stalling realiseren. Die moet dan wel heel toegankelijk zijn, anders wordt er te weinig gebruik van gemaakt.

In de binnenstad willen we deelmobiliteit stimuleren, omdat dit bijdraagt aan een lager eigen autobezit, een lagere parkeervraag en duurzamer ruimtegebruik. De huidige parkeergarages aan de randen van de binnenstad – de Cité, Triade, Mercuriusgarage – kunnen ingezet worden als centrale parkeerplek voor deelvoertuigen. De verwachte toename van elektrische voertuigen willen we faciliteren. Dit doen we door extra laadpalen toe te voegen in de huidige parkeergarages en zo min mogelijk op straat.

Van een heel andere orde is de logistiek van bezorgrestaurants. In Assen wordt nog veel bezorgd met de auto, terwijl we in andere steden de elektrische fiets of scooter op zien komen. Die trend zien we graag snel naar Assen overwaaien. Omdat veel zaken zowel ter plaatse bedienen als bezorgen, is het publiekshart een logische vestigingsplaats. Door de coronacrisis zijn meer restaurants overgestapt op bezorgen en wellicht blijven ze dat na de crisis doen. Dat model is alleen houdbaar als we overstappen naar duurzaam bezorgen met elektrische fiets of scooter, anders wordt het te druk met bezorgauto's in en rond de binnenstad. We concentreren deze horeca met elektrische fiets of scooter op locaties met een goede bereikbaarheid, waar ze de bezoekers van de binnenstad zo min mogelijk in de weg zitten.

Ook de bevoorrading van winkels en horeca gaan we in de toekomst verduurzamen. In Assen zijn we in 2025 volledig overgestapt op zero-emissie stadslogistiek. Assen is daarmee één van de steden die meedoet om de afspraken uit het klimaatakkoord te bereiken. Laden en lossen concentreren we, opnieuw met het Drents DNA in het achterhoofd, op enkele strategische locaties aan de rand van de binnenstad en op speciaal daarvoor aangelegde laad- en losplekken. Zo geven we de stad zoveel mogelijk aan de bezoeker.

De bereikbaarheid van de binnenstad met de trein is goed. Zeker nu de Stationsstraat is heringericht, met meer ruimte voor voetgangers en de fietser. Per bus is de binnenstad nu nog heel beperkt bereikbaar. Dit verdient meer aandacht in de toekomst.



Fiestenstallingen zowel in de openbare ruimte als inpandig



Duurzame mobilitiet o.a. door elektrische deelauto en Mobility as a service (MAAS)

SAMENWERKEN

Hardware heeft software nodig om te kunnen functioneren. Deze visie gaat daarom niet alleen maar over de stenen. De stad komt tot leven als mensen er gebruik van maken om er in te ondernemen, te werken, te wonen en te beleven. Nog beter wordt het als er continu interactie plaatsvindt tussen al die mensen, initiatieven en ideeën. Ondernemers noemen dit ook wel cross-selling of arrangementen. Dat gaat niet altijd vanzelf, dat moet je organiseren.

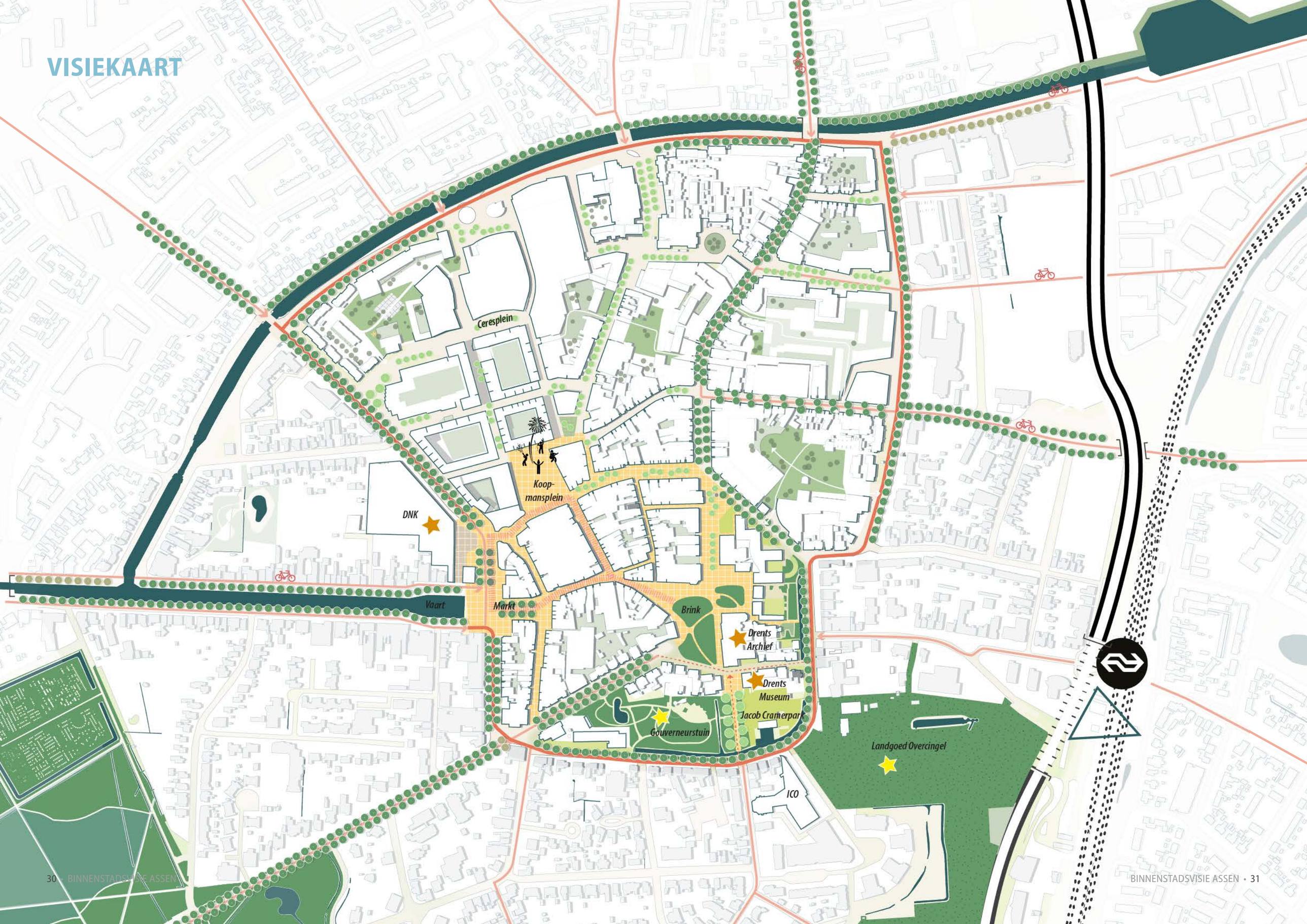
Een mooi voorbeeld is de samenwerking tussen het Drents Museum en Vaart in Assen rond grote exposities. Rond de tentoonstelling Sprezzatura over 50 jaar Italiaanse schilderkunst kreeg de hele binnenstad een Italiaans tintje. Deze interactie kunnen we in veel meer situaties organiseren. Evenementen die aansluiten op het Drents DNA kunnen de stadsmarketing van Assen versterken. Als we de warenmarkt onderscheidend maken hebben we een trekker van jewelste, ook voor toeristen. Kunstenaars kunnen kunst realiseren op een plein of hun creativiteit loslaten op een leegstaand pand. Het aanbod van cultuur, evenementen, horeca en winkelen moet in samenhang worden versterkt en gepromoot. Wij stimuleren en faciliteren onderlinge samenwerking, ondernemerschap en innovatie. Op die manier bieden we onze bezoekers een ervaring die uniek is voor Assen.

De interactie gaat over de grenzen van de binnenstad heen. Ook daarbuiten zitten bedrijven die betekenis hebben voor de binnenstad en andersom. Denk aan De Bonte Wever, Witterzomer, Van der Valk en het TT-circuit. Maar ook aan de bedrijven en kantoren die buiten de binnenstad zijn gevestigd.

En natuurlijk, dit soort dingen heeft tijd nodig om te groeien. De afgelopen jaren zijn belangrijke stappen gezet voor het verbeteren van de afstemming en samenwerking rond de binnenstad. Het realiseren van de binnenstadsvisie is een gezamenlijke opgave van alle betrokken partijen. Er moeten mensen zijn die – vaak vrijwillig – hun tijd en energie er in willen steken. Die mensen hebben we genoeg in Assen. Maar we moeten ze wel zien, steunen en helpen. Door slim samen te werken, komen we een heel eind.


Preuvenement Assen in de Gouverneurstuin en op de Brink (muziek, theater en dans voor jong en oud)
bron: Ondernemers Fonds Assen

VISIEKAART


Ceresplein
Koop-
mansplein
DNK
Vaart
Markt
Brink
Drents
Archief
Drents
Museum
Jacob Cramerpark
Gouverneurstuin
Landgoed Overcingel
ICO

3. GEBIEDSOPGAVEN

In dit hoofdstuk zoomen we verder in op de opgaven in het publiekshart en het transformatiegebied. Waar de visie nog redelijk ver in de toekomst kijkt, schetsen we nu hoe het publiekshart er over tien tot vijftien jaar uit kan zien en welke kansen er liggen in het transformatiegebied. We beginnen met de gebiedsprofielen voor het publiekshart en de ruimtelijke opgave die daar ligt. Daarna gaan we in op het transformatiegebied

GEBIEDSPROFIELEN PUBLIEKSHART

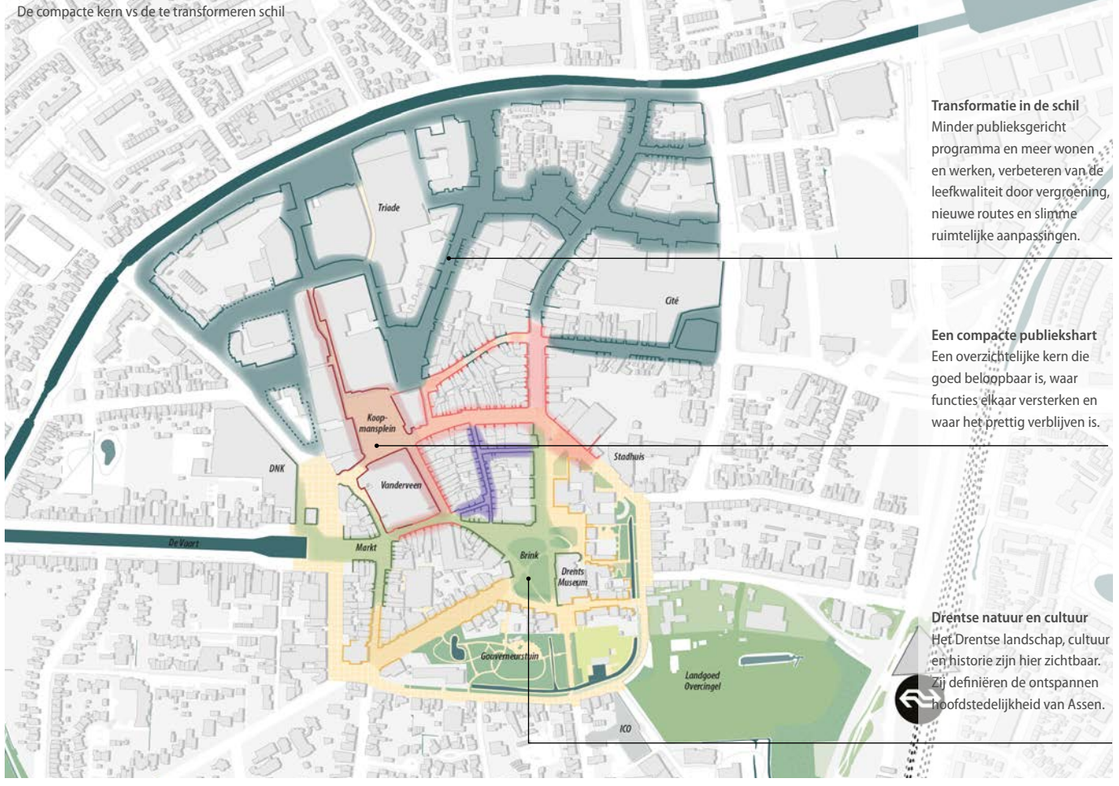
In het nieuwe publiekshart hebben de winkelstraten verschillende, duidelijke profielen, zodat elke ondernemer en bezoeker een plek of straat vindt die aansluit bij zijn of haar behoefte. Het compacte en complete publiekshart bestaat straks uit verschillende onderscheidende straten en plekken, waar men zowel de bijzondere lokale ondernemers als (inter)nationale filialen aantreft. Met een divers aanbod in dag- en avondhoreca, verschillende gerenommeerde culturele en kunstinstellingen, en een aantrekkelijke programmering met evenementen, is het publiekshart compleet. De diversiteit in vastgoed, type openbare ruimte en de goede bereikbaarheid, versterken dit geheel. Niet alleen voor bezoekers leiden de diverse sferen tot een uitnodigende mix aan belevingen, ook voor ondernemers en (maatschappelijke) organisaties is er een diversiteit aan locaties waaruit zij kunnen kiezen. Aanwezige ondernemers profiteren van de gezamenlijke aantrekkingskracht en dus van elkaars klanten, een win-winsituatie.

We onderscheiden vier gebiedsprofielen, die we op de volgende pagina's nader inkleuren:

- Huiskamer van de Stad
- Lokaal en Speciaal
- Dwalen in de luwte
- Drents DNA

De eerste drie (Huiskamer van de Stad, Lokaal en Speciaal, en Dwalen in de Luwte) vormen samen de compacte kern waarin we zoveel mogelijk publiek programma willen concentreren. In het Drents DNA is sprake van een grotere mix van functies, waarbij sommige delen juist hun kwaliteit halen uit rust en ruimte.

De compacte kern vs de te transformeren schil

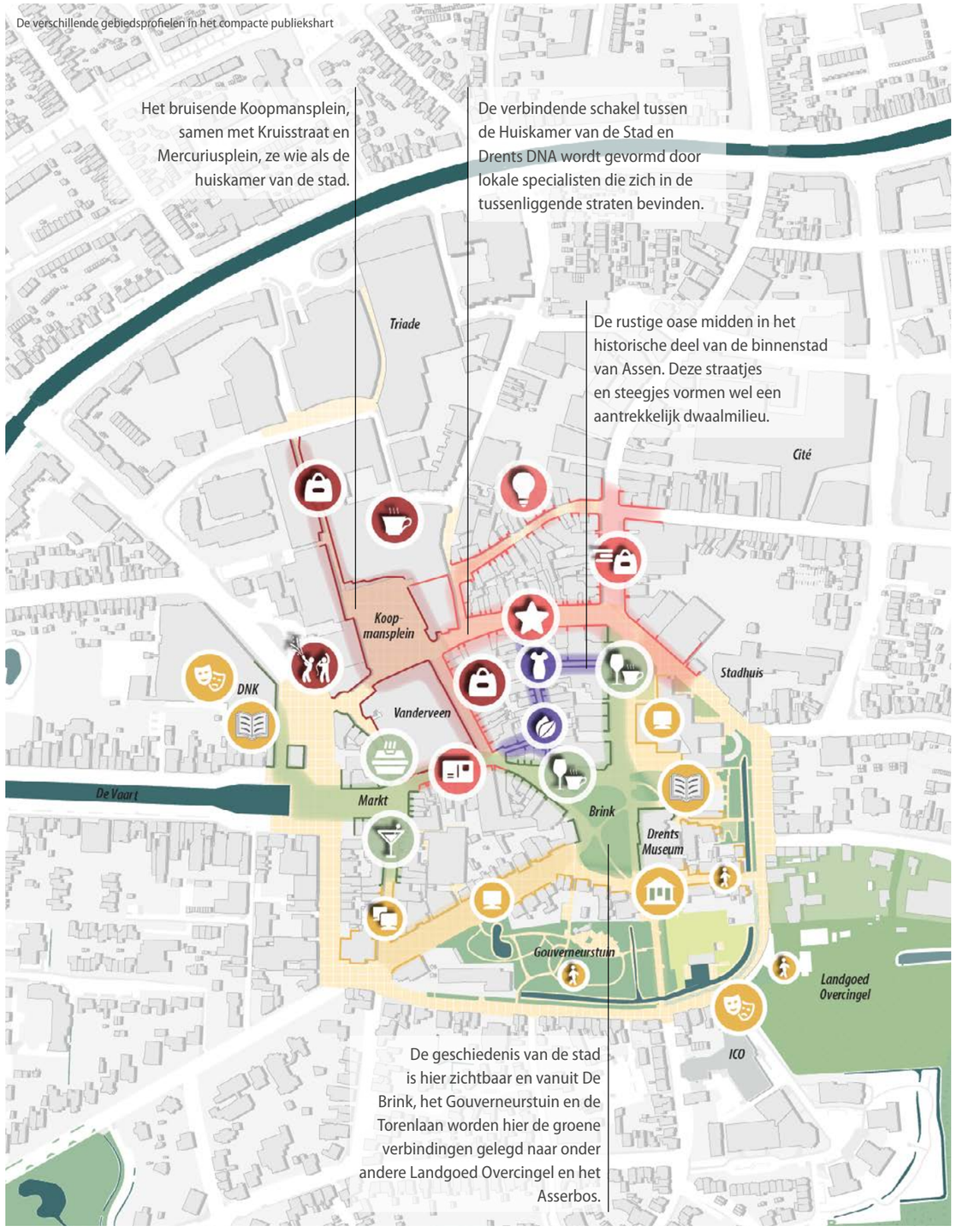


Transformatie in de schil
Minder publieksgericht programma en meer wonen en werken, verbeteren van de leefkwaliteit door vergroening, nieuwe routes en slimme ruimtelijke aanpassingen.

Een compacte publiekshart
Een overzichtelijke kern die goed beloopbaar is, waar functies elkaar versterken en waar het prettig verblijven is.

Drentse natuur en cultuur
Het Drentse landschap, cultuur en historie zijn hier zichtbaar. Zij definiëren de ontspannen hoofdstedelijkheid van Assen.

De verschillende gebiedsprofielen in het compacte publiekshart



HUISKAMER VAN DE STAD

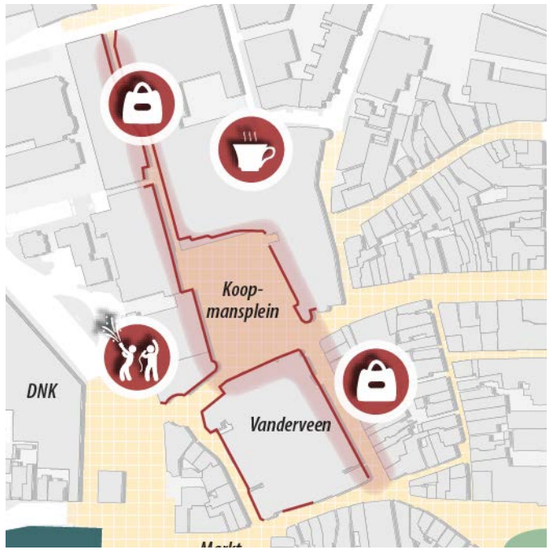
Het bruisende Koopmansplein, samen met Kruisstraat en Mercuriusplein, zien we als de huiskamer van de stad. Hier zijn de grote landelijke filiaalbedrijven gevestigd. Op het Koopmansplein zien we graag de grote evenementen van Assen.

Wat vindt de bezoeker hier?
Dit is hét commerciële hart van Assen. Voor de laatste sneakers, zomerjurkjes of hippe gadgets kom je bovendien regelmatig terug, omdat er altijd iets nieuws te vinden is in deze hoofdstedelijke winkelstraten. Bovendien is er voor iedere doelgroep wat wils. Met onder andere Only, Esprit, H&M, Rituals, maar ook 'gewoon' Hema, Bruna en C&A zijn alle bekende namen hier gevestigd.

Wat maakt deze plek uniek?
De namen zeggen het al: rondom het Koopmansplein en het Forum wordt volop gehandeld en vinden we één van de grootste warenhuizen van het land. Met het Mercuriusplein en de Kruisstraat strekt het winkelgebied zich verder uit in noord-zuidrichting.

Waarom zou ik hier ondernemen?
Hier moet je zijn wanneer je als ondernemer wil profiteren van maximale passantenstromen voor de deur. Alles is hier gericht op een laagdrempelig winkelbezoek. Dit deel van het centrum is goed bereikbaar, er zijn meerdere parkeergelegenheden nabij en de units zijn van moderne omvang en grootte.

Waarom zou ik hier investeren?
Zeker voor landelijk of regionaal opererende retailers is dit dé A-locatie binnen Assen met de dikste passantenstroom. Op korte en lange termijn is hier een goed rendement te behalen en zijn units goed te verhuren. Rondom het Koopmansplein liggen zelfs volop ontwikkelkansen. We zetten daarbij in op flexibel inzetbare units, zodat zij kunnen meebewegen met de grillen van de markt.



Wat moet er hier aangepakt worden?

- Nieuwe plinten aan het plein: voor het Forum-Zuid zijn vergevorderde plannen voor herontwikkeling. De noordelijke pleinwand – de voormalige V&D – vraagt ook om herontwikkeling en op termijn ook de westelijke plint met de HEMA. Deze herontwikkelingen bieden kansen om hier moderne aantrekkelijke units te maken voor enkele grotere winkels of horeca (800 à 1.200 m² wvo of door samenvoeging van units zelfs nog groter). Voldoende hoogte van de plint is hierbij belangrijk.
- Een dubbelzijdige Kruisstraat: deze straat is de koppeling tussen de oude en nieuwe stad. Voor deze functie is het gewenst de west-plint – waar Vanderveen zit – te openen, waardoor een aaneengesloten dubbelzijde publieksplint gemaakt wordt.
- Het Mercuriusplein – de straat die het Koopmansplein met het Ceresplein verbindt – achten wij kwetsbaar. Er is sprake van monofunctionaliteit van het vastgoed en aanwezige functies. Maar, met één eigenaar is er ook sprake van slagkracht. Het Mercuriusplein is voorlopig onderdeel van de huiskamer. Samen met de eigenaar willen we een plan maken om het Mercuriusplein toekomstbestendig te maken.


Vergroenen openbare ruimte voor prettiger verblijven en hittebestrijding













LANDELIJKE FILIALEN EN EVENEMENTEN













BIJZONDERE ZAKEN EN KLEINERE KETENS















LOKAAL EN SPECIAAL

De verbindende schakel tussen de Huiskamer van de Stad en Drents DNA wordt gevormd door lokale specialisten die zich in de tussenliggende straten bevinden.

Wat vindt de bezoeker hier?
Ontspannen stedelijkheid, dat is wat de bezoeker hier vindt. Net buiten het drukke winkelen in het hoofdstedelijke A-milieu. De focus ligt niet alleen op winkelen, maar op alle publieke functies door elkaar. Naast enkele landelijke filiaalbedrijven zijn het met name de lokale specialisten die deze centrumstraten interessant maken. Vanuit service en kwaliteit wordt hier een totaalbeleving geleverd, ook op de warenmarkt.

Wat maakt deze plek uniek?
Elk van de tussenliggende straten is uniek en biedt ondernemers en bezoekers een ander gezicht van de binnenstad. De Gedempte Singel heeft volop ruimte voor groen, water, bankjes, kunst en fietsenstallingen. De Marktstraat is de plek voor nichemarkten in een meer historische omgeving. In de Kruisstraat loopt landelijk en lokaal ondernemerschap naadloos in elkaar over en Nieuwehuizen biedt door de autobereikbaarheid en het kort parkeren een unieke situatie. De Oudestraat leent zich als een van de weinige straten in de binnenstad voor een gemixte transformatie naar (semi-)publieke en niet-publieke functies.

Waarom zou ik hier ondernemen?
De grote diversiteit in deelmilieus – gedefinieerd door de panden, openbare ruimte, functies en het bereikbaarheidsprofiel – zorgt ervoor dat er voor elke ondernemer wel een goede plek te vinden is, passend bij zijn of haar specifieke behoefte. Hier geen 'dertien in een dozijn', maar juist een kans om een uniek concept neer te zetten.

Waarom zou ik hier investeren?
Elk van deze toekomstbestendige centrumstraten vormt een stabiel vestigingsklimaat voor diverse ondernemers. Ondanks de dynamiek op de winkelmarkt is hier, zeker na een doelgerichte opwaardering van het verouderde winkelvastgoed, nog altijd perspectief op rendement.

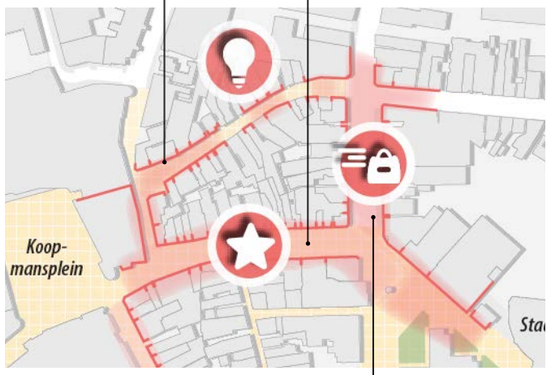
Wat moet er hier aangepakt worden?
- Volledige focus op kwaliteit. Gevels weer in oude glorie herstellen, de openbare ruimte aantrekkelijk maken – met onder andere meer groen, water, bankjes en kunst – en een hoge kwaliteit en serviceniveau in het ondernemerschap.
- Een dubbelzijdige Kruisstraat. Deze straat is de koppeling tussen de oude en nieuwe stad. Voor deze functie is het gewenst de west-plint – waar van Vanderveen zit – te openen, waardoor een aaneengesloten dubbelzijdige publieksplint gemaakt wordt.
- Een vrij regime hanteren in de Oudestraat, zodat daar flexibel en geleidelijk getransformeerd kan worden naar bijvoorbeeld ambachten, galeries, werkplaatsen, kleinschalige kantoren of zelfs wonen.



Aanpakken In de Oudestraat geleidelijke transformatie naar ambachten, galeries en zelfs mogelijk wonen



Aanpakken Meer groen en verblijven aan de Gedempte Singel zorgen voor een aangenaam verblijfs- en vestigingsklimaat



Autobereikbaarheid maakt Nieuwehuizen, maar ook de direct aangrenzende straten, aantrekkelijk voor functies die even kort en doelgericht worden bezocht

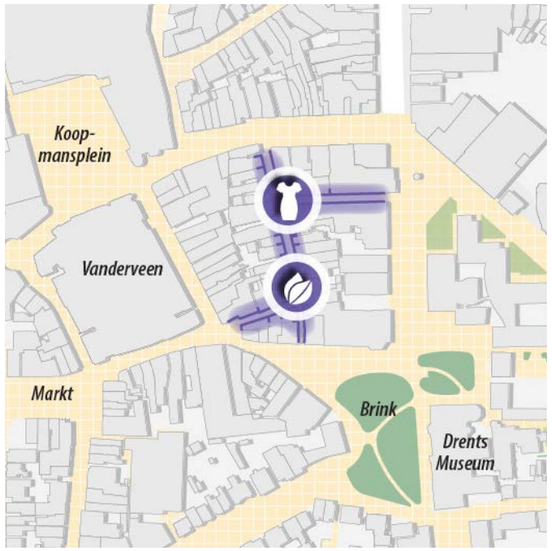


DWALEN IN DE LUWTE

De rustige oase midden in het historische deel van de binnenstad van Assen. Deze straatjes en steegjes liggen te veel uit de loop om écht mee te doen als interessante vestigingsplek voor commerciële functies, maar ze vormen wel een aantrekkelijk dwaalmilieu.

Wat vindt de bezoeker hier?
Deze intieme straten en stegen zullen, zoals de naam al doet vermoeden, veel minder bezoekers trekken dan de omliggende centrumstraten. Toch vormen ze als recreatief 'dwaalmilieu' wel een aantrekkelijk onderdeel van het stadscentrum. Her en der zal nog een creatieve ondernemer de deur open hebben staan voor de toevallige passant, maar verder is het hier met name rustig wonen.

Wat maakt deze plek uniek?
Binnen diverse doelgroepen bestaat de wens om in het centrum te wonen, waar alle voorzieningen bij de hand zijn en waar er altijd leven is op straat. De stad biedt daarbij een grote variatie, van karakteristieke panden tot laagdrempelige appartementen. Plekken zoals de Singelpassage zijn bijvoorbeeld uitermate geschikt als sfeervolle woonstraat met veel sociale cohesie tussen de buurtgenoten en voor mensen die niet een nieuwbouwwoning zoeken, maar iets authentieks.



Waarom zou ik hier investeren of ondernemen?
Voor ambachtslieden, kunstenaars en andere woon-/werkberoepen is het hier, in de luwte van het stedelijke leven, fijn werken vanuit huis. Wanneer je in alle rust 'je ding' wilt kunnen doen en slechts af en toe bezoekers aan de deur verwacht, zijn dit uitstekende locaties. Voor ontwikkelaars liggen er op verschillende locaties in het centrum kansen om onrendabel commercieel vastgoed om te vormen tot een mooie centrumwoning.

Wat moet er hier aangepakt worden?
Twee zaken: ruimte bieden aan flexibel gebruik van de panden en vergroening, bijvoorbeeld met gevelgroen. We geven in deze straten het initiatief aan de lokale eigenaar en gebruikers van de panden en denken ruim mee. Het denkkader is hier vooral rust en luwte.

Aanpakken Vergroening d.m.v. geveltuintjes veraangenamen deze straatjes ook voor meer wonen

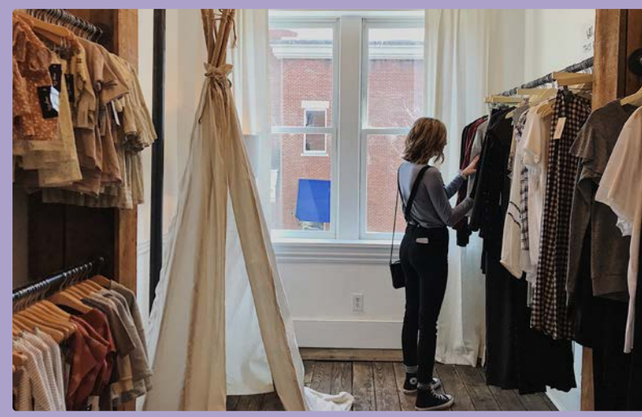








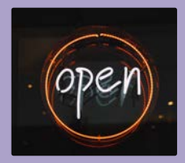




MIX BOUTIQUES, SNUISTERIJEN OF WONEN













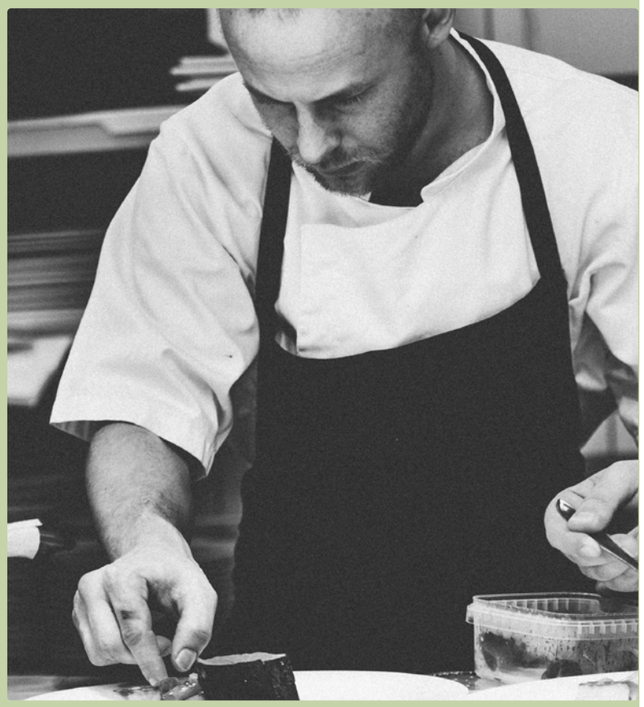


HORECA, KUNST, CULTUUR, WERKEN EN VERBINDEN















DRENTS DNA

De geschiedenis van de stad is hier zichtbaar en vanuit De Brink, de Gouverneurstuin en de Torenlaan worden hier de groene verbindingen gelegd naar onder andere Landgoed Overcingel en het Asserbos. Van alle deelgebieden van het compacte hart, is dit geografisch veruit het grootste deelgebied waarbinnen een enorme diversiteit van subgebieden te onderscheiden is.

Wat vindt de bezoeker hier?
Hier kan je na het shoppen, tijdens de lunchpauze of gewoon op een zonnige weekenddag even uitrusten op een bankje in het groen of juist neerstrijken op een bruisend terras. Je gaat er heen voor het aansprekende culturele aanbod en de dynamische evenementen. Of je nu uit het museum, het theater of van de warenmarkt komt; dit is de plek om met familie en vrienden cultuur te snuiven en nog even een drankje te doen!

De Brink
De horecaconcentratie die vooral gericht is op overdag en de vroege avond, waar je op het terras of voor het raam een gebakje eet of een wijntje pakt. Het prachtige uitzicht op de Brink en de bebouwing van het Drents Archief, maken dit de plek waar je als toeristische of recreatieve bezoeker sowieso even neerstrijkt.

Rondom De Markt
Rondom de Markt zijn nu diverse meer op de avond georiënteerde horecagelegenheden gevestigd. Als we een plek in de binnenstad willen aanwijzen voor een uitgebreider avond- en nachthorecaprogramma, dan zien we dat hier aan de Markt, het noordelijke deel van de Kerkstraat en de Weiersloop. Denk hierbij aan een (bruin- of grand-) café, lounge of cocktailbar, gecombineerd met eventueel een mogelijkheid om 's nachts of in de vroege ochtend een hapje te eten. We streven daarbij naar kwaliteit en blijven aandacht houden voor mogelijke overlast.



Torenlaan en Kerkstraat
Bezoekers van buiten die niet met het openbaar vervoer naar de stad komen, worden op statige wijze in de Torenlaan welkom geheten. "Welkom in onze stad", geheel passend bij de cultuurminnende bezoeker die – op weg naar het Drents Museum – de auto in de parkeergarage parkeert. We houden de Torenlaan en de zuidelijke Kerkstraat verder wat het is en voegen er geen publieke functies aan toe.

Zuidoostelijke binnenstad
In het zuidelijke en zuidoostelijke deel van de binnenstad ligt misschien wel de meeste ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad. De Kloosterstraat ademt historiciteit, de Drostenlaan is een klein groen laantje voor langzaam verkeer en de Gouverneurstuin is een groene oase in de stad. Deze parels willen we meer op een voetstuk zetten, bijvoorbeeld door ze op te nemen in de routeverwijzingen door de binnenstad heen.

Wat maakt deze plek uniek?
Van oudsher oefenen Brink en Markt een grote aantrekkingskracht uit op de Assenaar. Met grote bomen en statige panden zijn deze plekken het visitekaartje van Assen. Zowel in de monumentale Torenlaan als op de Kop van de Vaart laat Assen zich van haar meest indrukwekkende kant zien.

Waarom zou ik hier ondernemen?
Dit is de meest geschikte plek voor sfeervolle horeca, van ijssalon tot café. De monumentale panden bieden (mode)ondernemers, maar ook galeriehouders, de kans om een eigen totaalconcept neer te zetten en zich te onderscheiden met een eigen Drentse signatuur, te midden van het culturele, groene hart van Assen.

Waarom zou ik hier investeren?
Dit is het hart van de stad! Ongeacht het economisch klimaat in de detailhandel, de horeca of de kantorenmarkt zullen dit altijd waardevolle locaties blijven. Zeker de kenmerkende panden vormen een stabiel onderdeel van ieder portfolio.



Impressie Gedempte Singel door OKRA landschapsarchitecten.

PRINCIPES BIJ RUIMTELIJKE OPGAVEN

LANGS DE LAT VAN HET DRENTS DNA

De binnenstad met een compacte publiekskern en een rustige schil daaromheen, wordt niet alleen gevormd door de functies die er gevestigd zijn, maar ook door het stedelijke decor. Goede openbare ruimte en gebouwen, aantrekkelijke routes en goede parkeervoorzieningen, zorgen ervoor dat het gebruik en de beleving van de binnenstad op elkaar geënt zijn. Deze samenhang maakt dat iedereen de binnenstad als prettig en comfortabel ervaart.

Met het Drents DNA als leidende principe willen we de kwaliteit en samenhang in de binnenstad versterken door in te zetten op:

- Kwalitatieve gebouwen volgens de principes van de pandenstad
- Aantrekkelijke verblijfs- en ontmoetingsplekken
- Groene en klimaatadaptieve openbare ruimte
- Fijnmazige structuur en goede aanhechting met stad en landschap
- Goede bereikbaarheid en duurzame mobiliteit

KWALITATIEVE GEBOUWEN IN DE PANDENSTAD

Het stedelijke decor van de binnenstad wordt in de toekomst nog meer dan nu opgemaakt door mooie historische én moderne panden. Herontwikkeling en transformatie volgen de principes van de pandenstad, zodat oud en nieuw beter samengaan en er meer ruimtelijke samenhang en continuïteit is in de binnenstad.
Deze principes zijn:

- Straat en pleinwanden bestaan uit verschillende panden.
- Panden zijn georiënteerd naar de straat en hebben ook daar hun entree voor levendige openbare ruimte.
- Er is een bandbreedte aan korrelgrootte mogelijk mits passend bij de schaal van Assen.
- Er is eenheid door verscheidenheid in korrelgrootte en architectonische uitstraling.

AANTREKKELIJKE VERBLIJFSPLEKKEN

De binnenstad is straks aantrekkelijker door bijzondere groene ontmoetingsplekken en sfeervolle straten. We zetten in op onderscheidende plekken in de binnenstad die uitnodigen tot verschillend gebruik en daarmee ook inspelen op de behoefte van verschillende doelgroepen. Ontmoeten en verblijven stellen we hierin centraal.

In het publiekshart zijn dé plekken het Koopmansplein, de Markt, de Brink en de Kop van de Vaart, maar ook de Gouverneurstuin en de Gedempte Singel. Het Koopmansplein wordt al ingericht als groen evenementenplein, dit is de huiskamer van de binnenstad. De Markt blijft natuurlijk het horecaplein van Assen. In de toekomst verbonden met de Kop van de Vaart, zodat er meer ruimte is voor horeca en er een vernieuwde plek met historische allure wordt toegevoegd aan het centrum. De Brink is het cultuurplein met kwalitatieve daghoreca en leuke terrasjes, goed verbonden met de Gouverneurstuin. De Gouverneurstuin wordt aantrekkelijker door tijdelijke programmering.

Voor alle plekken in het publiekshart geldt dat er ruimte is voor tijdelijk programma in de buitenruimte, voor meer reuring en bezoekers naar de binnenstad. We verhogen de verblijfskwaliteit door o.a. bankjes, watertappunten, kunst of speelaanleidingen toe te voegen. De openbare ruimte wordt functioneel ingericht naar het beoogde gebruik, zoals autovrije winkelstraten en pleinen.

GROENE EN KLIMAATADAPTIEVE OPENBARE RUIMTE

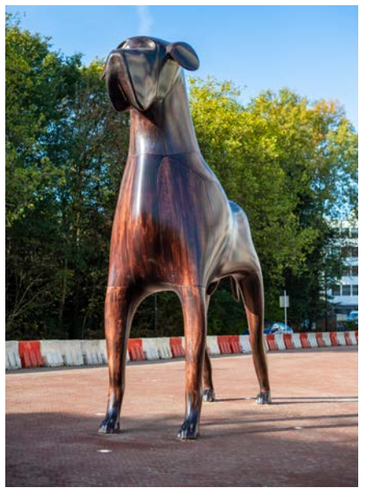
De binnenstad wordt groener door groene stadsentrees, groene lanen, pleinen, hoven en straten met geveltuinen te realiseren. Een groenere openbare ruimte draagt bij aan een aantrekkelijker binnenstad met meer woon- en verblijfskwaliteit en zorgt tevens voor een klimaatbestendig leefklimaat, met name in de zeer verharde noordelijke schil. Door te vergroenen versterken we het Drents DNA overal in de binnenstad.

FIJNMAZIGE STRUCTUUR

Bij de ontspannen stedelijkheid van de binnenstad hoort een fijnmazige structuur van verbonden plekken en straten en een goede aanhechting met omliggende wijken en het buitengebied. Dit betekent dat we inzetten op structuurherstel en –versterking. Met name door in de noordelijke binnenstad nieuwe straten en routes te maken.
Voor een betere aanhechting met de rest van de stad zetten we in op de lange lijnen – bijvoorbeeld de Vaart en het Kanaal – die de binnenstad direct verbinden met omliggende wijken en het landschap. Deze verbindingen zijn groen en met name goed ingericht voor de fietser.









RUIMTELIJKE UITWERKING PUBLIEKSHART

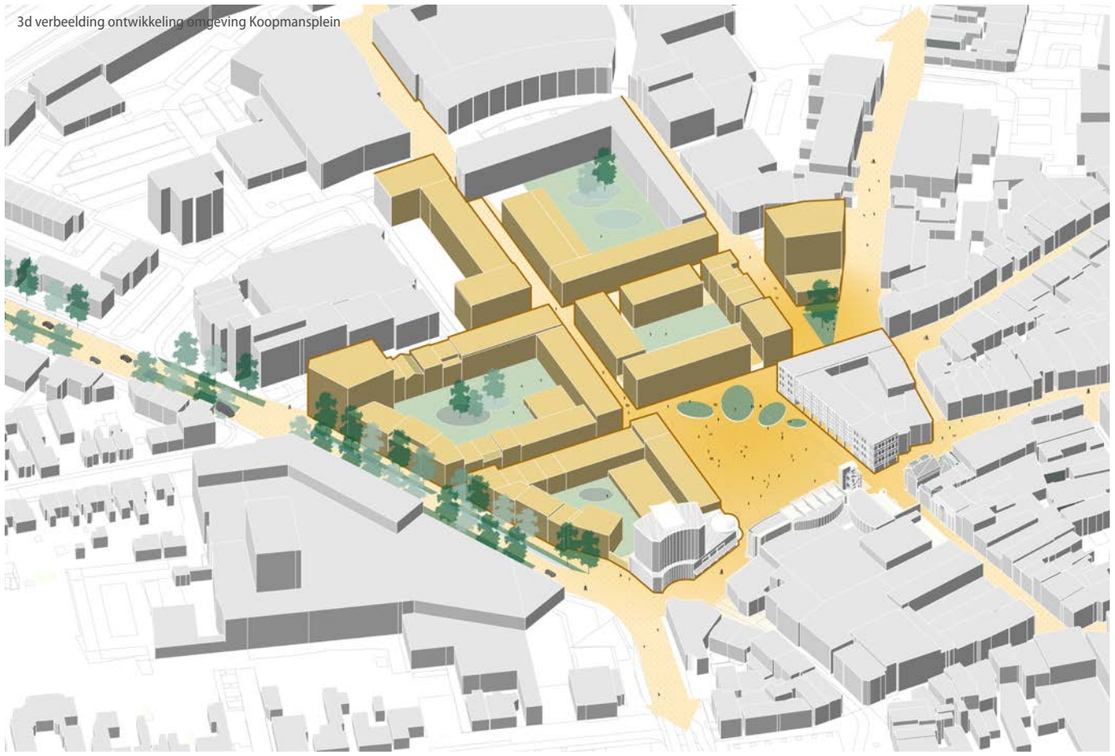
MASTERPLAN KOOPMANSPLEIN & OMGEVING

De herontwikkeling van het gebied rondom het Koopmansplein, de Weiersstraat en Kop van de Vaart is een belangrijke ruimtelijke opgave om te komen tot het compacte en aaneengesloten publiekshart.
We willen hier een aantrekkelijk gebied maken met een fijnmazigheid die bij het Drents DNA hoort.

Het gebied bestaat in de toekomst uit gesloten bouwblokken met een groen hof. Aan de nieuwe straatjes ontstaan nieuwe woonadressen. Tussen de Oudestraat en het Koopmansplein maken we ruimte voor een groen plein. De nieuwe doorsteken zijn dwars door bestaande winkels gepland. Die hoeven niet gelijk weg, want we gaan dit geleidelijk en gefaseerd ontwikkelen. Dit gebied wordt autovrij en ingericht voor de fietser en voetganger. Het groene interieur van de blokken is privaat en een kwaliteit in deze stedelijke en dynamische omgeving.

De nieuwe blokken worden opgebouwd uit verschillende panden van circa vier bouwlagen met accenten aan de Weiersstraat en op de tweede lijn ten opzichte van het Koopmansplein. Hierdoor is dit gebied iets stedelijker dan het transformatiegebied in de noordelijke binnenstad. De architectuur is hoogwaardig en qua maat en schaal passend bij de historische stad en het Drents DNA. Plinten zijn flexibel in te vullen door een goede aansluiting op het maaiveld en een hogere verdiepingshoogte. De grote winkeloppervlaktes aan het Koopmansplein worden verkleind en op de verdiepingen wordt gewoond.

Ook de openbare ruimte wordt meegenomen in deze ontwikkeling. De Weiersstraat krijgt een groenere inrichting met een dubbele bomenrij. Er is meer aandacht voor de fietser en de voetganger. De auto krijgt minder vrij baan. Het nieuwe profiel sluit aan bij de inrichting en materialisatie van de zuidelijke en oostelijke ring; de Zuidersingel en de Oostersingel. Hierdoor ontstaat continuïteit en wordt de openbare ruimte herkenbaar. We trekken dit profiel te zijner tijd door in de Nobellaan, die in het verlengde van de Weiersstraat ligt.



3d verbeelding ontwikkeling omgeving Koopmansplein

WEIERSSTRAAT WORDT WEIERSLAAN

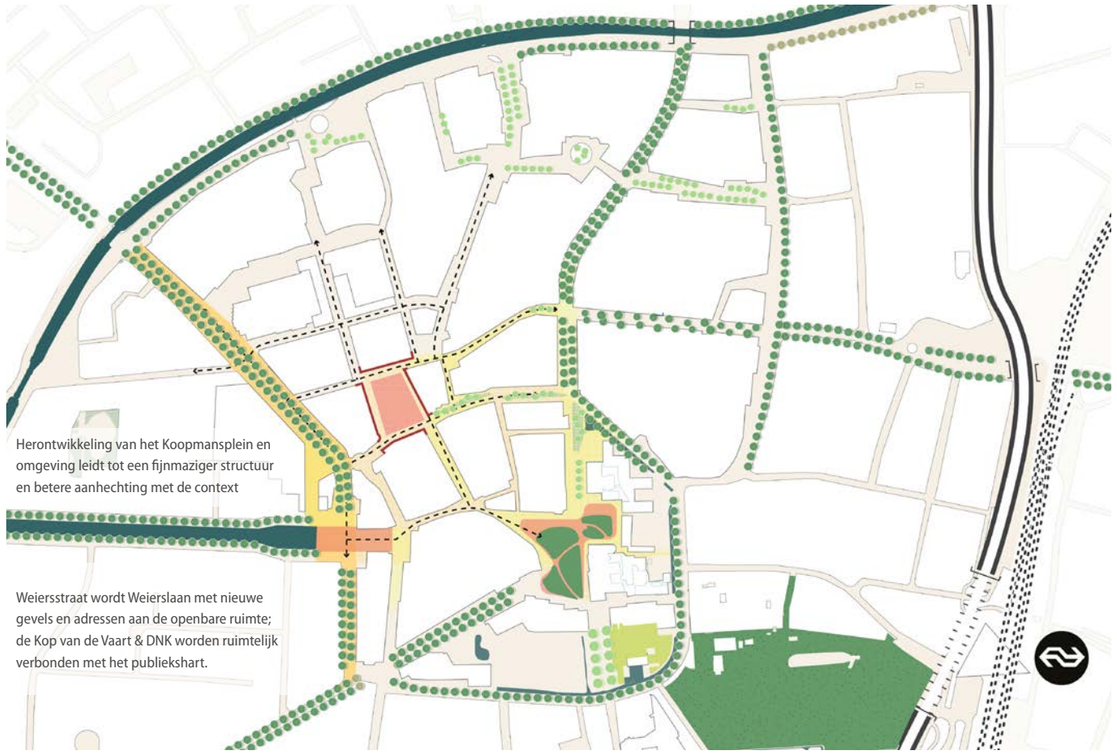
De Weiersstraat ter hoogte van de Markt wordt beter verbonden met de Kop van de Vaart en ingericht als een nieuw entreeplein waar de auto te gast is en verblijven en ontmoeten centraal staat. Deze ruimte kan tijdens grote jaarlijkse evenementen afgesloten worden voor een tweede grote evenementenplein – naast het Koopmansplein – in de binnenstad. We zien hier ook ruimte voor een – al dan niet tijdelijk – paviljoen om deze plek te activeren. Hiermee voegen we een ruimte toe voor ontmoeten en verblijven in het publiekshart.

Omdat de Weiersstraat een belangrijke functie heeft in de centrumring en daarmee in de bereikbaarheid van de binnenstad vraagt de uitwerking van onze plannen nog wel nader verkeerskundig onderzoek.

STEDELIJK WONEN

Met de herontwikkeling van de bebouwing rondom het Koopmansplein wordt een substantieel woonprogramma toegevoegd aan het centrum. Enerzijds omdat er vraag naar is en anderzijds omdat dit investeringen in de transformatie uitlokt. Bij deze ontwikkeling zijn de volgende uitgangspunten leidend:

- De herverkaveling leidt tot een fijnmaziger netwerk dat voor een betere aanhechting zorgt met de omgeving.
- Er wordt een 'dynamisch stedelijk woonmilieu' met appartementen toegevoegd voor verschillende doelgroepen.
- De bebouwing is tot vier bouwlagen met mogelijk enkele accenten en is georiënteerd aan publieke straten of pleinen.
- De nieuwe blokken bestaan uit panden met architectonische kwaliteit aan kwalitatieve groene openbare ruimten en hoven.
- De plinten aan het Koopmansplein krijgen een moderne maat (circa 800 tot 1.200 m^2 wvo per winkelunit), een ruime beukmaat en plinthoogtes van minimaal 4 tot 6 meter voor flexibiliteit.
- Bij de ontwikkeling wordt rekening gehouden met mogelijke functiewijzigingen in de plint, zodat wordt voorgesorteerd op toekomstige complexe (her)ontwikkelingen.
- Plinten zijn flexibel in te vullen door een goede aansluiting op maaiveld en een hogere verdiepingshoogte.
- Parkeren wordt zoveel mogelijk opgenomen in de nabijgelegen bestaande parkeergarages Mercurius, Triade en Neptunes.
- De nieuwe straten blijven zoveel mogelijk autovrij.



Herontwikkeling van het Koopmansplein en omgeving leidt tot een fijnmaziger structuur en betere aanhechting met de context

Weiersstraat wordt Weierslaan met nieuwe gevels en adressen aan de openbare ruimte; de Kop van de Vaart & DNK worden ruimtelijk verbonden met het publiekshart.

Impressie: verlengen van de Markt tot aan de kop van de Vaart met plek voor een terras aan het water

UITWERKINGEN TRANSFORMATIEGEBIED

MEER DAN WONEN IN DE SCHIL

In de schil wordt gewoond, gewerkt en bevinden zich sociaalmaatschappelijke voorzieningen. Deze maatschappelijke functies zijn bijvoorbeeld dokterspraktijken, buurthuizen of zorginstellingen. In het gebied ten zuiden van de binnenstad is de gewenste ontspannen stedelijkheid passend bij het Drents DNA dik op orde door de schaal en maat van de bebouwing, de goede aanhechting met de rest van de binnenstad en het buitengebied en door de volop aanwezige groene kwaliteiten (tuinen, bomenlanen, parken e.d.). Er wordt hier voornamelijk gewoond met hier en daar voorzieningen, kleine kantoortjes en weinig tot geen winkels. Dit is in tegenstelling tot de noordelijke binnenstad, waar met name de groene kwaliteit ontbreekt, de bouwkundige en architectonische kwaliteit van veel panden nogal eens te wensen over laat en er ook veel leegstand van winkels is.

PUBLIEKSGERICHTE FUNCTIES NAAR PUBLIEKSHART

Met het verplaatsen van de publieksgerichte functies, die zich nu in de noordelijke schil bevinden, naar het publiekshart, ontstaat er ruimte om een kwaliteitsimpuls te geven aan het binnenstedelijk wonen in de noordelijke binnenstad. Het transformatiegebied hier vraagt om een substantieel woonprogramma.

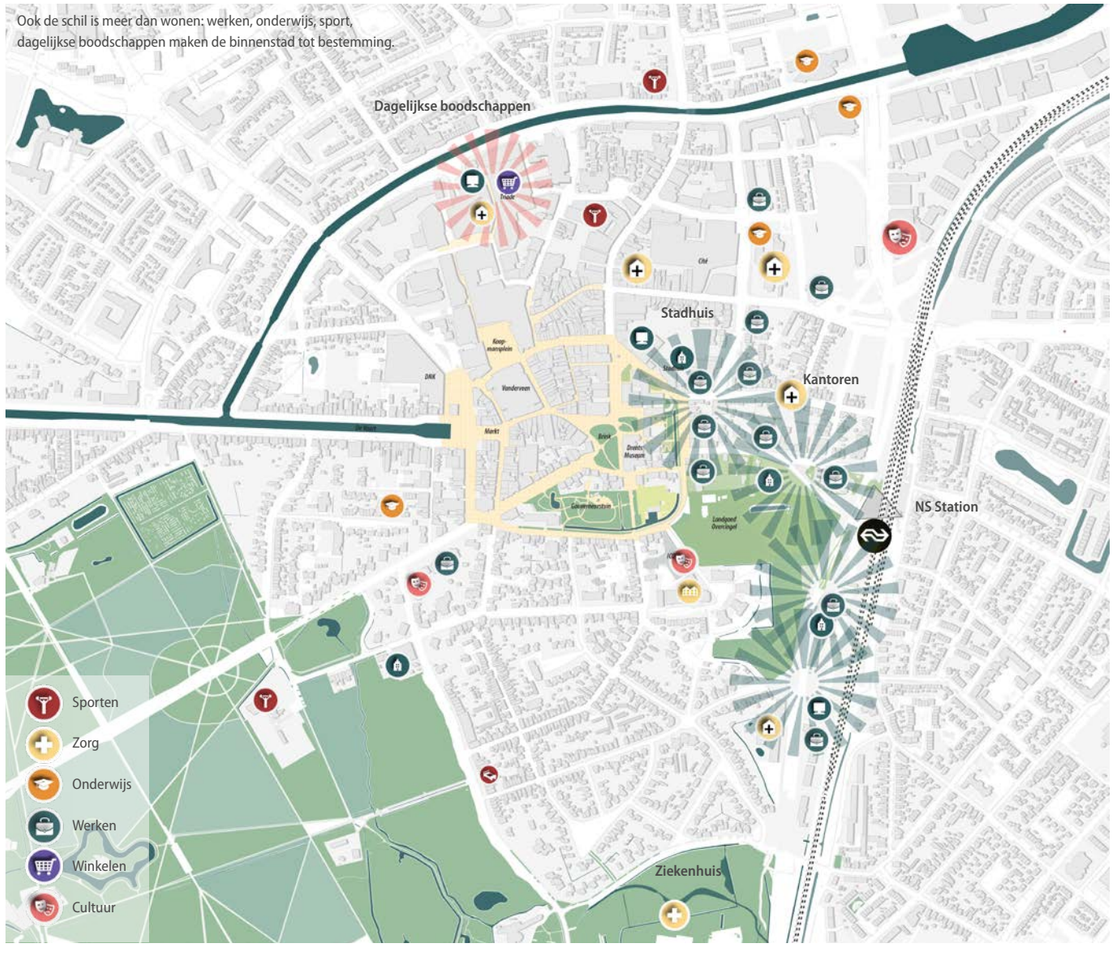
Bij de herontwikkeling van leegstaande en vrijkomende panden wordt ingezet op het vergroten van de architectonische kwaliteiten van de bebouwing en de verbetering van de groene, klimaatbestendige kwaliteiten van de openbare ruimte. In de noordelijke schil woon je straks in een ontspannen stedelijke omgeving met voorzieningen op loop- of fietsafstand. We willen hier kleinschalige ontwikkelingen faciliteren en matigen de ruime bouwmogelijkheden die in een deel van het gebied zijn toegestaan.

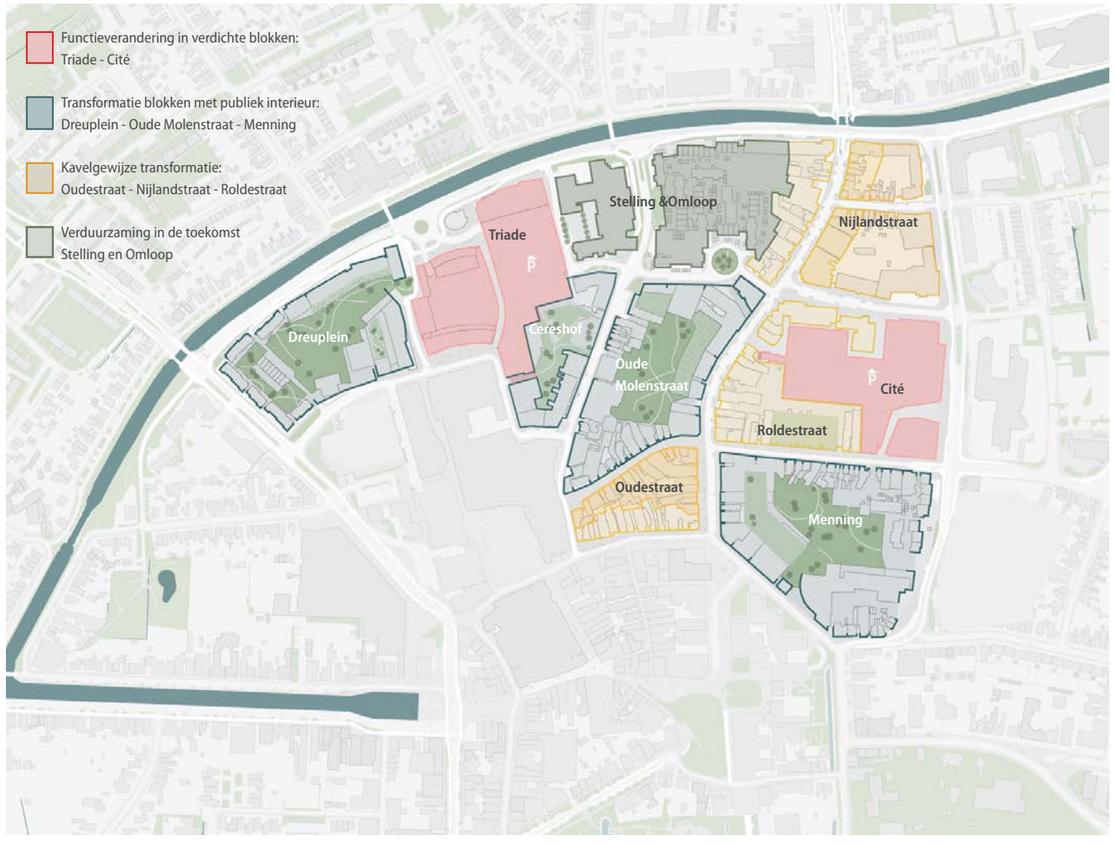
VERSCHILLENDE OPGAVEN IN DE SCHIL

De verschillende opgaven in de noordelijke schil hangen samen met de verschillende bloktypen. We onderscheiden drie verschillende bloktypen, elk met hun eigen kwaliteiten en kansen:

1. blokken met een publiek interieur (Dreuplein, Cereshof, Menning, Oude Molenstraat)
2. gesloten bouwblokken (Oudestraat, Nijlandstraat, Kloekhorststraat))
3. complexe blokken (Cité en de Triade)
4. woonexperimenten (Stelling en Omloop)

Deze lijst van straten en hoven is niet volledig maar de principes voor transformatie die we hierna per bloktypen benoemen, zijn ook elders in de binnenstad leidend.





BLOKKEN MET EEN PUBLIEK INTERIEUR

In de blokken met een publiek toegankelijk interieur wordt ingezet op het vergroten van de leefkwaliteit en de klimaatbestendigheid van de binnenstad. Door het bewonersparkeren zoveel mogelijk te verplaatsen naar de publieke parkeergarages – Mercurius, Triade en Citadel – kunnen de binnenhoven worden vergroend en heringericht met meer gebruikswaarde. Er ontstaat hier en daar in deze diepe blokken ruimte om kleinschalige woningbouw te ontwikkelen aan het hof in combinatie met de transformatie van de winkelplinten. Hiermee wordt de eigenaren van de te transformeren (winkel)panden in deze blokken perspectief geboden op een haalbare businesscase.

Rolderstraat

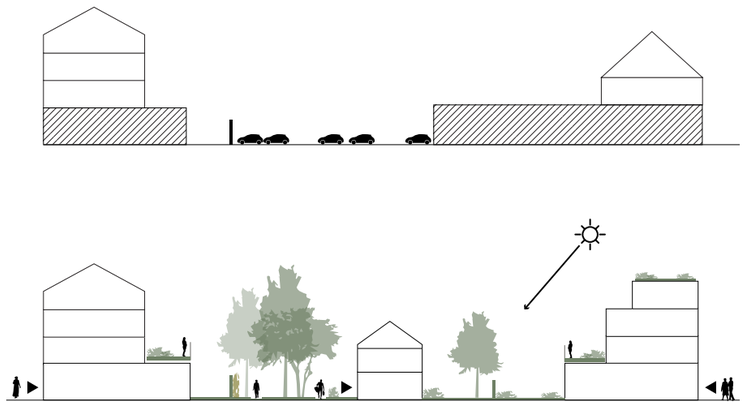
De Rolderstraat transformeert van een aanloopstraat naar een aantrekkelijke woonstraat. Daarvoor is het belangrijk te investeren in kwalitatieve herontwikkeling van vrijkomende en leegstaande panden. De gemeente heeft reeds geïnvesteerd door een aantal van deze panden te verwerven en gaat actief aan de slag met de herontwikkeling. De nieuwbouw past in schaal en maat en qua architectonische uitstraling bij het Drents DNA. De Rolderstraat wordt groener met extra bomen en geveltuinen.

Oude Molenstraat

Aan de Oude Molenstraat zijn nog in te vullen kavels die herontwikkeld kunnen worden. Ook hier geldt kleinschalig en kwalitatief ontwikkelen met zorg voor de architectonische kwaliteiten en de groene inrichting van de buitenruimte. Aan de straat kunnen geveltuinen een bijdrage leveren aan de vergroening van het straatbeeld.

Groningerstraat

De Groningerstraat is een gemengde straat met, naast wonen, ook ruimte voor werken en voorzieningen in de plint. Diepe winkelplinten worden pand voor pand getransformeerd naar wonen of werken aan de straat, waarbij vergroening aan de binnenzijde van het blok wenselijk is. Bij hele diepe kavels is hier en daar ruimte voor kleinschalige woningbouw op het achtererf, aan het hof.

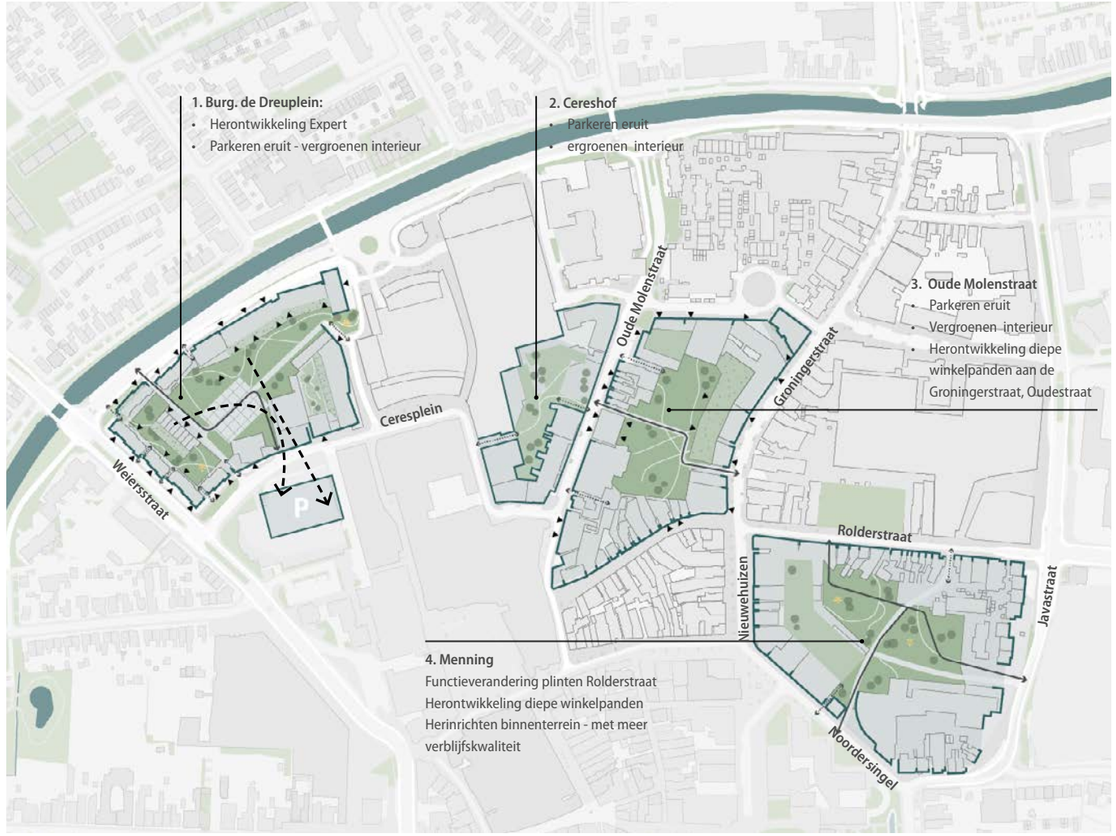


Huidige situatie
- Diepe winkelpanden
- Parkeren op binnenterrein
- Weinig tot geen groen in de blokken

Toekomstige situatie:
- Binnenterrein wordt groen hof en is doorwaadbaar
- Adressen aan de straat en aan het hof
- Goede bezonning aan de binnenzijde
- Panden: toevoeging op perceel mogelijk, mits achterkant wordt opgeknapt (groen e.d.)
- Bouwhoogte: maximaal 4 of 3 lagen + kap en 2 lagen en kap aan het interieur
- Binnenterrein autovrij: inpandig op eigen terrein parkeren in de grote garages / collectief (onder een dek)/ vergroenen parkeervelden in de hoven



Apeldoorn: ruimte voor publiek toegakelijk groen in het bouwblok



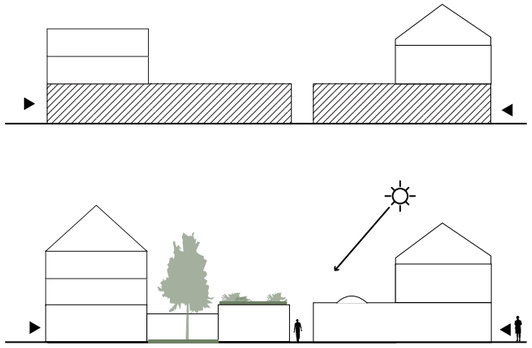
Impressie ontwikkeling in de blokken met een publieke interieur

GESLOTEN BOUWBLOKKEN

In de gesloten bouwblokken aan de Rolderstraat, Oudestraat en Groningerstraat gaat het om pandsgewijze transformatie van diepe winkelplinten naar wonen of werken. Hierbij ontstaat ruimte om aan de achterzijde van de kavel tuinen toe te voegen. Soms is er ruimte om tweezijdigheid te organiseren in deze blokken. Dat is mogelijk door te voldoen aan de voorwaarden van een goede overgang van privaat naar openbaar, vergroening, goede toegankelijkheid en passende openbare ruimte.

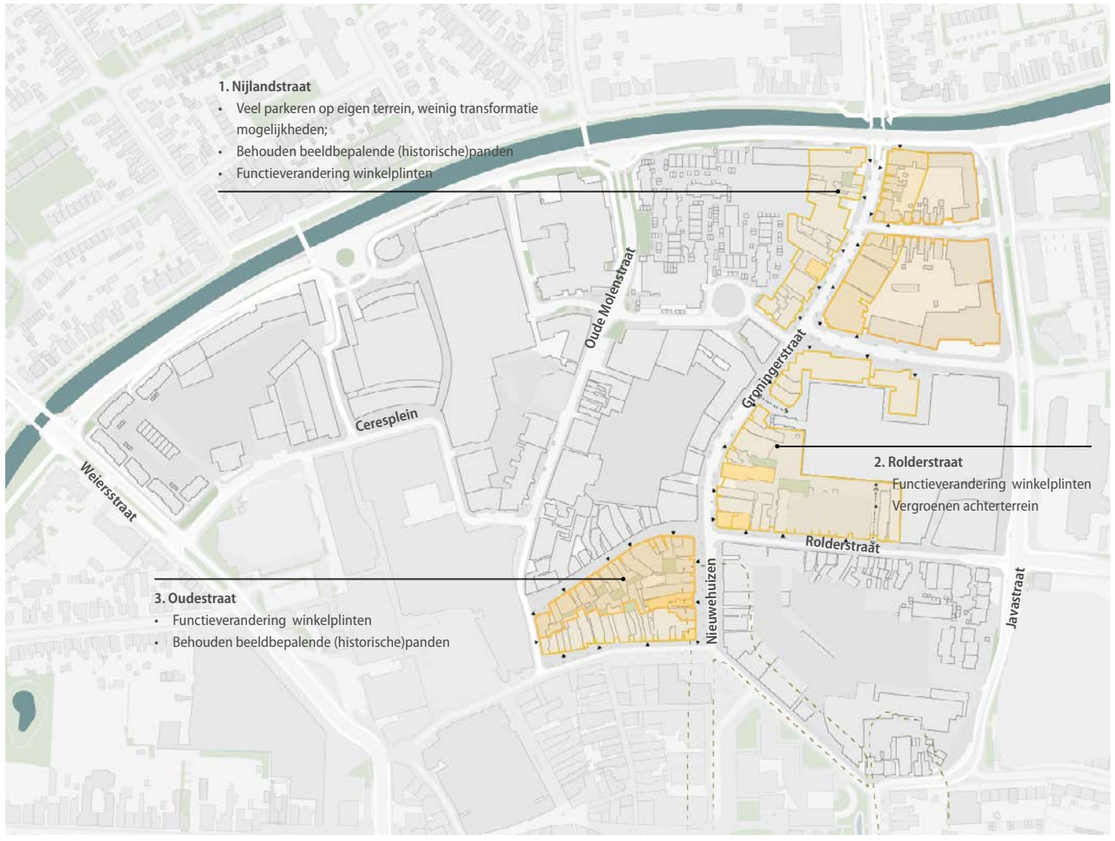


impressie compact wonen in de binnenstad



Huidige situatie
- Diepe winkelpanden
- Weinig tot geen groen in de blokken

Toekomstige situatie:
- Functieverandering winkelplinten
- Vergroenen achterterrein

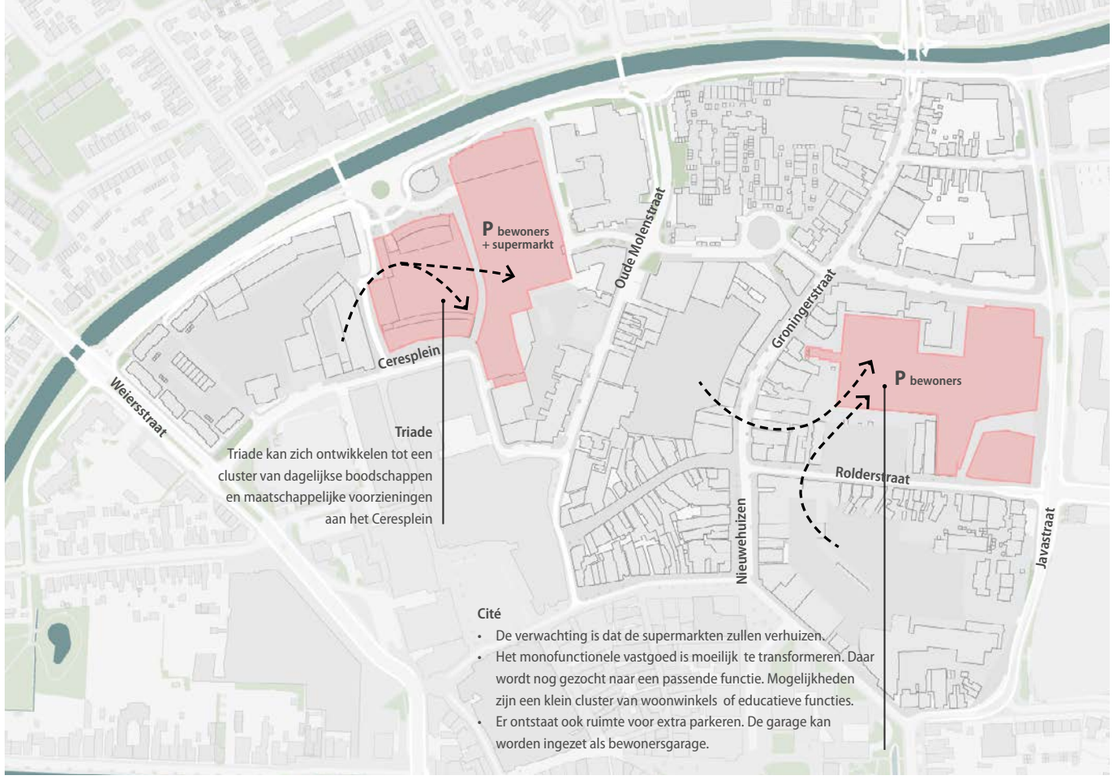


COMPLEXE BLOKKEN

Tot de complexe blokken horen de meest recente ontwikkelingen in de binnenstad: Cité en Triade. Deze blokken zijn door de zeer diepe winkelvloeren en complexe stapelingen van winkels, parkeergarage en wonen moeilijk te transformeren. De Triade is met supermarkten en verschillende winkels in het dagelijkse segment zeer geschikt als wijkwinkelcentrum voor de binnenstad. Hier kan ook het Ceresplein in meedoen met zorggerelateerde voorzieningen. Voor de Cité is het lastiger een nieuwe invulling aan te geven. Een onderwijsfunctie, kantoorachtige ontwikkeling of sterke specialisatie op keukens of badkamers zien we als kansrijk.

De parkeergarages in deze blokken – en ook de Mercuriusgarage – worden maximaal ingezet voor parkeren voor bewoners van de binnenstad. Hierdoor is het mogelijk om parkeren van maaiveld – met name uit de binnenhoven – te halen zodat daar een goede woonkwaliteit kan worden gerealiseerd.

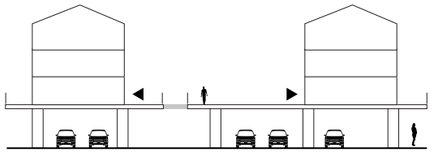
De Citadel en Triade zijn blokken met parkeren en grootschalige winkels. Beide liggen te ver van de kern om mee te blijven doen in het hoofdstedelijk winkelen.



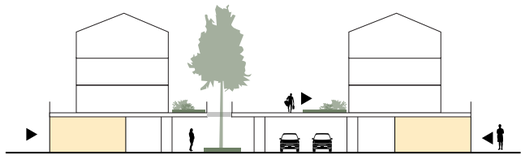
WOONEXPERIMENTEN (STELLING EN OMLOOP)

De Stelling en Omloop – experimentele woningbouw uit de jaren 70 – liggen aan weerszijden van de Oude Molenstraat. De twee woonblokken zijn naar binnen gekeerde werelden, met entrees aan de binnenkant van het blok en tuinen aan de straat. Er wordt binnen het blok geparkeerd in parkeerkoffers onder de opgetilde bebouwing. De Stelling en Omloop zijn niet zo lang geleden (2015) gerenoveerd. We voorzien wel een verduurzamingsopgave, waarbij we een aantal uitgangspunten van belang vinden die dan meegenomen moeten worden:

- goede aanhechting van het complex met de openbare ruimte waarbij er entrees aan de straat ontstaan, door het parkeren in te pakken met nieuwe functies;
- vergroening van de dekken en hoven.



Situatie Nu:
- Achtertuinen aan de straat
- Wonen opgetild
- Parkeren op maaiveld, deels onder een dek.
- Dekken versteend



Principes bij transformatie
- Vergroenen dekken
- Parkeren op maaiveld inpakken met nieuwe functies
- Entrees aan de straat



4. ONTWIKKELSTRATEGIE

Deze binnenstadsvisie zet een stip op de horizon voor de binnenstad. Nu moeten we stappen in die richting gaan zetten om bij die stip uit te komen. In dit hoofdstuk leggen we de ontwikkelstrategie uit; hoe gaan we de visie realiseren?

AANPAK

We organiseren de ontwikkeling van de binnenstad programmatisch. Dat wil zeggen dat we alle initiatieven die bijdragen aan de gewenste verandering van de binnenstad bij elkaar brengen in één programma, met één integrale visie, strategie en aansturing. Deze aanpak is nodig omdat de transformatie van de binnenstad inzet vereist op veel verschillende beleidsterreinen en over een lange periode.

Op basis van de binnenstadsvisie wordt een uitvoeringprogramma opgesteld voor de komende vijf jaar. In het uitvoeringsprogramma geven we aan welke concrete projecten we in die periode willen oppakken. Het geeft onze concrete inzet weer. Of we alle projecten kunnen uitvoeren is afhankelijk van onze financiële mogelijkheden en de samenwerking met private partijen, waarover later meer.

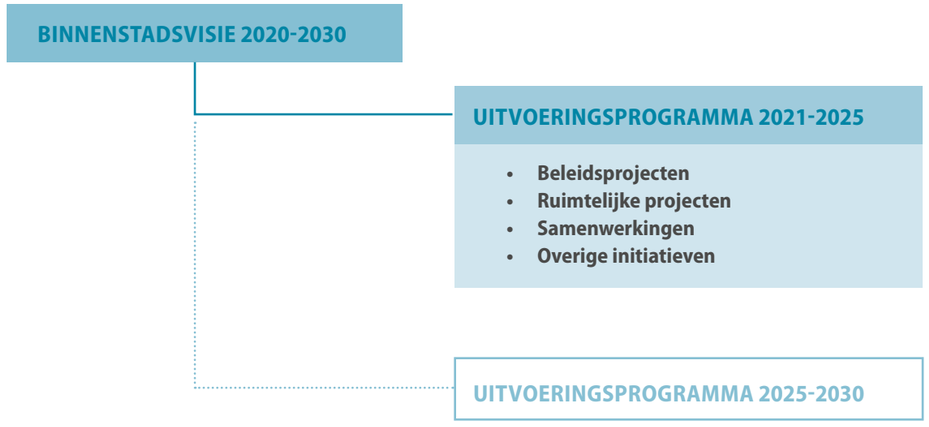
Het idee achter deze structuur is dat het continuïteit biedt en tegelijk flexibel is. Als het uitvoeringsprogramma voor de periode van 2021 tot en met 2025 op zijn eind loopt, dan kan de binnenstadsvisie worden geactualiseerd en kan een nieuw uitvoeringprogramma voor de jaren daarna worden opgesteld. Dit principe kan steeds worden herhaald.

INVESTEREN & FASEREN

De noodzaak én de ambitie om de visie te realiseren is groot. Datzelfde geldt helaas ook voor de investeringen die nodig zijn om de binnenstad te transformeren. We investeren naar vermogen en doen – waar mogelijk – een beroep op subsidies van de provincie, het Rijk en de Europese Unie. Om een beroep te kunnen doen op die subsidies hebben we deze visie nodig. We moeten laten zien waar we naartoe willen, wat daarvoor nodig is en wat onze eigen inzet is.

We kunnen dus niet alle investeringen in één keer doen. Wat dat betreft werkt het net als het huishoudboekje thuis. Dat heeft overigens niet alleen met geld te maken, we moeten het ook goed kunnen organiseren. We faseren de projecten en werken zo de komende 10 jaar – samen met onze private partners – continu aan de ontwikkeling van de binnenstad.

Inmiddels zijn we begonnen met het rekenen aan de binnenstad in de voorbereiding van de subsidieaanvraag bij de woningbouwimpuls van het Ministerie van Binnenslandse Zaken. In samenhang daarmee bereiden we een aanvraag voor bij het regiostedenfonds van de provincie. In dit kader maken we een zorgvuldige inschatting van de verwachte publieke investeringen. Het is nog niet zeker dat deze subsidies daadwerkelijk aan ons worden toegekend, maar het toont wel aan dat er wel degelijk kansen liggen om onze visie om te zetten in daden.



UITVOERINGSPROGRAMMA 2021 – 2025

We zijn al begonnen met de uitvoering op basis van de vorige binnenstadsvisie. We investeren in de herinrichting van het Koopmansplein en hebben een stimuleringsregeling voor de binnenstad opgezet. Dit jaar zijn we bovendien begonnen met de voorbereiding van de herinrichting van de winkelstraten. Daarvoor maken we gebruik van middelen uit het Regionaal Economisch Programma. Deze projecten passen uiteraard ook in de nieuwe visie.

In het najaar van 2021 presenteren we het uitvoeringsprogramma voor de komende jaren. Dit programma wordt – gelet op de subsidieaanvragen bij de woningimpuls en het regiostedenfonds – stapsgewijs opgebouwd. Het zal deels een samenvatting zijn van hetgeen we al hebben uitgewerkt in deze aanvragen. We verwachten onze belangrijkste ruimtelijke projecten hierin mee te kunnen nemen. Het uitvoeringsprogramma wordt aangevuld met projecten en bouwstenen die we daar niet in onder hebben gebracht. Hierna gaan we kort in op de verschillende soorten projecten.

De komende jaren gaan we al ons beleid in overeenstemming brengen met de visie. Dit betekent dat we omgevingsplannen gaan maken, de welstandsnota aanpassen, nieuw terrassen-, reclame- en uitstallingenbeleid opstellen, beleidsregels opstellen voor sociale woningbouw en woningsplitsing, enzovoort. De dekking hiervoor zoeken we binnen onze eigen begroting.

De ruimtelijke projecten zijn – eenmaal gerealiseerd – het meest zichtbaar in de stad. Denk aan de transformatie van het vastgoed rond het Koopmansplein, de herinrichting van de Weiersstraat of de gebiedsontwikkeling van de Rolderstraat en omgeving. Dat zijn gelijk de projecten die wat ons betreft de hoogste prioriteit hebben. In deze projecten werken gemeente, vastgoedeigenaren en ondernemers samen. Het zijn complexe projecten die vaak grote investeringen vragen van alle betrokken partijen. Wij zoeken dekking voor deze projecten bij subsidiefondsen – zoals de woningimpuls en het regiostedenfonds – en zetten daar cofinanciering uit eigen middelen tegenover.

We gaan nieuwe samenwerkingen aan en continueren de bestaande, zoals die met Vaart in Assen. In de visie hebben we gezegd dat we – met z'n allen – de interactie tussen mensen, initiatieven en ideeën moeten organiseren. De gemeente heeft daar niet altijd een rol in. Maar vaak wel. Daarom zijn samenwerkingen een belangrijk onderdeel van het uitvoeringsprogramma. Ook samenwerken is niet gratis. Je moet een aandeel leveren in werk en geld. Hiervoor kijken we naar onze eigen middelen en incidentele subsidies.

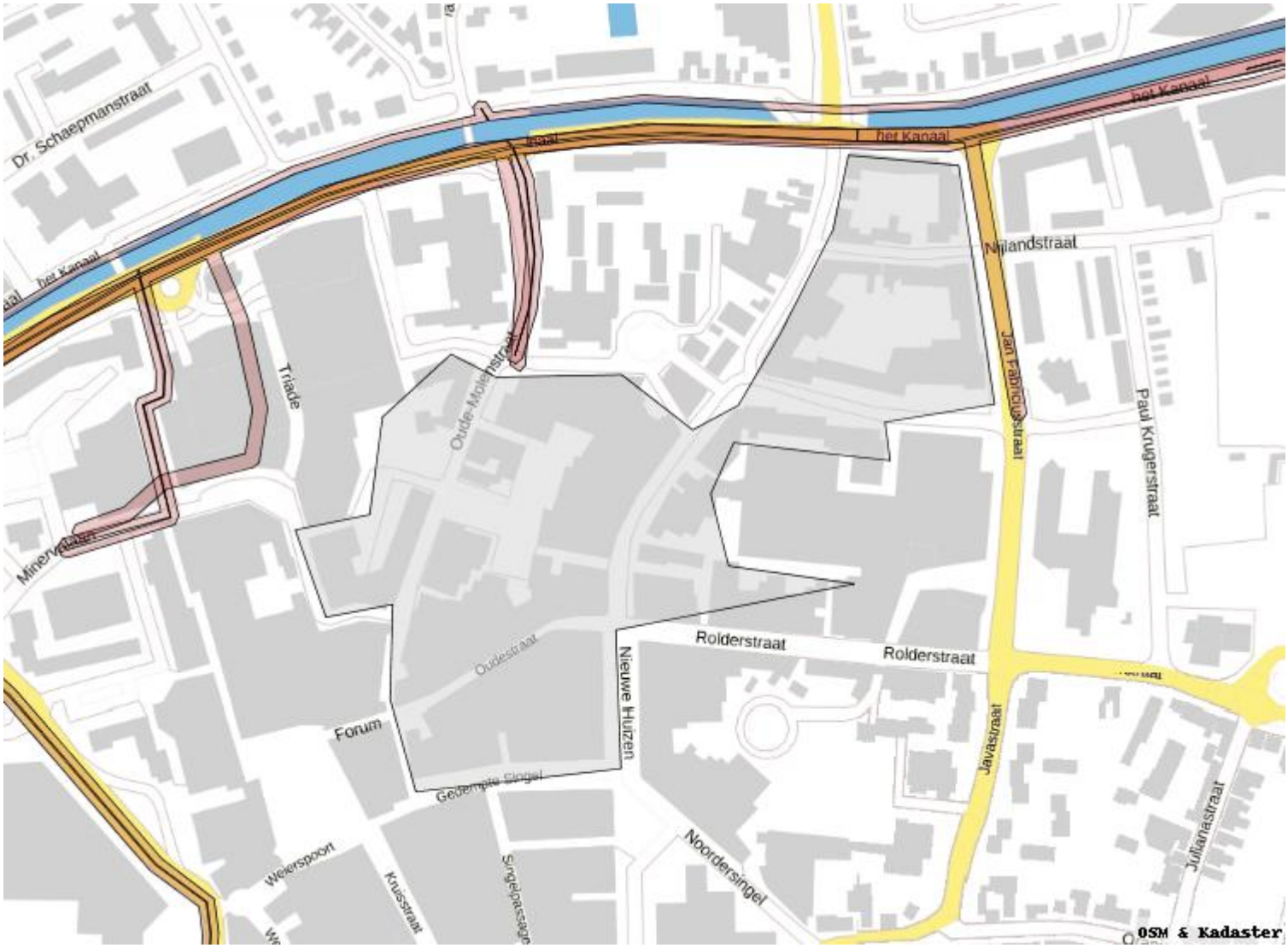
En dan zijn er altijd die overige initiatieven die zich in geen enkel vakje laten drukken. Neem bijvoorbeeld de inzet van gastheren en -dames, het zomerprogramma en de najaarscampagne in verband met de coronacrisis. Niet te voorzien, maar wel heel belangrijk. Dit soort initiatieven horen ook bij het programma binnenstad. Hiervoor bepalen we van geval tot geval wat de beste aanpak is.



Bijlage 6 Watertoets

datum 22-4-2021
dossiercode 20210422-33-26248

Binnenstad Assen - Noordoost



Standaard Waterparagraaf korte procedure
Via de digitale watertoets is het waterschap op de hoogte gesteld van dit plan. De aanmelding heeft ertoe geleid dat de korte procedure wordt doorlopen. Dit houdt in dat via de digitale watertoets deze standaard waterparagraaf wordt verstrekt, met voor het plan relevante adviezen.

Plannaam zoals aangemeld bij de digitale watertoets
Binnenstad Assen - Noordoost
planbeschrijving
Met het nieuwe bestemmingsplan gaan wij de huidige bouwmogelijkheden beperken. Nu kan 100% van de percelen bebouwd worden met een hoogte van 15 meter. In het nieuwe bestemmingsplan gaan we de 100% verminderen. Ook wordt de bouwhoogte verlaagd. Per saldo neemt de bebouwingsmogelijkheid dus af.

Contactgegevens:

Planindiener:
[redacted]
Gemeente Assen
Postbus 30018
9400 RA Assen
[redacted]@assen.nl

Gemeente Assen:
[redacted] assen.nl

Waterschap Hunze en Aa's:

[redacted]@hunzeenaas.nl

Inhoud:

1. Inleiding
2. Waterveiligheid
3. Waterkwantiteit
4. Waterkwaliteit
5. Aanvullende belangen Waterschap
6. Verdere betrokkenheid waterschap
7. Bronnenlijst

---

1 Inleiding

Waterschappen zijn verantwoordelijk voor het waarborgen van waterveiligheid en het voorkomen van wateroverlast en watertekort (waterkwantiteit). Daarnaast zorgen waterschappen voor het verbeteren van de waterkwaliteit van het oppervlaktewater, zowel chemisch als ecologisch. Het is van belang dat deze taken zowel nu als in de toekomst gewaarborgd blijven. Om dit te kunnen doen worden ruimtelijke plannen en ontwikkelingen getoetst op hun impact op het goed blijven functioneren van het watersysteem. Waterschap Hunze en Aa's streeft ernaar om de impact van dergelijke plannen en ontwikkelingen zoveel mogelijk waterneutraal te houden en waar mogelijk positieve ontwikkelingen te stimuleren.

Op grond van het Besluit Ruimtelijke Ordening (Art.12), moeten ruimtelijke plannen zijn voorzien van een waterparagraaf. Om deze waterparagraaf te kunnen opstellen moet de waterbeheerder worden geraadpleegd door middel van de Watertoets, door; vroegtijdige betrokkenheid, meedenken, informeren, adviseren en het afwegen van belangen (vooroverleg). Tot en met de uiteindelijke vaststelling van het ruimtelijk plan (voorontwerp, ontwerp en vaststelling) blijft de waterbeheerder betrokken bij het planproces.

In de waterparagraaf (+ bijlage) dient het door het waterschap afgegeven advies te zijn verwoord. Bij het afwijken van het wateradvies, dient er door de gemeente een onderbouwing te zijn opgenomen die tot het afwijken van het wateradvies heeft geleid.
In de definitieve uitgangspuntennotitie (onderdeel 1) zijn plan specifieke en aanvullende uitgangspunten (adviezen) opgenomen voor dit plan. De verdere opbouw van dit document bestaat uit 5 thema`s; waterveiligheid, waterkwantiteit, waterkwaliteit, aanvullende belangen waterschap en gerelateerde belangen van derden. Per thema is voor dit plan relevante informatie opgenomen en zijn uitgangspunten opgesteld. Ten slotte is de verdere gewenste betrokkenheid van het waterschap bij het vervolg van het planproces beschreven.

---

2 Waterveiligheid

Waterveiligheid betreft het voorkomen, zo mogelijk uitsluiten, van levensbedreigende overstromingsrisico's voor mens en dier en het voorkomen van schade aan have en goed. Risico's die met name zullen optreden bij de doorbraak van een zeekering (primaire kering) of boezemkade (secundaire kering). Binnen dit thema zijn, indien van toepassing, alle belangen beschreven die vanwege de waterveiligheid

extra bescherming genieten of anderzijds van belang zijn voor de waterveiligheid.

3 Waterkwantiteit

Het waterschap heeft als taak de zorg voor voldoende water in droge perioden als de afvoer in perioden van overvloed. Een vergrote kans op wateroverlast of watertekort dient dus voorkomen te worden. Binnen dit thema zijn, indien van toepassing, de voor dit plan gerelateerde belangen beschreven die in meer of mindere mate de waterkwantiteit beïnvloeden.

Wateroverlast vanuit het oppervlaktewater moet in ieder geval zoveel mogelijk voorkomen worden. Overtollig grond- en hemelwater dat tot afvoer komt volgt de trits ; "vasthouden, bergen, afvoeren".

Grondwaterstand en ontwateringsdiepte
Om grondwateroverlast te voorkomen is een minimale ontwateringsdiepte (de afstand tussen het maaiveld en de grondwaterstand) nodig. In het plangebied is de Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand (GHG) (plaatselijk) relatief hoog, waardoor de kans op overlast toeneemt. De voor het plan noodzakelijke ontwateringsnorm wordt mogelijk niet in het hele plangebied gehaald. Voor primaire wegen is de ontwateringsnorm 1,0 m-mv, voor woningen met kruipruimtes, industrieterreinen en secundaire wegen is dit 0,7 m-mv, voor tuinen en plantsoenen is dit 0,5 m-mv, en voor woningen zonder kruipruimte is de norm 0,3 m-mv. Mocht de beoogde functie van het ingediende plan overlast kunnen ondervinden door onvoldoende ontwateringsdiepte, is het te adviseren om hier rekening mee te houden in het ontwerp en bij de inrichting.

4 Waterkwaliteit

Om de waterkwaliteit te waarborgen heeft het waterschap de zorg voor het realiseren van schoon en ecologisch gezond water, waarin systeem-specifieke dieren en planten voorkomen. In de eerste plaats is dit van belang voor de grotere beken, kanalen en meren waarvoor binnen de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) doelen en maatregelen zijn opgesteld voor aangewezen waterlichamen. Daarnaast is een goede waterkwaliteit van belang voor het recreatief medegebruik als zwemmen en kanoën en voor het stelsel van kleinere watergangen voor water aan- en afvoer. In dit thema zijn, indien van toepassing, alle voor dit plan specifieke waterschapsbelangen beschreven die impact hebben op de waterkwaliteit.

Vervuiling van het oppervlaktewater moet in ieder geval zoveel mogelijk voorkomen worden. Om deze reden vraagt het waterschap op de toepassing van uitlogende materialen zoveel mogelijk te beperken en om vervuiling door bedrijfsmatige activiteiten te voorkomen. Afstromend hemelwater dat vervuild is geraakt moet zo veel mogelijk gescheiden worden afgevoerd, of moet worden gezuiverd. Dit volgt de trits ; "schoonhouden, scheiden, zuiveren".

5 Aanvullende waterschapsbelangen

Onder dit thema zijn, indien van toepassing, een aantal onderwerpen opgenomen die mogelijk een belang raakt voor het waterschap of die van gerelateerde partners. Dit betreft enerzijds locatie specifieke eigenschappen die in een toekomstige situatie de effecten op het waterbeheer kunnen vergroten. Anderzijds kunnen ook watergerelateerde gebiedseigenschappen zijn opgenomen buiten de jurisdictie van het waterschap, maar die wel indirect de belangen van het waterbeheer raken.

6 Verdere betrokkenheid waterschap

Voor alle voor dit plan relevante watergerelateerde onderwerpen zijn in dit document adviezen opgenomen. Voor de verdere procedurele afhandeling van de watertoets is het niet nodig om het waterschap te betrekken indien rekening wordt gehouden met deze adviezen. Bij planwijzigingen die de uitkomst van de digitale watertoets zouden kunnen veranderen, moet deze toets opnieuw doorlopen worden. Het waterschap kan altijd geraadpleegd worden voor overleg en nadere uitleg.

8 Bronnen

Waterschap Hunze en Aa s (2010) Keur waterschap Hunze en Aa s. Waterschap Hunze en Aa s, Veendam

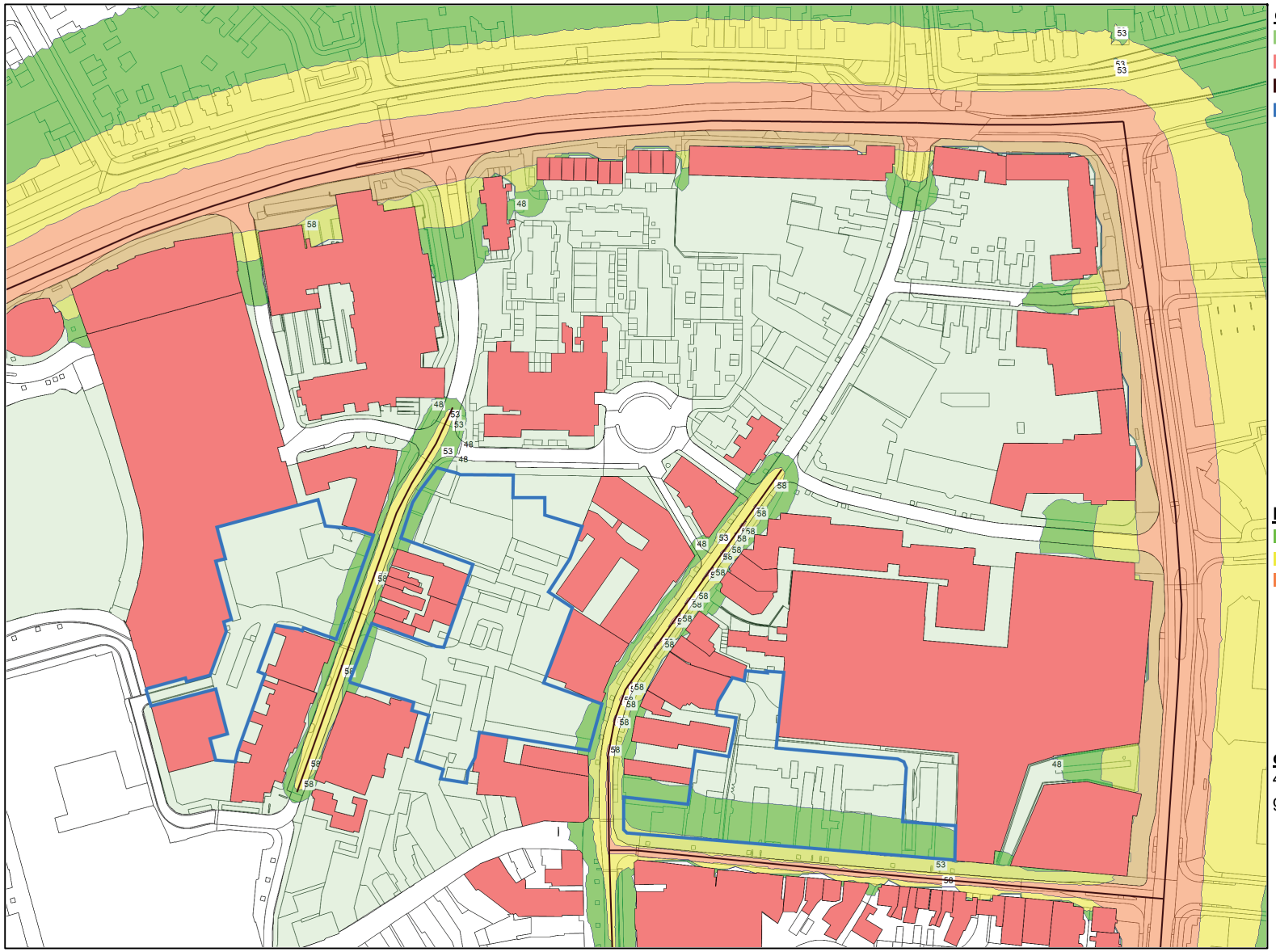
Waterschap Hunze en Aa s (2016) Beheerprogramma 2016-2021. Waterschap Hunze en Aa s, Veendam

---

Bijlage 7 Geluidscontouren

Bugel Hajema

project assen binnenstad
opdrachtgever gemeente Assen



WinHavik 9.0.4(build 1) (c) dirActivity-software VL [Lden]
assen binnenstad.mdb

Bijlage 8 Invoergegevens geluidscontouren

Projectgegevens

projectnaam:	assen binnenstad
opdrachtgever:	gemeente Assen
adviseur:	BügelHajema Adviseurs
databaseversie:	903
situatie:	eerste situatie
uitsnede:	basismodel

omschrijving	verkeerslawaai
rekenhart:	16.5.2 (build5) :enhart16;rmg2012
aut. berekening gemiddeld maaiveld:	☑
alleen absorptiegebieden(geen hz-lijnen):	☑
standaard bodemabsorptie:	0 %
rekenresultaat binnengelezen (datum):	13-02-2024
rekenresultaat binnengelezen (tijd):	15:11
maximum aantal reflecties:	1 graden
minimum zichthoek reflecties:	2 graden
maximum sectorhoek:	5 graden
vaste sectorhoek:	2
methode aftrek110g:	per rijlijn

Bebouwing

nr	z,gem	m,gem	lengte	adres	reflectie	kenmerk
2	11.7	0.0	491		80	dxf:0
5	11.6	0.0	509		80	dxf:0
8	11.0	0.0	351		80	dxf:0
9	9.7	0.0	204		80	dxf:0
11	11.5	0.0	327		80	dxf:0
12	18.0	0.0	204		80	dxf:0
13	11.6	0.0	237		80	dxf:0
18	9.5	0.0	115		80	dxf:0
19	16.0	0.0	168		80	dxf:0
20	10.4	0.0	168		80	dxf:0
21	10.1	0.0	167		80	dxf:0
23	9.9	0.0	189		80	dxf:0
25	11.0	0.0	217		80	dxf:0
26	12.9	0.0	136		80	dxf:0
28	11.7	0.0	100		80	dxf:0
34	9.1	0.0	133		80	dxf:0
40	32.0	0.0	85		80	dxf:0
41	7.1	0.0	49		80	dxf:0
42	9.3	0.0	86		80	dxf:0
44	11.8	0.0	104		80	dxf:0
46	11.9	0.0	92		80	dxf:0
49	11.1	0.0	104		80	dxf:0
53	14.0	0.0	99		80	dxf:0
58	5.1	0.0	87		80	dxf:0
60	7.7	0.0	82		80	dxf:0
63	8.9	0.0	112		80	dxf:0
69	11.1	0.0	93		80	dxf:0
73	8.5	0.0	79		80	dxf:0
76	6.6	0.0	82		80	dxf:0
79	9.1	0.0	45		80	dxf:0
84	6.2	0.0	63		80	dxf:0
85	6.1	0.0	97		80	dxf:0
87	11.1	0.0	59		80	dxf:0
89	6.5	0.0	58		80	dxf:0
91	8.6	0.0	57		80	dxf:0
92	9.2	0.0	41		80	dxf:0
94	6.9	0.0	67		80	dxf:0
100	3.0	0.0	66		80	dxf:0
110	6.4	0.0	69		80	dxf:0
113	11.4	0.0	54		80	dxf:0
119	11.4	0.0	50		80	dxf:0
120	11.4	0.0	46		80	dxf:0
123	8.3	0.0	40		80	dxf:0
127	3.6	0.0	51		80	dxf:0
132	7.4	0.0	52		80	dxf:0
133	5.7	0.0	32		80	dxf:0
134	6.2	0.0	46		80	dxf:0

nr	z,gem	m,gem	lengte	adres	reflectie	kenmerk
143	6.2	0.0	45		80	dxf:0
146	6.2	0.0	47		80	dxf:0
151	6.3	0.0	39		80	dxf:0
153	6.4	0.0	41		80	dxf:0
154	5.7	0.0	37		80	dxf:0
160	6.9	0.0	25		80	dxf:0
168	6.9	0.0	46		80	dxf:0
170	6.7	0.0	43		80	dxf:0
178	8.8	0.0	26		80	dxf:0
180	8.8	0.0	21		80	dxf:0
185	9.0	0.0	21		80	dxf:0
194	8.8	0.0	22		80	dxf:0
195	6.2	0.0	31		80	dxf:0
196	8.8	0.0	24		80	dxf:0
197	8.8	0.0	21		80	dxf:0
198	8.8	0.0	21		80	dxf:0
199	8.8	0.0	21		80	dxf:0
200	6.3	0.0	34		80	dxf:0
206	9.0	0.0	21		80	dxf:0
208	9.0	0.0	21		80	dxf:0
209	6.9	0.0	21		80	dxf:0
352	11.6	0.0	707		80	dxf:0
353	16.4	0.0	139		80	dxf:0
354	0.0	0.0	221		80	dxf:0
357	13.0	0.0	206		80	dxf:0
358	19.1	0.0	350		80	dxf:0
359	9.0	0.0	21		80	
360	6.4	0.0	32		80	
361	6.4	0.0	33		80	

Waarneempunten met rekenresultaten

(*) IL: inc. maatregel, VL:inc aftrek, RL: inc prognosetoeslag (^) VL: ex. optrektoeslag

nr	z1	m1	adres	huisnr	type	afw.toets	refl	kenmerk	rhart	groep	sh	wnh	dag	avond	nacht	Lden	Lden(*)	Letm	Letm(*)	dag(^)	avond(^)	nacht(^)
1	0.0	0.0			gevel		1		VL	(0)	1	1.5	64.36	62.40	53.16	64.73	59.73	64.36	59.36	64.36	62.40	53.16

Rasters

					aantal stappen		rastergrootte		
nr	z1	m1	hoogte	grens	x	y	x	y	kenmerk
1	0.0	0.0	4.5		190	147	3	3	1

Rijlijnen

nr	z,gem	lengte	wegdek	hellingcor.	groep	omschrijving	kenmerk	art 110g	etm.intens.	%	periode	Intensiteiten %	licht	middel	zwaar	motor	snelheden licht	middel	zwaar	motor
3	0.0	230	01 glad asfalt/DAB		(1)	Kanaal rotonde-Ou		5	7500.0	☑	dag	6.60	96.00	3.00	1.00		50	50	50	
											avond	4.20	96.00	3.00	1.00		50	50	50	
											nacht	.50	96.00	3.00	1.00		50	50	50	
4	0.0	196	01 glad asfalt/DAB		(1)	J. Fabriciusstr. ten :		5	9000.0	☑	dag	6.60	96.00	3.00	1.00		50	50	50	
											avond	4.20	96.00	3.00	1.00		50	50	50	
											nacht	.50	96.00	3.00	1.00		50	50	50	
5	0.0	187	01 glad asfalt/DAB		(1)	Oude Molenstr.		5	1300.0	☑	dag	6.60	99.00	1.00	.00		30	30	30	
											avond	4.20	99.00	1.00	.00		30	30	30	
											nacht	.50	99.00	1.00	.00		30	30	30	
6	0.0	213	01 glad asfalt/DAB		(1)	Kanaal rotonde-Ou		5	6300.0	☑	dag	6.60	96.00	3.00	1.00		50	50	50	
											avond	4.20	96.00	3.00	1.00		50	50	50	
											nacht	.50	96.00	3.00	1.00		50	50	50	
7	0.0	93	01 glad asfalt/DAB		(1)	Kanaal rotonde-Ou		5	5300.0	☑	dag	6.60	96.00	3.00	1.00		50	50	50	
											avond	4.20	96.00	3.00	1.00		50	50	50	
											nacht	.50	96.00	3.00	1.00		50	50	50	
9	0.0	273	01 glad asfalt/DAB		(1)	J. Fabriciusstr. ten :		5	6800.0	☑	dag	6.60	96.00	3.00	1.00		50	50	50	
											avond	4.20	96.00	3.00	1.00		50	50	50	
											nacht	.50	96.00	3.00	1.00		50	50	50	
10	0.0	195	01 glad asfalt/DAB		(1)	Gron. str. Kloekhors		5	1900.0	☑	dag	6.60	99.00	1.00	.00		30	30	30	
											avond	4.20	99.00	1.00	.00		30	30	30	
											nacht	.50	99.00	1.00	.00		30	30	30	
11	0.0	89	01 glad asfalt/DAB		(1)	Nieuwe Huizen		5	800.0	☑	dag	6.60	99.00	1.00	.00		30	30	30	
											avond	4.20	99.00	1.00	.00		30	30	30	
											nacht	.50	99.00	1.00	.00		30	30	30	
12	0.0	251	01 glad asfalt/DAB		(1)	Rolderstraat		5	2700.0	☑	dag	6.60	99.00	1.00	.00		30	30	30	
											avond	4.20	99.00	1.00	.00		30	30	30	
											nacht	.50	99.00	1.00	.00		30	30	30	

Bodemabsorptie

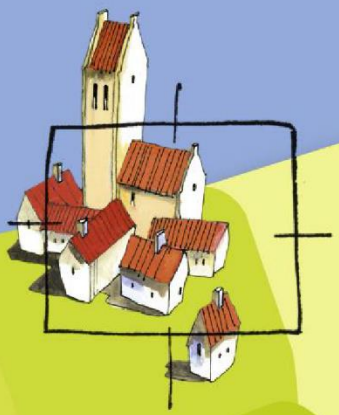
nr	lengte	absorptie [%]	kenmerk
1	304	20.0	
2	466	20.0	
3	739	20.0	
4	1030	20.0	
5	315	20.0	
6	671	20.0	
7	692	20.0	
8	91	20.0	

Bijlage 9 Berekening stikstofdepositie

Berekening stikstofdepositie Binnenstad

Noordoost

DEFINITIEF



BügelHajema

Ruimte voor de leefomgeving

Berekening stikstofdepositie Binnenstad

Noordoost

DEFINITIEF

Inhoud
Rapport en bijlage

14 februari 2024
Projectnummer P001362

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

2 Wettelijk kader 5

3 Ligging plangebied 7

4 Invoergegevens AERIUS 8

4.1 Referentiesituatie 2024 (bestaande situatie) 8

4.1.1 Gasverbruik bestaande situatie (bron 1) 8

4.1.2 Verkeersgeneratie winkels (bron 2) 9

4.1.3 Totale emissie bestaande situatie 10

4.2 Aanlegfase 2024 10

4.2.1 Emissie mobiele werktuigen op de locatie (bron 1) 10

4.2.2 Werkverkeer (bron 2) 10

4.2.3 Totale emissie aanlegfase 2024 11

4.3 Aanleg- en gebruiksfase 2025 11

4.3.1 Emissie mobiele werktuigen op de locatie (bron 1) 11

4.3.2 Werkverkeer (bron 2) 11

4.3.3 Verkeersgeneratie wooneenheden (bron 3 t/m 9) 11

4.3.4 Totale emissie aanlegfase 2025 13

4.4 Aanleg- en gebruiksfase 2026 13

4.4.1 Emissie mobiele werktuigen op de locatie (bron 1) 13

4.4.2 Werkverkeer (bron 2) 13

4.4.3 Verkeersgeneratie wooneenheden (bron 3 t/m 9) 14

4.4.4 Totale emissie aanlegfase 2026 15

4.5 Aanleg- en gebruiksfase 2027 15

4.5.1 Emissie mobiele werktuigen op de locatie (bron 1) 15

4.5.2 Werkverkeer (bron 2) 16

4.5.3 Verkeersgeneratie wooneenheden (bron 3 t/m 9) 16

4.5.4 Totale emissie aanleg- en gebruiksfase 2027 17

4.6 Gebruiksfase 2028 18

4.6.1 Plangebied (bron 1) 18

4.6.2 Verkeersgeneratie wooneenheden (bron 2 t/m 8) 18

4.6.3 Totale emissie gebruiksfase 2028 19

5 Model 20

Rekenresultaten en conclusie 23

Bijlage 1

Bijlage 2

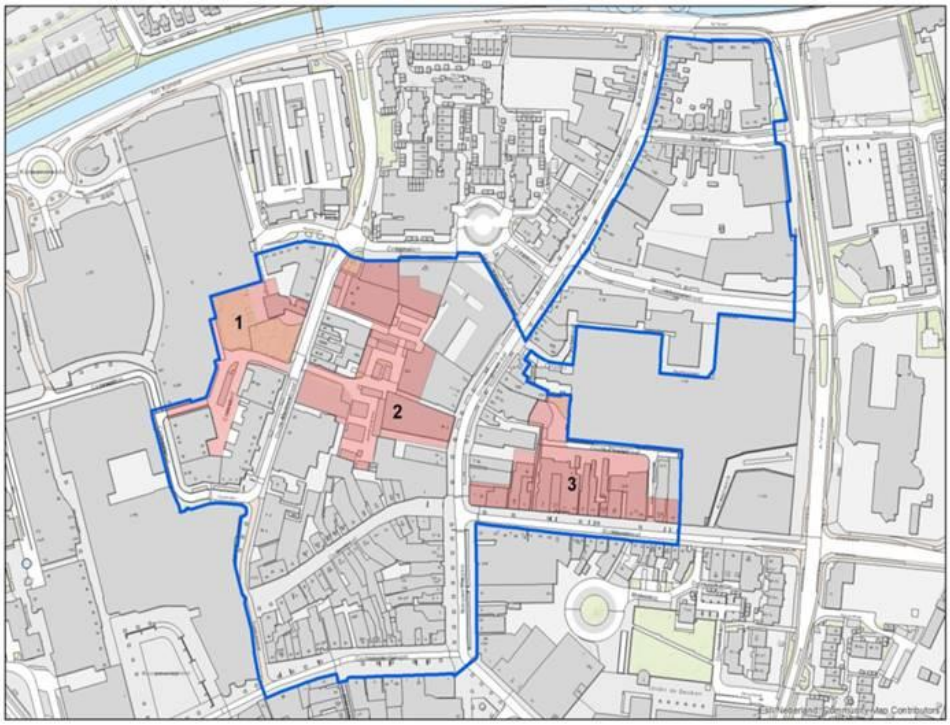
Bijlage 3

Bijlage 4

Bijlage 5

1 Inleiding

In het kader van het bestemmingsplan 'Binnenstad Noordoost' is de depositie van stikstof ten gevolge het gebruik van een toevoeging van een groot aantal wooneenheden in het noordoostelijke deel van de binnenstad in Assen, berekend.
Het plan maakt de bouw van 200 extra woningen mogelijk op een locatie in het sterk stedelijk woonmilieu. De omvang van het project is op de onderstaande afbeelding weergegeven. Binnen het plangebied zijn een drietal ontwikkellocaties aangewezen (de rode vlakken) maar ontwikkeling is niet beperkt tot deze drie gebieden. Ontwikkeling kan geheel plaatsvinden binnen het blauw omlijnde plangebied (met uitzondering van de Gedempte Singel).
De depositie van stikstof in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden ten gevolge van de emissie van NO_x en NH_3 van deze ontwikkeling, alsmede van het verkeer van en naar de locatie is berekend met het programmapakket AERIUS (12 februari 2024). Dit rapport vormt een toelichting op de berekening.



Afbeelding 1 – Omvang plangebied

Leeswijzer
In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op het wettelijk kader van de Wet natuurbescherming bij vergunningaanvragen of bestemmingsplanprocedures. Vervolgens komt in hoofdstuk 3 de ligging van het plangebied ten opzichte van de meest nabijgelegen Nature 2000-gebieden aan bod. Hoofdstuk 4 is gewijd aan de invoergegevens van het programmapakket AERIUS en hoofdstuk 5 geeft het model weer. In het laatste hoofdstuk worden de rekenresultaten en conclusies besproken.

2 Wettelijk kader

De Wet natuurbescherming regelt de bescherming van Natura 2000-gebieden, bossen en specifieke dier- en plantsoorten. De bescherming van de Natura 2000-gebieden is verankerd in het onderdeel gebiedsbescherming. Plannen en projecten met negatieve effecten op deze gebieden zijn vergunningplichtig. Relevant daarbij is dat de Wnb een externe werking kent. Van externe werking is sprake als activiteiten buiten een Natura 2000-gebied van invloed zijn op de natuurwaarden in een Natura 2000-gebied.

In Nederland zijn 162 Natura 2000-gebieden gelegen. In 130 van deze gebieden komen stikstofgevoelige habitats of leefgebieden van soorten voor. Dit betekent dat een verdere toename van stikstofdepositie tot een negatief effect kan leiden. Derhalve dient bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling onderzocht te worden of er stikstofdepositie in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden plaatsvindt. Dit geldt voor een activiteit waar een omgevingsvergunning voor noodzakelijk is, maar ook voor een bestemmingsplan dat nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt. Voor een bestemmingsplan is het namelijk noodzakelijk om de uitvoerbaarheid van het plan op voorhand aan te tonen. Hiernaast geldt op grond van artikel 2.7 Wnb in samenhang met artikel 2.8 Wnb een onderzoeksplicht voor bestemmingsplannen. Een te hoge stikstofdepositie kan tot een negatief effect leiden, waardoor de kans bestaat dat het bestemmingsplan onder dezelfde omstandigheden niet kan worden vastgesteld.

Kwetsbaarheid van stikstof gevoelige natuurgebieden

Niet alle Natura 2000-gebieden met voor stikstof gevoelige habitats of leefgebieden voor soorten zijn even kwetsbaar voor een toename van de stikstofdepositie. Wanneer het gebieden betreft waar zich habitats of leefgebieden van soorten bevinden waarvan de kritische depositiewaarde lager is dan de achtergrondwaarde voor stikstof, dan is sprake van een overgevoelig gebied. In die gebieden moet de toename van zelfs een minimale stikstofdepositie al als significant negatief worden beschouwd. In die gebieden kan een toename van de stikstofdepositie met meer dan 0,00 mol N/ha/jaar dan ook niet worden toegestaan. In gebieden waar de kritische depositiewaarde hoger is dan de achtergrondwaarde, is weliswaar sprake van een negatief effect bij een toename van de stikstofdepositie, maar deze wordt pas significant negatief wanneer de toename zo groot is dat de kritische depositiewaarde wordt overschreden. In dergelijke gebieden is dus meer ruimte voor een toename van de stikstofdepositie.

Saldering

Om een ruimtelijke ontwikkeling of bestemmingsplan waarbij sprake is van meer stikstofdepositie op een stikstofgevoelig Natura 2000-gebied mogelijk te maken, kan gebruik worden gemaakt van intern of extern salderen. Door middel van salderen zorgt de initiatiefnemer ervoor dat de netto stikstofemissie niet toeneemt. Dit kan door middel van het staken van stikstof emitterende activiteiten binnen het projectgebied of plangebied zelf (intern salderen) of het staken van stikstof emitterende activiteiten op een locatie buiten het plangebied van de ruimtelijke ontwikkeling of het bestemmingsplan (extern salderen).

Bij de toepassing van intern of extern salderen gelden belangrijke voorwaarden, namelijk:

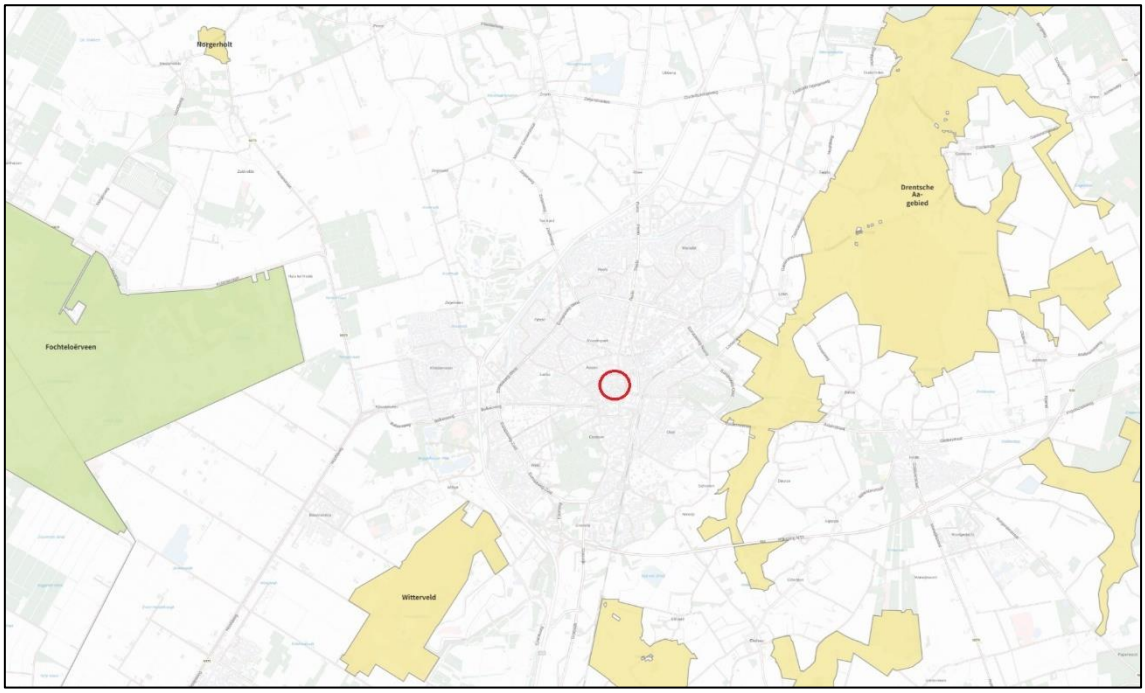
- om intern te mogen salderen, moet er sprake zijn van één project of één plan waarbij sprake is van één locatie waarbinnen de te salderen activiteiten zich bevinden;
- extern salderen wordt aangemerkt als een mitigerende of verzachtende maatregel in de zin van artikel 6, lid 3 van de Habitatrichtlijn en mag dus alleen plaatsvinden in het kader van een passende beoordeling.

Stikstofregistratiesysteem

Naast saldering bestaat er de mogelijkheid voor woningbouwprojecten waarbij sprake is van meer stikstofdepositie op een stikstofgevoelig Natura 2000-gebied mogelijk te maken via het stikstofregistratiesysteem. In dit stikstofregistratiesysteem wordt alle stikstofruimte van stikstofreducerende maatregelen opgeslagen. De door deze maatregelen beschikbaar gekomen ruimte kan voor maximaal 70% worden besteed aan economische ontwikkelingen.

3 Ligging plangebied

Zoals in de inleiding is aangegeven is het plangebied gelegen in de noordoostelijke binnenstad van Assen. Op de onderstaande afbeelding is de ligging van het plangebied ten opzichte van de meest nabij gelegen Natura 2000-gebieden weergegeven.



Afbeelding 2 – Ligging plangebied ten opzichte van de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden

De meest nabij gelegen Natura 2000-gebieden zijn:

- Drentsche Aa-gebied, gelegen op een afstand van circa 2 km;
- Witterveld, gelegen op een afstand van circa 3 km;
- Focheloërveen, gelegen op een afstand van circa 6 km;
- Norgerholt, gelegen op een afstand van circa 10 km.

4 Invoergegevens AERIUS

Met behulp van AERIUS kan de depositie als gevolg van de emissies van NO_x en NH_3 op Natura 2000-gebied worden berekend. Om de berekening te kunnen maken, moeten stikstofbronnen worden ingevoerd die bij het project of plan zullen worden gebruikt. In AERIUS zijn voor diverse bronnen standaard emissiekengetallen opgenomen op basis waarvan de emissies van NO_x en NH_3 kunnen worden bepaald. Het gaat dan om bronnen die worden gebruikt tijdens de sloop-, aanleg- en/of bouwfase en bronnen die later tijdens het gebruik van het project of plan worden ingezet.
Het gaat om bijvoorbeeld (mobiele) werktuigen, maar ook om het verkeer op, van en naar het terrein. Hoe bronnen moeten worden bepaald, is uitgewerkt in het handboek "Werken met AERIUS Calculator". Conform dit handboek dient bijvoorbeeld de verkeersgeneratie te worden beschouwd. Niet alleen het handboek speelt daarbij een rol. Ook gerechtelijke uitspraken zijn van belang. Zo blijkt uit jurisprudentie dat de gevolgen voor het milieu van het af- en aanrijdend verkeer niet meer aan de ruimtelijke ontwikkeling dient te worden toegerekend wanneer dit verkeer kan worden geacht te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval wanneer het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag nog niet, dan wel niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. De berekening heeft dienovereenkomstig plaatsgevonden.
Door de opdrachtgever is aangegeven dat de gebouwen gasloos worden uitgevoerd. Dit betekent dat geen rekening behoeft te worden gehouden met een emissie van NO_x ten behoeve van de verwarming. Dit wordt geborgd in de ruimtelijke procedure.
Ten behoeve van het intern salderen, de werkzaamheden en verkeersgeneratie van de ontwikkeling zijn de volgende invoergegevens in AERIUS gebruikt (zie afbeelding 4, 5, 6, 7, 8 en 9). De verschillende werkzaamheden en het gebruik zijn worst-case conform de planning van de gemeente over de jaren 2024, 2025, 2026, 2027 en 2028 verdeeld.

4.1 Referentiesituatie 2024 (bestaande situatie)

In het plangebied is 3.375 m^2 aan winkels aanwezig. Dit feitelijke planologisch legale gebruik maakt onderdeel uit van de referentiesituatie. De beëindiging van het gebruik van deze winkels is een positief onlosmakelijk gevolg van de verwezenlijking van het bestemmingsplan. De winkels zullen worden gesloopt wanneer de woningen gerealiseerd worden. Derhalve worden de winkels als interne salderingsmaatregel in de stikstofberekening betrokken.
De bestaande situatie wordt in AERIUS tegenover de nieuwe situatie gezet waarbij de stikstofdepositie van beide situaties wordt vergeleken. AERIUS rekent hierbij de netto toename of afname stikstofdepositie uit. In het model zijn de volgende gegevens t.b.v. de bestaande situatie ingevoerd.

4.1.1 Gasverbruik bestaande situatie (bron 1)

In het plangebied zijn een speelgoedwinkel, outdoorwinkel en woonwinkel van circa 3.375 m^2 aanwezig. Voor deze berekening is aangesloten op de kengetallen van 'Ontwikkeling energiekentallen utiliteitsgebouwen (J.M. Sipma & M.D.A. Rietkerk, januari 2016). Uit dit onderzoek blijkt dat voor

woonwarenwinkels uit kan worden gegaan van een gemiddeld gasverbruik van 16 m^3 per m^2 gebruiksoppervlak per jaar. Aangezien het bestaande gebruiksoppervlak circa 3.375 m^2 betreft kan ervan uit worden gegaan dat in de bestaande situatie per jaar gemiddeld 54.000 m^3 aan gas is verbruikt. Het bestaande programma stoot derhalve 26,6 kg NO_x/jr uit. De kentallen voor het omrekenen van het verbruik zijn afkomstig uit het TNO-onderzoek over installaties huishoudens[1]. De onderstaande formule is hiervoor gebruikt:
m^3 gas x factor 0,035174112 x emissiefactor 14 / 1000 = emissie kg NOx
Voor de uittreedhoogte is uitgegaan van de standaard uittreedhoogte die in het AERIUS-model voor winkels is opgenomen. Voor de berekening is niet uitgegaan van een gebouwinvloed aangezien het gebouw in de omgeving, waar vele andere winkels en andere gebouwen van gelijke omvang, niet dominant is.

4.1.2 Verkeersgeneratie winkels (bron 2)

In het model is het verkeer van en naar de winkels opgenomen, waarbij gebruik is gemaakt van CROW-publicatie 381, december 2018. Daarbij is gebruikgemaakt van de minimale kencijfers voor een woonwarenwinkel, sterk stedelijk, centrum (4,5 verkeersbewegingen per 100 m^2). In de bestaande situatie hebben de winkels een oppervlak van 3.375 m^2. Dit houdt in dat conform de CROW-publicatie 381 rekening moet worden gehouden met 152 verkeersbewegingen per etmaal. In de CROW-publicatie 381 is aangegeven dat 98% van deze verkeersbewegingen bezoekers betreffen. Derhalve is in deze AERIUS-berekening rekening gehouden met 3 verkeersbewegingen middelzwaar vrachtverkeer per etmaal ten behoeve van het leveren van goederen en dergelijken.
De verkeersbewegingen zijn ingetekend tot Het Kanaal. Op dit punt wordt er vanuit gegaan dat de verkeersbewegingen opgaan in het heersend verkeersbeeld.

Bij de indeling van verkeer in licht, middelzwaar en zwaar (vracht)verkeer is uitgegaan van de voertuigcategorieën van InfoMil (tabel 1).

Tabel 1. Bepaling voertuigcategorieën (InfoMil)

Categorie	**Alledaagse omschrijving**
Lichte motorvoertuigen	- alle personenauto's - de meeste bestelauto's - vrachtwagens met 4 wielen
Middelzware motorvoertuigen	- alle autobussen - vrachtwagens met 2 assen en 4 achterwielen
Zware motorvoertuigen	-vrachtwagens met 3 of meer assen - vrachtwagens met aanhanger - trekkers met oplegger

De totale emissie van de verkeersgeneratie van de winkels in de bestaande situatie bedraagt in dat geval 6,1 kg NO_x/jr en 0,2 kg NH_3/jr.

[1] TNO. (2014), Update NOx-emissiefactoren kleine vuurhaarden – glastuinbouw en huishoudens

4.1.3 Totale emissie bestaande situatie

De totale emissie van de bestaande situatie bedraagt 32,7 kg NO_x/jr en 0,2 kg NH_3/jr.

4.2 Aanlegfase 2024

4.2.1 Emissie mobiele werktuigen op de locatie (bron 1)

In de navolgende tabel zijn de invoergegevens van de mobiele werktuigen op de bouwlocatie voor het jaar 2024 weergegeven. In 2024 zal de herinrichting en 50 woningen worden gerealiseerd. Voor de berekening is uitgegaan van gemiddelden, gebaseerd op het bronbestand van BügelHajema Adviseurs[2].

Tabel 2. Emissie mobiele werktuigen bouwlocatie

Functie	Aantal	Werktuig	kW	Stage	Eenheid	Draai-uren	Verbruik liters /uur	Totaal Verbruik liters	Emissie NOx
Bouw woningen	50	graafmachine	200	Elek.	8 u/ won.	160 uur	-	-	- kg
	50	kraan	200	Elek.	8 u/ won.	160 uur	-	-	- kg
	50	heistelling	200	Elek.	4 u/ won.	80 uur	-	-	- kg
	50	betonstorter	200	Elek.	4 u/ won.	80 uur	-	-	- kg
	50	verreiker	60	Elek.	4 u/ won.	80 uur	-	-	- kg
Herinrich-ting	2.100 m^2	graafmachine	100	Elek.	2 u/ 50 m^2	84 uur	-	-	- kg
	2.100 m^2	kraan	100	Elek.	2 u/ 50 m^2	84 uur	-	-	- kg
Totale emissie in kg NOx /jaar									- kg

De totale emissie van mobiele werktuigen bedraagt 0 kg NO_x/jr.

4.2.2 Werkverkeer (bron 2)

Wat betreft het werkverkeer is rekening gehouden met de volgende ritten per jaar. Voor de berekening is uitgegaan van gemiddelden, gebaseerd op het bronbestand.

Tabel 3. Ritproductie werkverkeer

Functie	Aantal	Verkeer	Eenheid	Aantal
	50	Licht verkeer	100/won.	2.000
Woningen	50	Middelzwaar verkeer	20/won.	400
	50	Zwaar verkeer	4/won.	80
Herinrichting	2.100 m^2	Licht verkeer	40/100 m^2	840
	2.100 m^2	Middelzwaar verkeer	40/100 m^2	840
	2.100 m^2	Zwaar verkeer	0/100 m^2	0
		Licht verkeer		**2.840**
Totaal		**Middelzwaar verkeer**		**1.240**
		Zwaar verkeer		**80**

Bij de indeling van verkeer in licht, middelzwaar en zwaar (vracht)verkeer is uitgegaan van de voertuigcategorieën van InfoMil (tabel 1).

De totale emissie van het werkverkeer bedraagt 2,8 kg NO_x/jr.

[2] Voor de invoergegevens van mobiele werktuigen op de locatie is gebruik gemaakt van aannames afkomstig uit een door BügelHajema Adviseurs bijgehouden bronbestand. Dit bronbestand bevat gemiddelde cijfers over de inzet van mobiele werktuigen op de locatie en zijn verkregen door jarenlange ervaring met stikstofberekeningen.

4.2.3 Totale emissie aanlegfase 2024

De totale emissie van het plan in 2024 bedraagt ongeveer 2,8 kg NO_x/jr en minder dan één kg NH_3/jr.

4.3 Aanleg- en gebruiksfase 2025

4.3.1 Emissie mobiele werktuigen op de locatie (bron 1)

In de navolgende tabel zijn de invoergegevens van de mobiele werktuigen op de bouwlocatie voor het jaar 2025 weergegeven. In 2025 worden 50 woningen gerealiseerd. Voor de berekening is uitgegaan van gemiddelden, gebaseerd op het bronbestand van BügelHajema Adviseurs[3].

Tabel 4. Emissie mobiele werktuigen bouwlocatie

Functie	Aantal	Werktuig	kW	Stage	Eenheid	Draai-uren	Verbruik liters /uur	Totaal Verbruik liters	Emissie NOx
Bouw	50	graafmachine	200	Elek.	8 u/won.	160 uur	-	-	- kg
woningen	50	kraan	200	Elek.	8 u/won.	160 uur	-	-	- kg
	50	heistelling	200	Elek.	4 u/won.	80 uur	-	-	- kg
	50	betonstorter	200	Elek.	4 u/won.	80 uur	-	-	- kg
	50	verreiker	60	Elek.	4 u/won.	80 uur	-	-	- kg
Totale emissie in kg NOx /jaar									- kg

De totale emissie van mobiele werktuigen bedraagt 0 kg NO_x/jr.

4.3.2 Werkverkeer (bron 2)

Wat betreft het werkverkeer is rekening gehouden met de volgende ritten per jaar. Voor de berekening is uitgegaan van gemiddelden, gebaseerd op het bronbestand.

Tabel 5. Ritproductie werkverkeer

Functie	Aantal	Verkeer	Eenheid	Aantal
	50	Licht verkeer	100/won.	2.000
Woningen	50	Middelzwaar verkeer	20/won.	400
	50	Zwaar verkeer	4/won.	80
		Licht verkeer		**2.000**
Totaal		**Middelzwaar verkeer**		**400**
		Zwaar verkeer		**80**

Bij de indeling van verkeer in licht, middelzwaar en zwaar (vracht)verkeer is uitgegaan van de voertuigcategorieën van InfoMil (tabel 1).

De totale emissie van het werkverkeer bedraagt 1,2 kg NO_x/jr.

4.3.3 Verkeersgeneratie wooneenheden (bron 3 t/m 9)

Het planvoornemen bestaat uit de ontwikkeling van 200 nieuwe wooneenheden totaal. Aangezien ¼ van de woningen in 2024 is gerealiseerd is ¼ van de verkeersgeneratie in het rekenjaar 2025 opgenomen. Door de toename van het wonen in de binnenstad ontstaat er ook een grotere behoefte aan

[3] Voor de invoergegevens van mobiele werktuigen op de locatie is gebruik gemaakt van aannames afkomstig uit een door BügelHajema Adviseurs bijgehouden bronbestand. Dit bronbestand bevat gemiddelde cijfers over de inzet van mobiele werktuigen op de locatie en zijn verkregen door jarenlange ervaring met stikstofberekeningen.

parkeren voor bewoners. Dit zal zoveel mogelijk aangeboden worden in de publieke parkeergarages. Deze zijn goed bereikbaar en bijna altijd dichtbij (circa 200 meter). Bovendien hebben deze parkeergarages voldoende capaciteit om in deze behoefte te voorzien. Deze keuze is gemaakt met het Drents DNA in het achterhoofd. Door verkeersbewegingen en parkeerplaatsen te concentreren kan in de rest van de binnenstad meer ruimte en kwaliteit gemaakt worden voor bezoekers, bewoners, fietsers, voetgangers, groen enzovoort.

In het model is het verkeer van en naar het plangebied opgenomen, waarbij gebruik is gemaakt van CROW publicatie 381, december 2018. In de berekening is rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:

- Het gebied is te definiëren als 'sterk stedelijk' en 'centrum';
- Van het totaal aantal wooneenheden zal 30% toekomen aan sociale huur;
- De overige 70% zal vrije sector zijn waarvan de helft huurwoningen en de andere helft koopwoningen;
- 35% van de ritten zal plaatsvinden van en naar parkeergarage Triade;
- 35% van de ritten zal plaatsvinden van en naar parkeergarage Citadel;
- 20% van de ritten zal plaatsvinden van en naar parkeergarage Mercurius;
- 10% van de ritten zal plaatsvinden via overige wegen in het plangebied.

De volgende kencijfers zijn hierbij toegepast:

- 'Koop, huis, tussen/hoek' (6,2 ritten)
- 'Huur, huis, vrije sector' (6,2 ritten)
- 'Koop, appartement, midden' (4,5 ritten)
- 'Huur, appartement, duur' (4,5 ritten)
- 'Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)' (2,6 ritten)
- 'Huur, huis, sociale huur' (3,6 ritten)

Het beoogde woningbouwprogramma met de bijhorende verkeersgeneratie ziet er als volgt uit:

Tabel 6. Verkeersgeneratie wooneenheden

Type woning	Soort	Aantal	Kencijfer	Totaal per etmaal
Grondgebonden	Huur	23	6,2	142,6
	Koop	23	6,2	142,6
	Sociale huur	20	3,6	72
Appartement	Huur	47	4,5	211,5
	Koop	47	4,5	211,4
	Sociale huur	40	2,6	104
Totaal		**200**		**884,1**

Dit houdt in dat rekening moet worden gehouden met naar boven afgerond **885** ritten per etmaal.

Deze zijn als volgt verdeeld over het plangebied:

- 310 ritten vertrekkend uit parkeergarage Triade **(1/4 = 77,5, bron 3 en 4)**;
- 310 ritten vertrekkend uit parkeergarage Citadel **(1/4 = 77,5, bron 5 en 6)**;
- 177 ritten vertrekkend uit parkeergarage Mercurius **(1/4 = 44,25, bron 7 en 8)**;
- 88 ritten verspreid over het plangebied **(1/4 = 22, bron 9)**.

Bij de indeling van verkeer in licht, middelzwaar en zwaar (vracht)verkeer is uitgegaan van de voertuigcategorieën van InfoMil (tabel 1).

De totale emissie van de verkeersgeneratie van de wooneenheden in de gebruiksfase van 2025 bedraagt in dat geval 5,8 kg NO_x/jr.

4.3.4 Totale emissie aanlegfase 2025

De totale emissie van het plan in 2025 bedraagt ongeveer 7 kg NO_x/jr en 0,3 kg NH_3/jr.

4.4 Aanleg- en gebruiksfase 2026

4.4.1 Emissie mobiele werktuigen op de locatie (bron 1)

In de navolgende tabel zijn de invoergegevens van de mobiele werktuigen op de bouwlocatie voor het jaar 2026 weergegeven. In 2026 worden 50 woningen gerealiseerd. Voor de berekening is uitgegaan van gemiddelden, gebaseerd op het bronbestand van BügelHajema Adviseurs[4].

Tabel 7. Emissie mobiele werktuigen bouwlocatie

Functie	Aantal	Werktuig	kW	Stage	Eenheid	Draai-uren	Verbruik liters /uur	Totaal Verbruik liters	Emissie NOx
Bouw woningen	50	graafmachine	200	Elek.	8 u/won.	160 uur	-	-	- kg
	50	kraan	200	Elek.	8 u/won.	160 uur	-	-	- kg
	50	heistelling	200	Elek.	4 u/won.	80 uur	-	-	- kg
	50	betonstorter	200	Elek.	4 u/won.	80 uur	-	-	- kg
	50	verreiker	60	Elek.	4 u/won.	80 uur	-	-	- kg
Totale emissie in kg NOx /jaar									- kg

De totale emissie van mobiele werktuigen bedraagt 0 kg NO_x/jr.

4.4.2 Werkverkeer (bron 2)

Wat betreft het werkverkeer is rekening gehouden met de volgende ritten per jaar. Voor de berekening is uitgegaan van gemiddelden, gebaseerd op het bronbestand.

[4] Voor de invoergegevens van mobiele werktuigen op de locatie is gebruik gemaakt van aannames afkomstig uit een door BügelHajema Adviseurs bijgehouden bronbestand. Dit bronbestand bevat gemiddelde cijfers over de inzet van mobiele werktuigen op de locatie en zijn verkregen door jarenlange ervaring met stikstofberekeningen.

Tabel 8. Ritproductie werkverkeer

Functie	Aantal	Verkeer	Eenheid	Aantal
	50	Licht verkeer	100/won.	2.000
Woningen	50	Middelzwaar verkeer	20/won.	400
	50	Zwaar verkeer	4/won.	80
		Licht verkeer		**2.000**
Totaal		**Middelzwaar verkeer**		**400**
		Zwaar verkeer		**80**

Bij de indeling van verkeer in licht, middelzwaar en zwaar (vracht)verkeer is uitgegaan van de voertuigcategorieën van InfoMil (tabel 1).

De totale emissie van het werkverkeer bedraagt 1,1 kg NO_x/jr.

4.4.3 Verkeersgeneratie wooneenheden (bron 3 t/m 9)

Het planvoornemen bestaat uit de ontwikkeling van 200 nieuwe wooneenheden totaal. Aangezien ¼ van de woningen in 2025 is gerealiseerd is ½ van de verkeersgeneratie in het rekenjaar 2026 opgenomen. Door de toename van het wonen in de binnenstad ontstaat er ook een grotere behoefte aan parkeren voor bewoners. Dit zal zoveel mogelijk aangeboden worden in de publieke parkeergarages. Deze zijn goed bereikbaar en bijna altijd dichtbij (circa 200 meter). Bovendien hebben deze parkeergarages voldoende capaciteit om in deze behoefte te voorzien. Deze keuze is gemaakt met het Drents DNA in het achterhoofd. Door verkeersbewegingen en parkeerplaatsen te concentreren kan in de rest van de binnenstad meer ruimte en kwaliteit gemaakt worden voor bezoekers, bewoners, fietsers, voetgangers, groen enzovoort.

In het model is het verkeer van en naar het plangebied opgenomen, waarbij gebruik is gemaakt van CROW publicatie 381, december 2018. In de berekening is rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:

- Het gebied is te definiëren als ‘sterk stedelijk’ en ‘centrum’;
- Van het totaal aantal wooneenheden zal 30% toekomen aan sociale huur;
- De overige 70% zal vrije sector zijn waarvan de helft huurwoningen en de andere helft koopwoningen;
- 35% van de ritten zal plaatsvinden van en naar parkeergarage Triade;
- 35% van de ritten zal plaatsvinden van en naar parkeergarage Citadel;
- 20% van de ritten zal plaatsvinden van en naar parkeergarage Mercurius;
- 10% van de ritten zal plaatsvinden via overige wegen in het plangebied.

De volgende kencijfers zijn hierbij toegepast:

- ‘Koop, huis, tussen/hoek’ (6,2 ritten)
- ‘Huur, huis, vrije sector’ (6,2 ritten)
- ‘Koop, appartement, midden’ (4,5 ritten)
- ‘Huur, appartement, duur’ (4,5 ritten)
- ‘Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)’ (2,6 ritten)
- ‘Huur, huis, sociale huur’ (3,6 ritten)

Het beoogde woningbouwprogramma met de bijhorende verkeersgeneratie ziet er als volgt uit:

Tabel 9. Verkeersgeneratie wooneenheden

Type woning	Soort	Aantal	Kencijfer	Totaal per etmaal
Grondgebonden	Huur	23	6,2	142,6
	Koop	23	6,2	142,6
	Sociale huur	20	3,6	72
Appartement	Huur	47	4,5	211,5
	Koop	47	4,5	211,4
	Sociale huur	40	2,6	104
Totaal		**200**		**884,1**

Dit houdt in dat rekening moet worden gehouden met naar boven afgerond **885** ritten per etmaal.

Deze zijn als volgt verdeeld over het plangebied:
- 310 ritten vertrekkend uit parkeergarage Triade **(1/2 = 155, bron 3 en 4)**;
- 310 ritten vertrekkend uit parkeergarage Citadel **(1/2 = 155, bron 5 en 6)**;
- 177 ritten vertrekkend uit parkeergarage Mercurius **(1/2 = 88,5, bron 7 en 8)**;
- 88 ritten verspreid over het plangebied **(1/2 = 44, bron 9)**.

Bij de indeling van verkeer in licht, middelzwaar en zwaar (vracht)verkeer is uitgegaan van de voertuigcategorieën van InfoMil (tabel 1).

De totale emissie van de verkeersgeneratie van de wooneenheden in de gebruiksfase van 2026 bedraagt in dat geval **11,2 kg NO_x/jr**.

4.4.4 Totale emissie aanlegfase 2026

De totale emissie van het plan in 2026 bedraagt ongeveer 12,3 kg NO_x/jr en 0,5 kg NH_3/jr.

4.5 Aanleg- en gebruiksfase 2027

4.5.1 Emissie mobiele werktuigen op de locatie (bron 1)

In de navolgende tabel zijn de invoergegevens van de mobiele werktuigen op de bouwlocatie voor het jaar 2027 weergegeven. In 2027 worden 50 woningen gerealiseerd. Voor de berekening is uitgegaan van gemiddelden, gebaseerd op het bronbestand van BügelHajema Adviseurs[5].

Tabel 10. Emissie mobiele werktuigen bouwlocatie

[5] Voor de invoergegevens van mobiele werktuigen op de locatie is gebruik gemaakt van aannames afkomstig uit een door BügelHajema Adviseurs bijgehouden bronbestand. Dit bronbestand bevat gemiddelde cijfers over de inzet van mobiele werktuigen op de locatie en zijn verkregen door jarenlange ervaring met stikstofberekeningen.

Functie	Aantal	Werktuig	kW	Stage	Eenheid		Draai-uren	Verbruik liters /uur	Totaal Verbruik liters	Emissie NOx
Bouw	50	graafmachine	200	Elek.	8 u/	won.	160 uur	-	-	- kg
woningen	50	kraan	200	Elek.	8 u/	won.	160 uur	-	-	- kg
	50	heistelling	200	Elek.	4 u/	won.	80 uur	-	-	- kg
	50	betonstorter	200	Elek.	4 u/	won.	80 uur	-	-	- kg
	50	verreiker	60	Elek.	4 u/	won.	80 uur	-	-	- kg
Totale emissie in kg NOx /jaar										- kg

De totale emissie van mobiele werktuigen bedraagt 0 kg NO_x/jr.

4.5.2 Werkverkeer (bron 2)

Wat betreft het werkverkeer is rekening gehouden met de volgende ritten per jaar. Voor de berekening is uitgegaan van gemiddelden, gebaseerd op het bronbestand.

Tabel 11. Ritproductie werkverkeer

Functie	Aantal	Verkeer	Eenheid	Aantal
	50	Licht verkeer	100/won.	2.000
Woningen	50	Middelzwaar verkeer	20/won.	400
	50	Zwaar verkeer	4/won.	80
		Licht verkeer		**2.000**
Totaal		**Middelzwaar verkeer**		**400**
		Zwaar verkeer		**80**

Bij de indeling van verkeer in licht, middelzwaar en zwaar (vracht)verkeer is uitgegaan van de voertuigcategorieën van InfoMil (tabel 1).

De totale emissie van het werkverkeer bedraagt 1,1 kg NO_x/jr.

4.5.3 Verkeersgeneratie wooneenheden (bron 3 t/m 9)

Het planvoornemen bestaat uit de ontwikkeling van 200 nieuwe wooneenheden totaal. Aangezien ¼ van de woningen in 2026 is gerealiseerd is ¾ van de verkeersgeneratie in het rekenjaar 2027 opgenomen. Door de toename van het wonen in de binnenstad ontstaat er ook een grotere behoefte aan parkeren voor bewoners. Dit zal zoveel mogelijk aangeboden worden in de publieke parkeergarages. Deze zijn goed bereikbaar en bijna altijd dichtbij (circa 200 meter). Bovendien hebben deze parkeergarages voldoende capaciteit om in deze behoefte te voorzien. Deze keuze is gemaakt met het Drents DNA in het achterhoofd. Door verkeersbewegingen en parkeerplaatsen te concentreren kan in de rest van de binnenstad meer ruimte en kwaliteit gemaakt worden voor bezoekers, bewoners, fietsers, voetgangers, groen enzovoort.

In het model is het verkeer van en naar het plangebied opgenomen, waarbij gebruik is gemaakt van CROW publicatie 381, december 2018. In de berekening is rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:

- Het gebied is te definiëren als ‘sterk stedelijk’ en ‘centrum’;
- Van het totaal aantal wooneenheden zal 30% toekomen aan sociale huur;
- De overige 70% zal vrije sector zijn waarvan de helft huurwoningen en de andere helft koopwoningen;

- 35% van de ritten zal plaatsvinden van en naar parkeergarage Triade;
- 35% van de ritten zal plaatsvinden van en naar parkeergarage Citadel;
- 20% van de ritten zal plaatsvinden van en naar parkeergarage Mercurius;
- 10% van de ritten zal plaatsvinden via overige wegen in het plangebied.

De volgende kencijfers zijn hierbij toegepast:

- 'Koop, huis, tussen/hoek' (6,2 ritten)
- 'Huur, huis, vrije sector' (6,2 ritten)
- 'Koop, appartement, midden' (4,5 ritten)
- 'Huur, appartement, duur' (4,5 ritten)
- 'Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)' (2,6 ritten)
- 'Huur, huis, sociale huur' (3,6 ritten)

Het beoogde woningbouwprogramma met de bijhorende verkeersgeneratie ziet er als volgt uit:

Tabel 12. Verkeersgeneratie wooneenheden

Type woning	Soort	Aantal	Kencijfer	Totaal per etmaal
Grondgebonden	Huur	23	6,2	142,6
	Koop	23	6,2	142,6
	Sociale huur	20	3,6	72
Appartement	Huur	47	4,5	211,5
	Koop	47	4,5	211,4
	Sociale huur	40	2,6	104
Totaal		**200**		**884,1**

Dit houdt in dat rekening moet worden gehouden met naar boven afgerond **885** ritten per etmaal.

Deze zijn als volgt verdeeld over het plangebied:

- 310 ritten vertrekkend uit parkeergarage Triade **(3/4 = 232,5, bron 3 en 4)**;
- 310 ritten vertrekkend uit parkeergarage Citadel **(3/4 = 232,5, bron 5 en 6)**;
- 177 ritten vertrekkend uit parkeergarage Mercurius **(3/4 = 132,75, bron 7 en 8)**;
- 88 ritten verspreid over het plangebied **(3/4 = 66, bron 9)**.

Bij de indeling van verkeer in licht, middelzwaar en zwaar (vracht)verkeer is uitgegaan van de voertuigcategorieën van InfoMil (tabel 1).

De totale emissie van de verkeersgeneratie van de wooneenheden in de gebruiksfase van 2027 bedraagt in dat geval **16,2 kg NO_x/jr**.

4.5.4 Totale emissie aanleg- en gebruiksfase 2027

De totale emissie van het plan in 2027 bedraagt ongeveer 17,3 kg NO_x/jr en 0,7 kg NH_3/jr.

4.6 Gebruiksfase 2028

4.6.1 Plangebied (bron 1)

Voor de duidelijkheid is het plangebied als bron 1 opgenomen. Aan deze bron is geen emissie gekoppeld.

4.6.2 Verkeersgeneratie wooneenheden (bron 2 t/m 8)

Het planvoornemen bestaat uit de ontwikkeling van 200 nieuwe wooneenheden totaal. Aangezien ¼ van de woningen in 2027 is gerealiseerd is de verkeersgeneratie van 200 woningen in het rekenjaar 2028 opgenomen. Door de toename van het wonen in de binnenstad ontstaat er ook een grotere behoefte aan parkeren voor bewoners. Dit zal zoveel mogelijk aangeboden worden in de publieke parkeergarages. Deze zijn goed bereikbaar en bijna altijd dichtbij (circa 200 meter). Bovendien hebben deze parkeergarages voldoende capaciteit om in deze behoefte te voorzien. Deze keuze is gemaakt met het Drents DNA in het achterhoofd. Door verkeersbewegingen en parkeerplaatsen te concentreren kan in de rest van de binnenstad meer ruimte en kwaliteit gemaakt worden voor bezoekers, bewoners, fietsers, voetgangers, groen enzovoort.

In het model is het verkeer van en naar het plangebied opgenomen, waarbij gebruik is gemaakt van CROW publicatie 381, december 2018. In de berekening is rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:

- Het gebied is te definiëren als ‘sterk stedelijk’ en ‘centrum’;
- Van het totaal aantal wooneenheden zal 30% toekomen aan sociale huur;
- De overige 70% zal vrije sector zijn waarvan de helft huurwoningen en de andere helft koopwoningen;
- 35% van de ritten zal plaatsvinden van en naar parkeergarage Triade;
- 35% van de ritten zal plaatsvinden van en naar parkeergarage Citadel;
- 20% van de ritten zal plaatsvinden van en naar parkeergarage Mercurius;
- 10% van de ritten zal plaatsvinden via overige wegen in het plangebied.

De volgende kencijfers zijn hierbij toegepast:

- ‘Koop, huis, tussen/hoek’ (6,2 ritten)
- ‘Huur, huis, vrije sector’ (6,2 ritten)
- ‘Koop, appartement, midden’ (4,5 ritten)
- ‘Huur, appartement, duur’ (4,5 ritten)
- ‘Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)’ (2,6 ritten)
- ‘Huur, huis, sociale huur’ (3,6 ritten)

Het beoogde woningbouwprogramma met de bijhorende verkeersgeneratie ziet er als volgt uit:

Tabel 13. Verkeersgeneratie wooneenheden

Type woning	Soort	Aantal	Kencijfer	Totaal per etmaal
Grondgebonden	Huur	23	6,2	142,6
	Koop	23	6,2	142,6
	Sociale huur	20	3,6	72
Appartement	Huur	47	4,5	211,5
	Koop	47	4,5	211,4
	Sociale huur	40	2,6	104
Totaal		**200**		**884,1**

Dit houdt in dat rekening moet worden gehouden met naar boven afgerond **885** ritten per etmaal.

Deze zijn als volgt verdeeld over het plangebied:
- 310 ritten vertrekkend uit parkeergarage Triade **(bron 2 en 3)**;
- 310 ritten vertrekkend uit parkeergarage Citadel **(bron 4 en 5)**;
- 177 ritten vertrekkend uit parkeergarage Mercurius **(bron 6 en 7)**;
- 88 ritten verspreid over het plangebied **(bron 8)**.

Bij de indeling van verkeer in licht, middelzwaar en zwaar (vracht)verkeer is uitgegaan van de voertuigcategorieën van InfoMil (tabel 1).

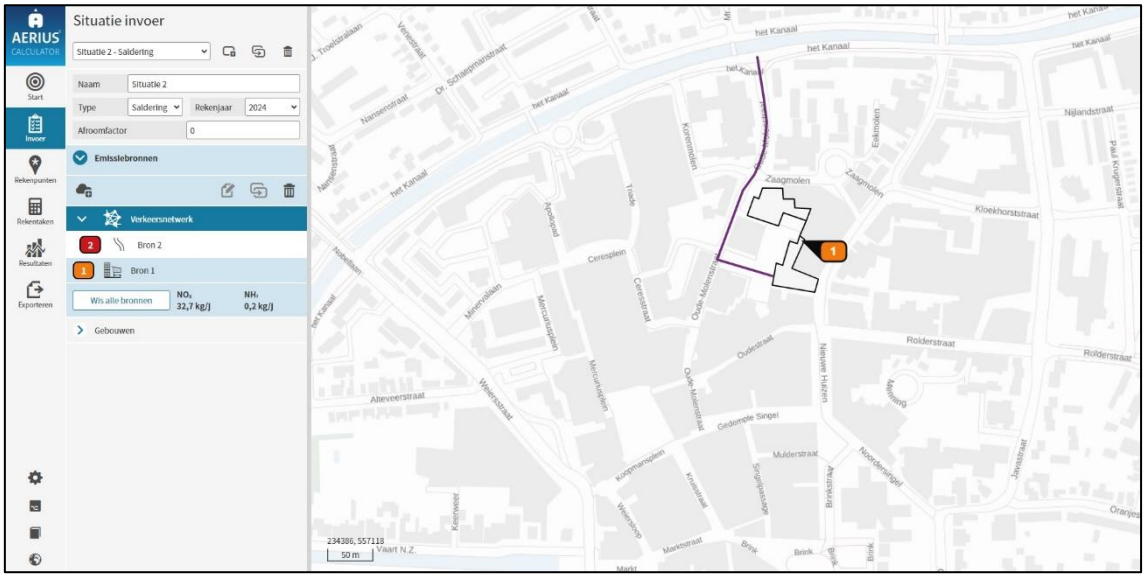
De totale emissie van de verkeersgeneratie van de wooneenheden in de gebruiksfase bedraagt in dat geval **20,8 kg NO_x/jr**.

4.6.3 Totale emissie gebruiksfase 2028

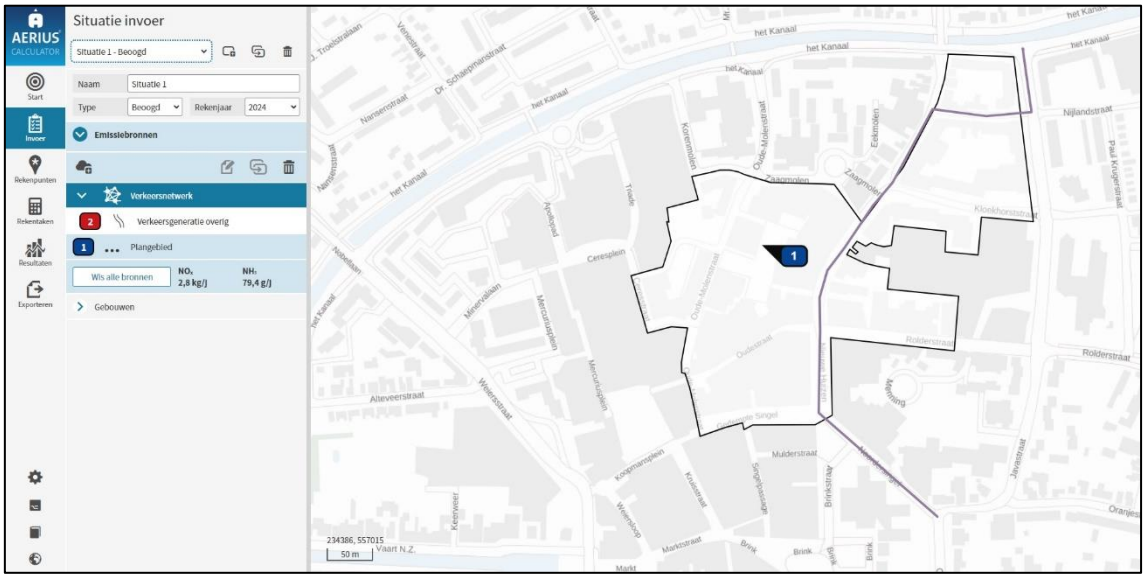
De totale emissie van het plan in 2028 bedraagt ongeveer 20,8 kg NO_x/jr en 0,9 kg NH_3/jr.

5 Model

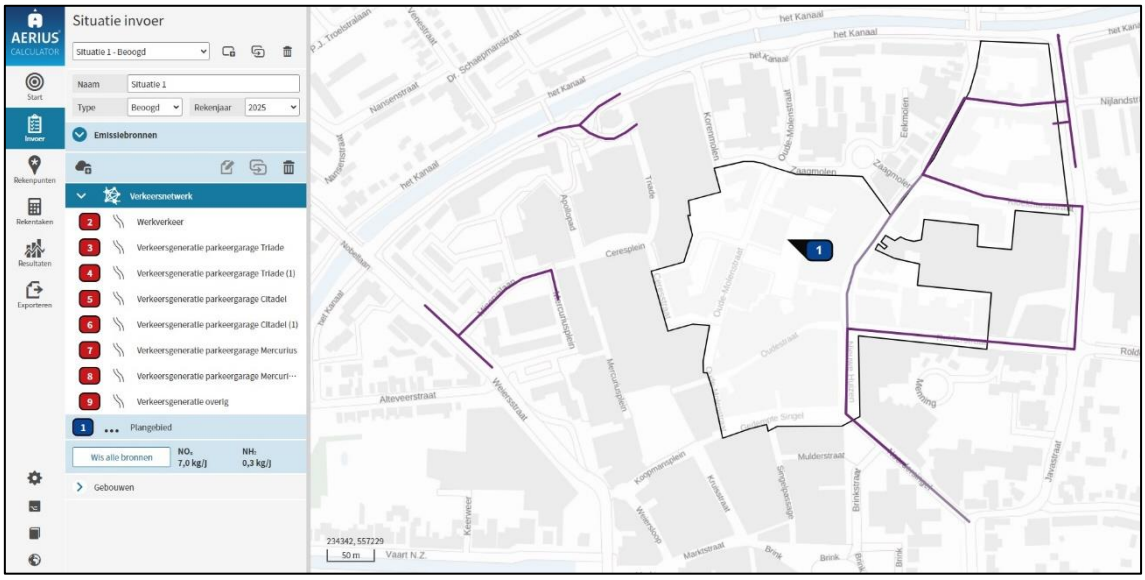
De emissie en depositie van het plan zijn bepaald met behulp van het AERIUS pakket (12 februari 2024). In de berekening is uitgegaan van de rekenjaren 2024, 2025, 2026, 2027 en 2028. Indien het plan later zal worden uitgevoerd, kan deze berekening als worstcase worden beschouwd. In latere rekenjaren zal de emissiefactor van onder andere verkeersbewegingen namelijk afnemen. Navolgend is van het modellen een afbeelding opgenomen.



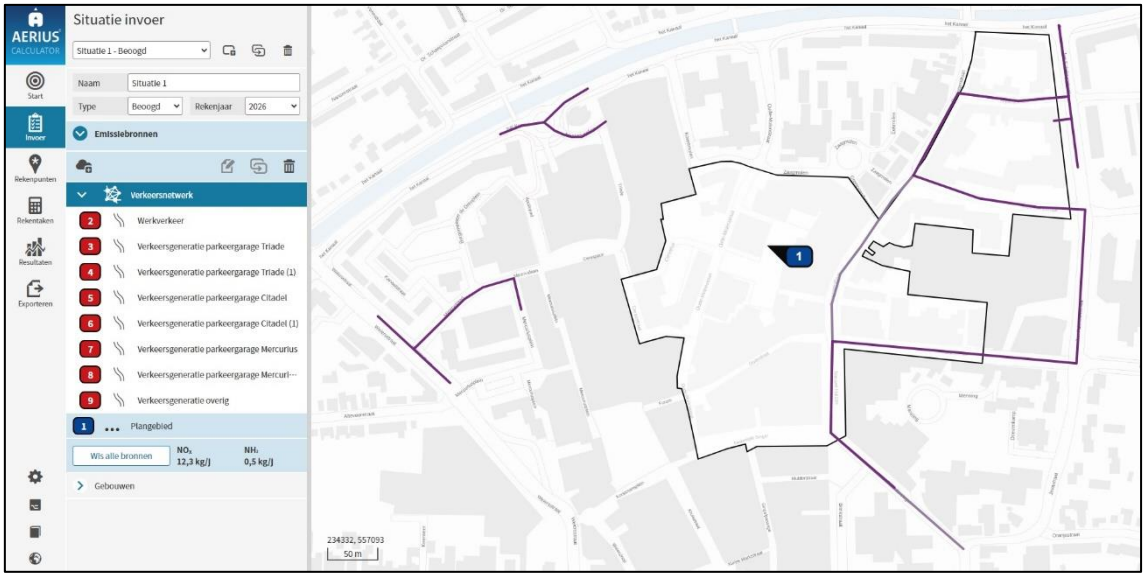
Afbeelding 3 - AERIUS-model referentiesituatie



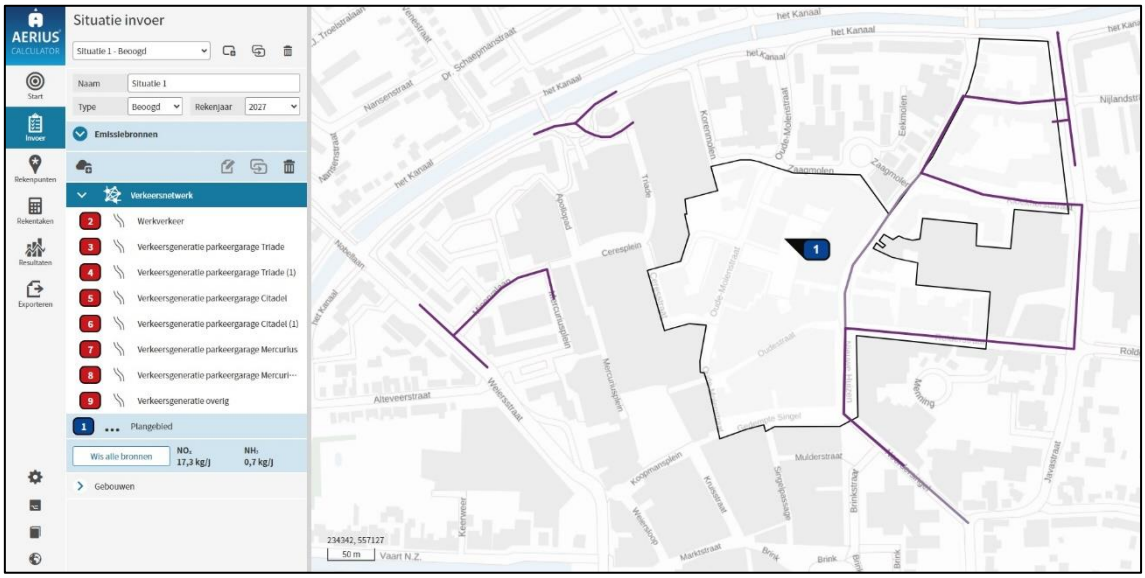
Afbeelding 4 - AERIUS-model aanlegfase 2024



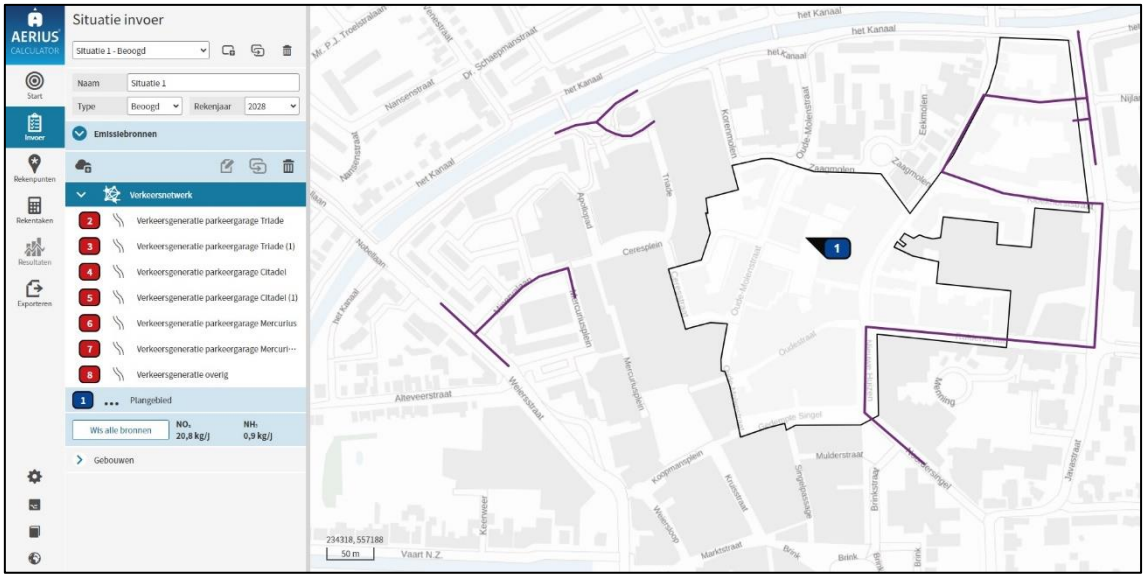
Afbeelding 5 - AERIUS-model aanleg- en gebruiksfase 2025



Afbeelding 6 - AERIUS-model aanleg- en gebruiksfase 2026



Afbeelding 7 - AERIUS-model aanleg en gebruiksfase 2027



Afbeelding 8 - AERIUS-model gebruiksfase 2028

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2023.1_20240207_c93f01d6e8

Database versie 2023.1_c93f01d6e8_calculator_nl_stable

Rekenresultaten en conclusie

De berekeningen met AERIUS genereren een rekenresultaat en een pdf-bestand waarin wordt geconstateerd dat het bestemmingsplan niet leidt tot een toename van effecten ten opzichte van de planologische referentiesituatie (de effecten die nu al kunnen worden veroorzaakt, voor zover planologisch legaal).



Afbeelding 9 – Rekenresultaat alle fasen

Met betrekking tot de invoergegevens van de AERIUS-berekening is uitgegaan van elektrische mobiele werktuigen. Deze uitgangspunten dienen te worden geborgd in het bestemmingsplan. Met het toepassen van intern salderen en het gebruik van elektrische mobiele werktuigen treedt er door stikstofdepositie geen negatief effect op in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) beschermde Natura 2000-gebieden. Een vergunning van de Wnb is in het kader van de stikstofdepositie dan ook niet nodig.

Bijlage 1

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	Gemeente Assen
Inrichtingslocatie	Binnenstad Noordoost, n.v.t. Assen

Activiteit

Omschrijving	Binnenstad Noordoost
Toelichting	Toevoeging van 200 wooneenheden in het noordoostelijke deel van de binnenstad van Assen met als uitgangspunt dat er zoveel mogelijk in parkeergarages wordt geparkeerd. Aanleg 2024

Berekening

AERIUS kenmerk	RTEEXXAKwrw7
Datum berekening	12 februari 2024, 14:19
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Situatie 1 - Beoogd	2024	79,4 g/j	2,8 kg/j
Situatie 2 - Saldering	2024	0,2 kg/j	32,7 kg/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Situatie 1 - Beoogd	-		
Situatie 2 - Saldering	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Saldering

Afroomfactor	0,00

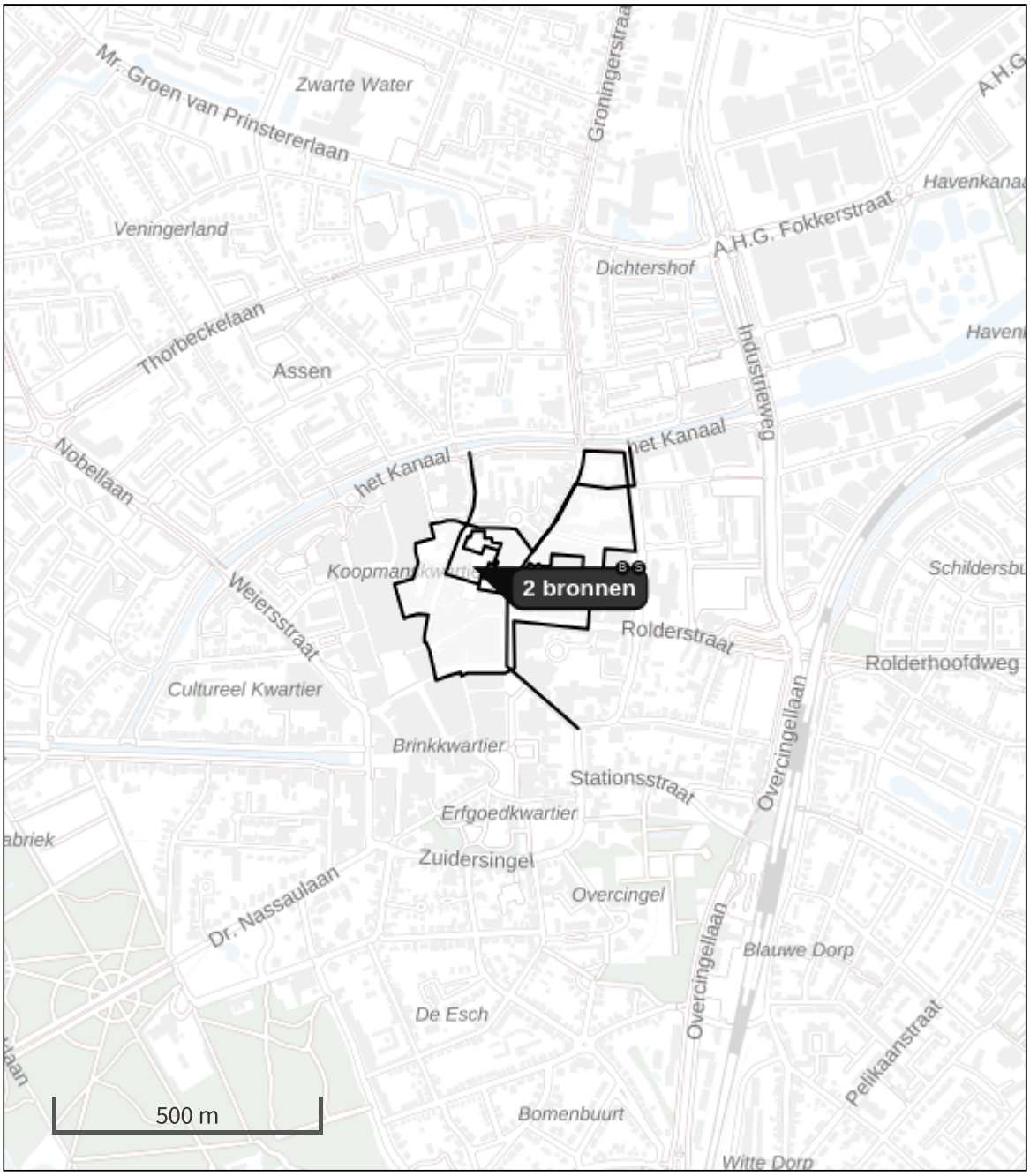
Situatie 2 (Saldering), rekenjaar 2024

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Wonen en Werken | Kantoren en winkels | Bron 1	-	26,6 kg/j
Verkeersnetwerk	0,2 kg/j	6,1 kg/j

Situatie 1 (Beoogd), rekenjaar 2024

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Anders... | Anders... | Plangebied	-	-
Verkeersnetwerk	79,4 g/j	2,8 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 1" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Situatie 2, Rekenjaar 2024

1 Wonen en Werken | Kantoren en winkels

Naam	Bron 1	Uittreedhoogte	11,0 m	NO_x	26,6 kg/j
Locatie	X:233956,51 Y:557320,72	Warmteinhoud	0,014 MW		
		Spreiding	6 m		
Oppervlakte	0,32 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Standaard Profiel Industrie				

2 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Bron 2				NO_x	6,1 kg/j
Locatie	X:233892,43 Y:557381,16	Type scherm	-	-	NO_2	1,0 kg/j
Lengte	309,63 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,2 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	149,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	3,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

Situatie 1, Rekenjaar 2024

1 Anders... | Anders...

Naam	Plangebied	Uittreedhoogte	0,0 m
Locatie	X:233912,41 Y:557314,7	Warmteinhoud	0,000 MW
		Spreiding	0 m
Oppervlakte	9,06 ha		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd		
Temporele variatie	Continue Emissie		

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeersgeneratie overig		Links	Rechts	NO_x	2,8 kg/j
Locatie	X:234006,89 Y:557311,96	Type scherm	-	-	NO_2	0,6 kg/j
Lengte	753,35 m	Hoogte	-	-	NH_3	79,4 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	2.840,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1.240,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	80,0 /jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2023.1_20240207_c93f01d6e8
Database versie	2023.1_c93f01d6e8_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://link.aerius.nl/website

Bijlage 2

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	Gemeente Assen
Inrichtingslocatie	Binnenstad Noordoost, n.v.t. Assen

Activiteit

Omschrijving	Binnenstad Noordoost
Toelichting	Toevoeging van 200 wooneenheden in het noordoostelijke deel van de binnenstad van Assen met als uitgangspunt dat er zoveel mogelijk in parkeergarages wordt geparkeerd. Aanleg- en gebruik 2025

Berekening

AERIUS kenmerk	RaghRFWHKN6D
Datum berekening	12 februari 2024, 14:37
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Situatie 1 - Beoogd	2025	0,3 kg/j	7,0 kg/j
Situatie 2 - Saldering	2024	0,2 kg/j	32,7 kg/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Situatie 1 - Beoogd	-		
Situatie 2 - Saldering	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Saldering

Afroomfactor	0,00

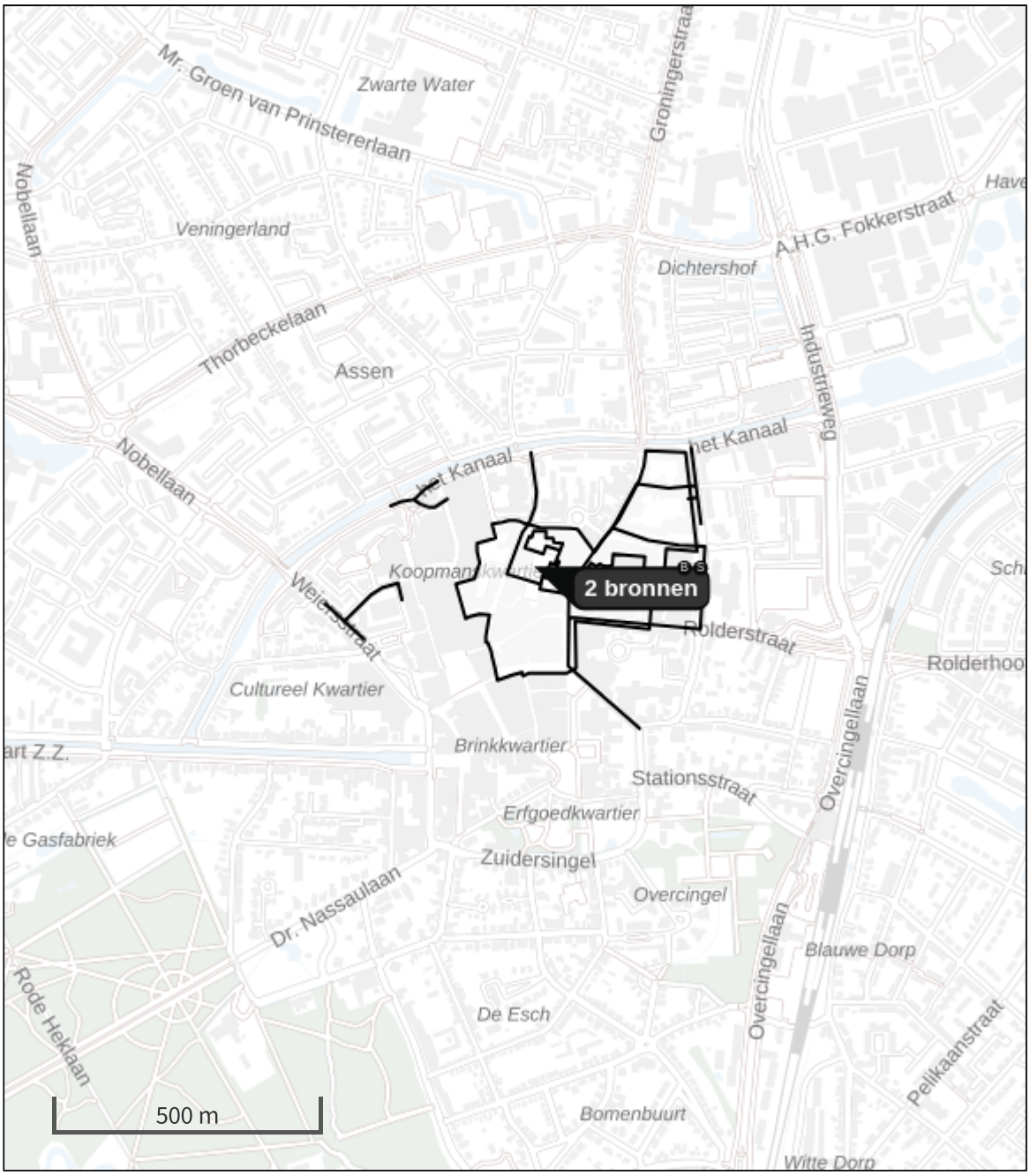
Situatie 2 (Saldering), rekenjaar 2024

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Wonen en Werken | Kantoren en winkels | Bron 1	-	26,6 kg/j
Verkeersnetwerk	0,2 kg/j	6,1 kg/j

Situatie 1 (Beoogd), rekenjaar 2025

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Anders... | Anders... | Plangebied	-	-
Verkeersnetwerk	0,3 kg/j	7,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald

- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 1" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Situatie 2, Rekenjaar 2024

1 Wonen en Werken | Kantoren en winkels

Naam	Bron 1	Uittreedhoogte	11,0 m	NO_x	26,6 kg/j
Locatie	X:233956,51 Y:557320,72	Warmteinhoud	0,014 MW		
		Spreiding	6 m		
Oppervlakte	0,32 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Standaard Profiel Industrie				

2 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Bron 2				NO_x	6,1 kg/j
Locatie	X:233892,43 Y:557381,16	Type scherm	-	-	NO_2	1,0 kg/j
Lengte	309,63 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,2 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	149,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	3,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

Situatie 1, Rekenjaar 2025

1 Anders... | Anders...

Naam	Plangebied	Uittreedhoogte	0,0 m
Locatie	X:233912,41 Y:557314,7	Warmteinhoud	0,000 MW
		Spreiding	0 m
Oppervlakte	9,06 ha		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd		
Temporele variatie	Continue Emissie		

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Werkverkeer		Links	Rechts	NO_x	1,2 kg/j
Locatie	X:234006,89 Y:557311,96	Type scherm	-	-	NO_2	0,3 kg/j
Lengte	753,35 m	Hoogte	-	-	NH_3	35,3 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	2.000,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	400,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	80,0 /jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

3 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Triade		Links	Rechts	NO_x	0,6 kg/j
Locatie	X:233715,69 Y:557425,53	Type scherm	-	-	NO_2	87,3 g/j
Lengte	72,46 m	Hoogte	-	-	NH_3	23,3 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	78,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

4 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Triade (1)		Links	Rechts	NO_x	0,8 kg/j
Locatie	X:233687,97 Y:557443,89	Type scherm	-	-	NO_2	0,1 kg/j
Lengte	103,25 m	Hoogte	-	-	NH_3	33,2 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	78,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

5 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Citadel				NO_x	0,8 kg/j
Locatie	X:234223,21 Y:557444,37	Type scherm	-	-	NO_2	0,1 kg/j
Lengte	100,39 m	Hoogte	-	-	NH_3	32,3 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	78,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

6 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Citadel (1)				NO_x	0,1 kg/j
Locatie	X:234214,39 Y:557443,11	Type scherm	-	-	NO_2	21,9 g/j
Lengte	18,18 m	Hoogte	-	-	NH_3	5,8 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	78,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

7 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Mercurius				NO_x	0,7 kg/j
Locatie	X:233609,35 Y:557263,93	Type scherm	-	-	NO_2	0,1 kg/j
Lengte	161,19 m	Hoogte	-	-	NH_3	29,3 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	44,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

8 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Mercurius (1)		Links	Rechts	NO_x	0,4 kg/j
Locatie	X:233551,53 Y:557208,33	Type scherm	-	-	NO_2	68,1 g/j
Lengte	100,31 m	Hoogte	-	-	NH_3	18,2 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	44,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

9 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeersgeneratie overig		Links	Rechts	NO_x	2,3 kg/j
Locatie	X:234233,84 Y:557290,04	Type scherm	-	-	NO_2	0,4 kg/j
Lengte	1.051,79 m	Hoogte	-	-	NH_3	95,4 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	22,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2023.1_20240207_c93f01d6e8
Database versie	2023.1_c93f01d6e8_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://link.aerius.nl/website

Bijlage 3

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	Gemeente Assen
Inrichtingslocatie	Binnenstad Noordoost, n.v.t. Assen

Activiteit

Omschrijving	Binnenstad Noordoost
Toelichting	Toevoeging van 200 wooneenheden in het noordoostelijke deel van de binnenstad van Assen met als uitgangspunt dat er zoveel mogelijk in parkeergarages wordt geparkeerd. Aanleg- en gebruik 2026

Berekening

AERIUS kenmerk	RkNzTFcP4oW4
Datum berekening	12 februari 2024, 14:43
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Situatie 1 - Beoogd	2026	0,5 kg/j	12,3 kg/j
Situatie 2 - Saldering	2024	0,2 kg/j	32,7 kg/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Situatie 1 - Beoogd	-		
Situatie 2 - Saldering	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Saldering

Afroomfactor	0,00

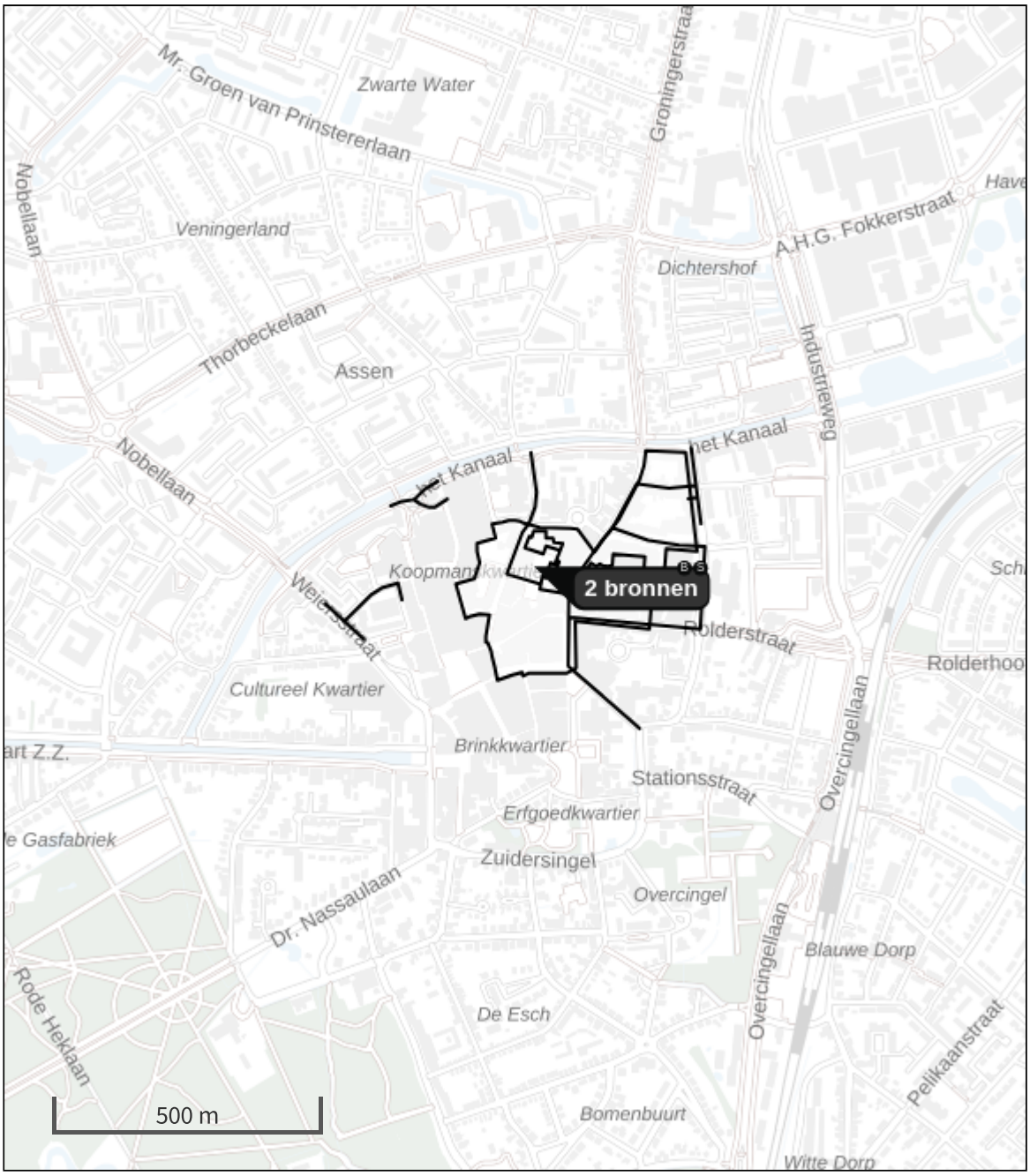
Situatie 2 (Saldering), rekenjaar 2024

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Wonen en Werken | Kantoren en winkels | Bron 1	-	26,6 kg/j
Verkeersnetwerk	0,2 kg/j	6,1 kg/j

Situatie 1 (Beoogd), rekenjaar 2026

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Anders... | Anders... | Plangebied	-	-
Verkeersnetwerk	0,5 kg/j	12,3 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald

- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 1" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Situatie 2, Rekenjaar 2024

1 Wonen en Werken | Kantoren en winkels

Naam	Bron 1	Uittreedhoogte	11,0 m	NO_x	26,6 kg/j
Locatie	X:233956,51 Y:557320,72	Warmteinhoud	0,014 MW		
		Spreiding	6 m		
Oppervlakte	0,32 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Standaard Profiel Industrie				

2 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Bron 2				NO_x	6,1 kg/j
Locatie	X:233892,43 Y:557381,16	Type scherm	-	-	NO_2	1,0 kg/j
Lengte	309,63 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,2 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	149,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	3,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

Situatie 1, Rekenjaar 2026

1 Anders... | Anders...

Naam	Plangebied	Uittreedhoogte	0,0 m
Locatie	X:233912,41 Y:557314,7	Warmteinhoud	0,000 MW
		Spreiding	0 m
Oppervlakte	9,06 ha		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd		
Temporele variatie	Continue Emissie		

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Werkverkeer		Links	Rechts	NO_x	1,1 kg/j
Locatie	X:234006,89 Y:557311,96	Type scherm	-	-	NO_2	0,3 kg/j
Lengte	753,35 m	Hoogte	-	-	NH_3	35,4 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	2.000,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	400,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	80,0 /jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

3 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Triade		Links	Rechts	NO_x	1,1 kg/j
Locatie	X:233715,69 Y:557425,53	Type scherm	-	-	NO_2	0,2 kg/j
Lengte	72,46 m	Hoogte	-	-	NH_3	45,5 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	155,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

4 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Triade (1)		Links	Rechts	NO_x	1,6 kg/j
Locatie	X:233687,97 Y:557443,89	Type scherm	-	-	NO_2	0,2 kg/j
Lengte	103,25 m	Hoogte	-	-	NH_3	64,8 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	155,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

5 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Citadel				NO_x	1,5 kg/j
Locatie	X:234223,21 Y:557444,37	Type scherm	-	-	NO_2	0,2 kg/j
Lengte	100,39 m	Hoogte	-	-	NH_3	63,0 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	155,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

6 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Citadel (1)				NO_x	0,3 kg/j
Locatie	X:234214,39 Y:557443,11	Type scherm	-	-	NO_2	40,3 g/j
Lengte	18,18 m	Hoogte	-	-	NH_3	11,4 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	155,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

7 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Mercurius				NO_x	1,4 kg/j
Locatie	X:233609,35 Y:557263,93	Type scherm	-	-	NO_2	0,2 kg/j
Lengte	161,19 m	Hoogte	-	-	NH_3	58,1 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	89,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

8 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Mercurius (1)		Links	Rechts	NO_x	0,9 kg/j
Locatie	X:233551,53 Y:557208,33	Type scherm	-	-	NO_2	0,1 kg/j
Lengte	100,31 m	Hoogte	-	-	NH_3	36,2 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	89,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

9 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeersgeneratie overig		Links	Rechts	NO_x	4,5 kg/j
Locatie	X:234233,84 Y:557290,04	Type scherm	-	-	NO_2	0,7 kg/j
Lengte	1.051,79 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,2 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	44,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2023.1_20240207_c93f01d6e8
Database versie	2023.1_c93f01d6e8_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://link.aerius.nl/website

Bijlage 4

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	Gemeente Assen
Inrichtingslocatie	Binnenstad Noordoost, n.v.t. Assen

Activiteit

Omschrijving	Binnenstad Noordoost
Toelichting	Toevoeging van 200 wooneenheden in het noordoostelijke deel van de binnenstad van Assen met als uitgangspunt dat er zoveel mogelijk in parkeergarages wordt geparkeerd. Aanleg- en gebruik 2027

Berekening

AERIUS kenmerk	RZfopWyzbwVZ
Datum berekening	12 februari 2024, 14:47
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Situatie 1 - Beoogd	2027	0,7 kg/j	17,3 kg/j
Situatie 2 - Saldering	2024	0,2 kg/j	32,7 kg/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Situatie 1 - Beoogd	-		
Situatie 2 - Saldering	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Saldering

Afroomfactor	0,00

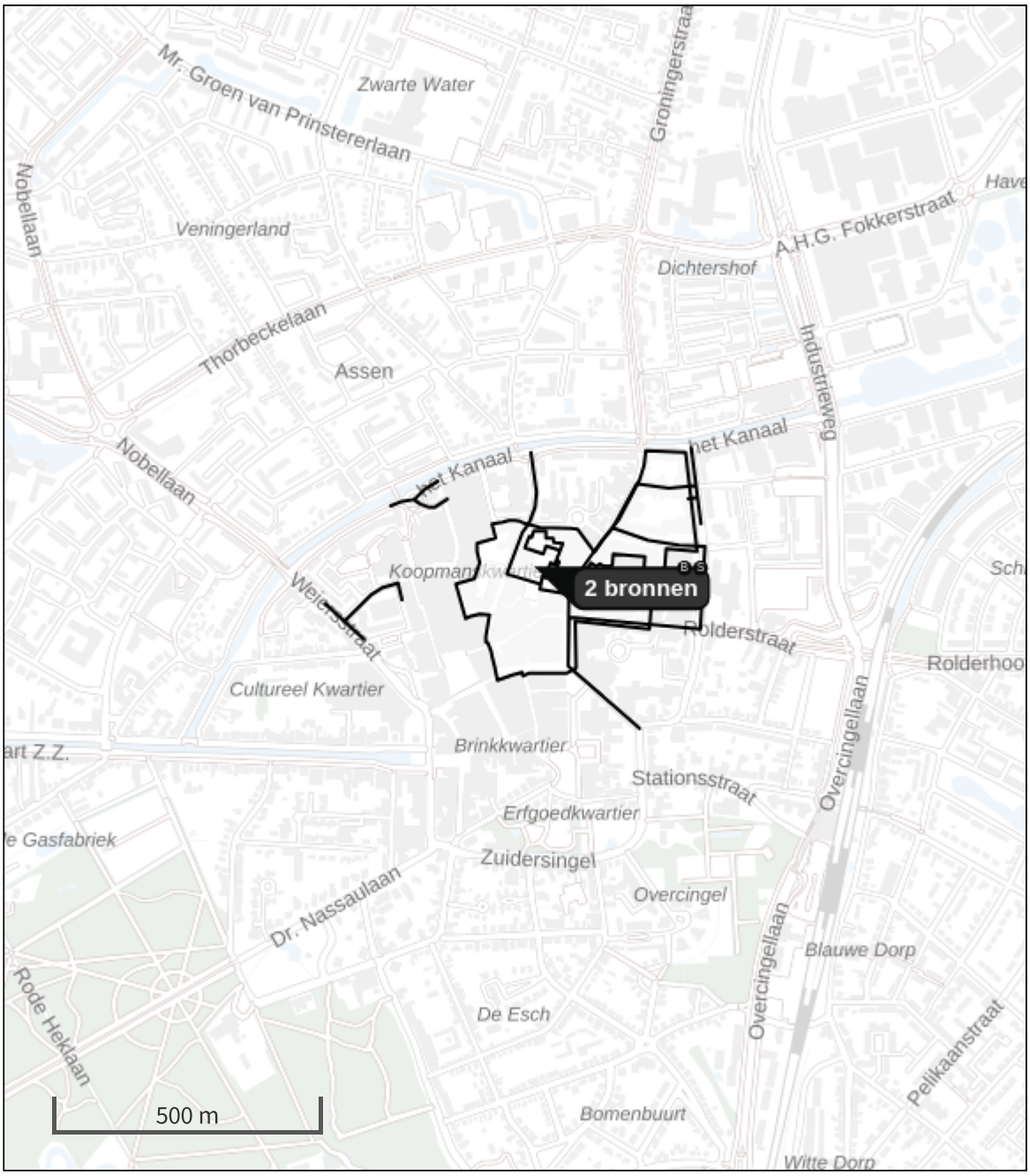
Situatie 2 (Saldering), rekenjaar 2024

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Wonen en Werken | Kantoren en winkels | Bron 1	-	26,6 kg/j
Verkeersnetwerk	0,2 kg/j	6,1 kg/j

Situatie 1 (Beoogd), rekenjaar 2027

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Anders... | Anders... | Plangebied	-	-
Verkeersnetwerk	0,7 kg/j	17,3 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald

- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 1" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Situatie 2, Rekenjaar 2024

1 Wonen en Werken | Kantoren en winkels

Naam	Bron 1	Uittreedhoogte	11,0 m	NO_x	26,6 kg/j
Locatie	X:233956,51 Y:557320,72	Warmteinhoud	0,014 MW		
		Spreiding	6 m		
Oppervlakte	0,32 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Standaard Profiel Industrie				

2 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Bron 2				NO_x	6,1 kg/j
Locatie	X:233892,43 Y:557381,16	Type scherm	-	-	NO_2	1,0 kg/j
Lengte	309,63 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,2 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	149,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	3,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

Situatie 1, Rekenjaar 2027

1 Anders... | Anders...

Naam	Plangebied	Uittreedhoogte	0,0 m
Locatie	X:233912,41 Y:557314,7	Warmteinhoud	0,000 MW
		Spreiding	0 m
Oppervlakte	9,06 ha		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd		
Temporele variatie	Continue Emissie		

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Werkverkeer		Links	Rechts	NO_x	1,1 kg/j
Locatie	X:234006,89 Y:557311,96	Type scherm	-	-	NO_2	0,3 kg/j
Lengte	753,35 m	Hoogte	-	-	NH_3	35,4 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	2.000,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	400,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	80,0 /jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

3 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Triade		Links	Rechts	NO_x	1,6 kg/j
Locatie	X:233715,69 Y:557425,53	Type scherm	-	-	NO_2	0,2 kg/j
Lengte	72,46 m	Hoogte	-	-	NH_3	67,8 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	233,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

4 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Triade (1)		Links	Rechts	NO_x	2,3 kg/j
Locatie	X:233687,97 Y:557443,89	Type scherm	-	-	NO_2	0,3 kg/j
Lengte	103,25 m	Hoogte	-	-	NH_3	96,6 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	233,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

5 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Citadel				NO_x	2,2 kg/j
Locatie	X:234223,21 Y:557444,37	Type scherm	-	-	NO_2	0,3 kg/j
Lengte	100,39 m	Hoogte	-	-	NH_3	93,9 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	233,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

6 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Citadel (1)				NO_x	0,4 kg/j
Locatie	X:234214,39 Y:557443,11	Type scherm	-	-	NO_2	55,7 g/j
Lengte	18,18 m	Hoogte	-	-	NH_3	17,0 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	233,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

7 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Mercurius				NO_x	2,0 kg/j
Locatie	X:233609,35 Y:557263,93	Type scherm	-	-	NO_2	0,3 kg/j
Lengte	161,19 m	Hoogte	-	-	NH_3	86,1 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	133,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

8 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Mercurius (1)				NO_x	1,3 kg/j
Locatie	X:233551,53 Y:557208,33	Type scherm	-	-	NO_2	0,2 kg/j
Lengte	100,31 m	Hoogte	-	-	NH_3	53,6 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	133,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

9 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Verkeersgeneratie overig				NO_x	6,5 kg/j
Locatie	X:234233,84 Y:557290,04	Type scherm	-	-	NO_2	0,9 kg/j
Lengte	1.051,79 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,3 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	66,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2023.1_20240207_c93f01d6e8
Database versie	2023.1_c93f01d6e8_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://link.aerius.nl/website

Bijlage 5

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	Gemeente Assen
Inrichtingslocatie	Binnenstad Noordoost, n.v.t. Assen

Activiteit

Omschrijving	Binnenstad Noordoost
Toelichting	Toevoeging van 200 wooneenheden in het noordoostelijke deel van de binnenstad van Assen met als uitgangspunt dat er zoveel mogelijk in parkeergarages wordt geparkeerd. Gebruik 2028

Berekening

AERIUS kenmerk	RccnvdzLUw2h
Datum berekening	12 februari 2024, 14:48
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Situatie 1 - Beoogd	2028	0,9 kg/j	20,8 kg/j
Situatie 2 - Saldering	2024	0,2 kg/j	32,7 kg/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Situatie 1 - Beoogd	-		
Situatie 2 - Saldering	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Saldering

Afroomfactor	0,00

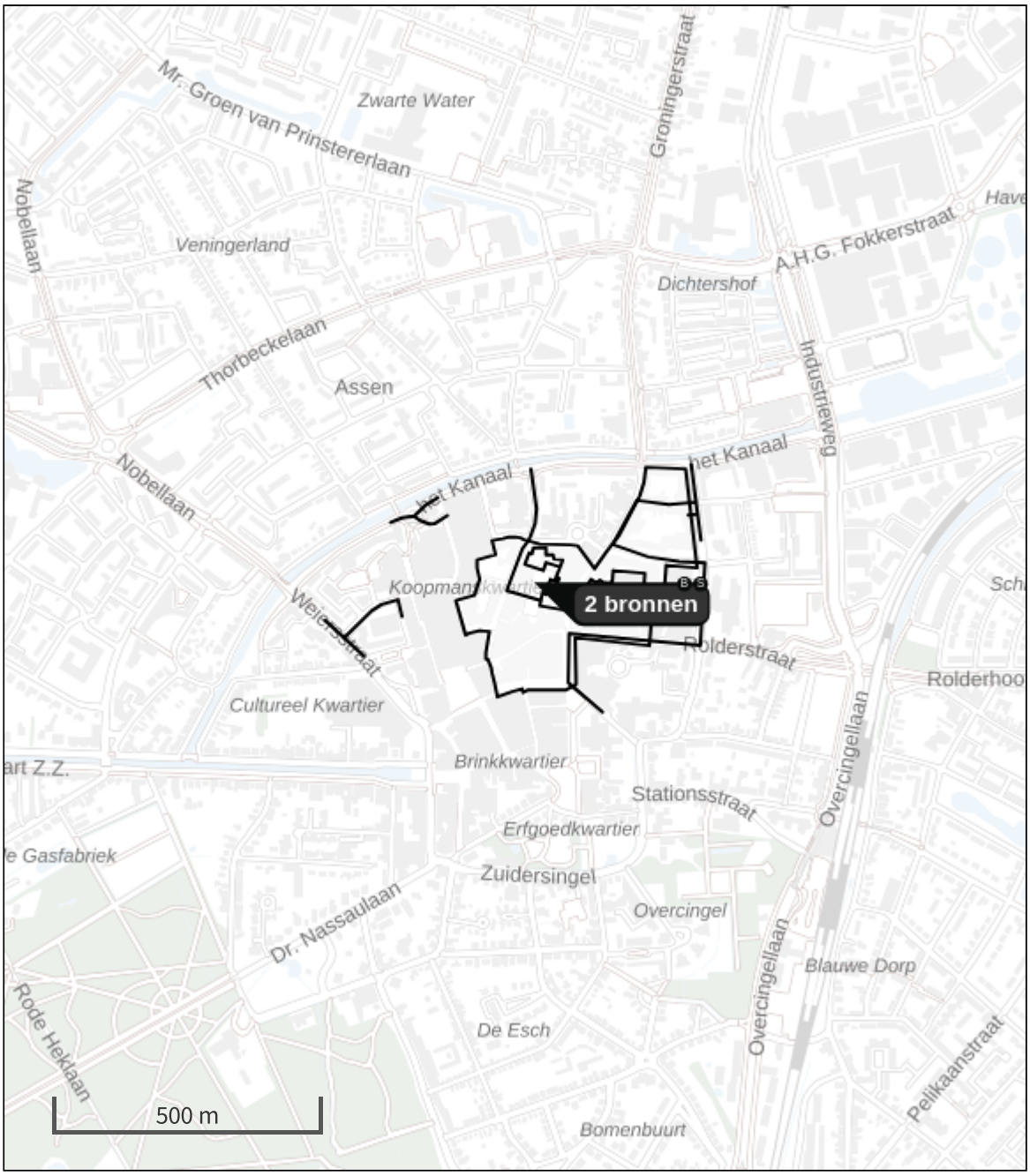
Situatie 2 (Saldering), rekenjaar 2024

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Wonen en Werken | Kantoren en winkels | Bron 1	-	26,6 kg/j
Verkeersnetwerk	0,2 kg/j	6,1 kg/j

Situatie 1 (Beoogd), rekenjaar 2028

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Anders... | Anders... | Plangebied	-	-
Verkeersnetwerk	0,9 kg/j	20,8 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



Habitatrichtlijn

Vogelrichtlijn

Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn

Niet bepaald

Grootste toename (projectberekening)

Grootste afname (projectberekening)

Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 1" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Situatie 2, Rekenjaar 2024

1 Wonen en Werken | Kantoren en winkels

Naam	Bron 1	Uittreedhoogte	11,0 m	NO_x	26,6 kg/j
Locatie	X:233956,51 Y:557320,72	Warmteinhoud	0,014 MW		
		Spreiding	6 m		
Oppervlakte	0,32 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Standaard Profiel Industrie				

2 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Bron 2				NO_x	6,1 kg/j
Locatie	X:233892,43 Y:557381,16	Type scherm	-	-	NO_2	1,0 kg/j
Lengte	309,63 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,2 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	149,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	3,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

Situatie 1, Rekenjaar 2028

1 Anders... | Anders...

Naam	Plangebied	Uittreedhoogte	0,0 m
Locatie	X:233912,41 Y:557314,7	Warmteinhoud	0,000 MW
		Spreiding	0 m
Oppervlakte	9,06 ha		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd		
Temporele variatie	Continue Emissie		

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Triade		Links	Rechts	NO_x	2,0 kg/j
Locatie	X:233715,69 Y:557425,53	Type scherm	-	-	NO_2	0,3 kg/j
Lengte	72,46 m	Hoogte	-	-	NH_3	88,6 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	310,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

3 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Triade (1)		Links	Rechts	NO_x	2,9 kg/j
Locatie	X:233687,97 Y:557443,89	Type scherm	-	-	NO_2	0,4 kg/j
Lengte	103,25 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	310,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

4 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Citadel		Links	Rechts	NO_x	2,8 kg/j
Locatie	X:234223,21 Y:557444,37	Type scherm	-	-	NO_2	0,4 kg/j
Lengte	100,39 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	310,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

5 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Citadel (1)				NO_x	0,5 kg/j
Locatie	X:234214,39 Y:557443,11	Type scherm	-	-	NO_2	67,7 g/j
Lengte	18,18 m	Hoogte	-	-	NH_3	22,2 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	310,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

6 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Mercurius				NO_x	2,6 kg/j
Locatie	X:233609,35 Y:557263,93	Type scherm	-	-	NO_2	0,3 kg/j
Lengte	161,19 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	177,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

7 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Verkeersgeneratie parkeergarage Mercurius (1)				NO_x	1,6 kg/j
Locatie	X:233551,53 Y:557208,33	Type scherm	-	-	NO_2	0,2 kg/j
Lengte	100,31 m	Hoogte	-	-	NH_3	70,0 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	177,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

8 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeersgeneratie overig		Links	Rechts	NO_x	8,4 kg/j
Locatie	X:234233,84 Y:557290,04	Type scherm	-	-	NO_2	1,1 kg/j
Lengte	1.051,79 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,4 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	88,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

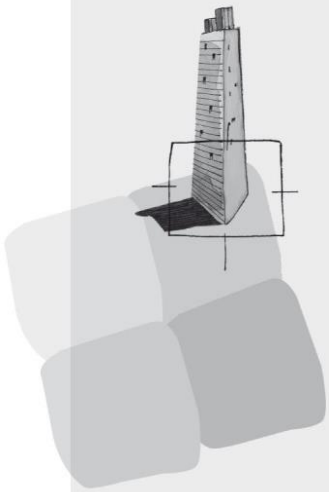
Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2023.1_20240207_c93f01d6e8
Database versie	2023.1_c93f01d6e8_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://link.aerius.nl/website

Colofon



BügelHajema Adviseurs bv
Bureau voor Ruimtelijke
Ordening en Milieu BNSP
Vaart NZ 48-50
9401 GN Assen

T 0592-31 62 06
E info@bugelhajema.nl
W www.bugelhajema.nl

Vestigingen te Assen,
Leeuwarden en
Amersfoort

Bijlage 10 Aanmeldnotitie m.e.r-beoordeling

BügelHajema

Ruimte voor de leefomgeving

Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling Bestemmingsplan binnenstad noordoost Assen



Onderwerp: Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling
Datum: 18 januari 2024

1 Inleiding

1.1 AANLEIDING

Op 3 september 2020 heeft de gemeenteraad van Assen een voorbereidingsbesluit vastgesteld voor het plangebied. Aanleiding hiervoor was de in ontwikkeling zijnde visie voor de binnenstad. In deze visie staan de ideeën voor de gewenste ontwikkeling van de binnenstad. De gemeente besteedt hierbij aandacht aan de thema's: ondernemen, wonen, mobiliteit en stedenbouw. Voor de noordoostelijke binnenstad van Assen ziet de gemeente andere planologische mogelijkheden. In de vigerende plannen zijn ontwikkelingen mogelijk waarbij de percelen volledig bebouwd kunnen worden en gebouwen van 15 meter hoog 'bij recht' gebouwd kunnen worden. Ten opzichte van de vigerende beheersverordening nemen de bebouwingsmogelijkheden in het nieuwe bestemmingsplan af. Bij recht is alleen de bestaande bebouwing mogelijk. Het uitbreiden van de bebouwing in de hoogte of diepte is alleen mogelijk via een bestemmingsplanactiviteit. Daarbij geldt dat een bouwdiepte van meer dan 15 meter eigenlijk nergens meer past in het gewenste stedenbouwkundig beeld. In het nieuwe bestemmingsplan wordt in de bestemming Gemengd-2 ruimte geboden om op de begane grond van de gebouwen maximaal één woning als vervanging van een andere bestaande functie mogelijk te maken via een melding. Het is in het nieuwe bestemmingsplan daarmee mogelijk om maximaal 200 woningen toe te voegen. Hiervan zal 30% uit sociale huur bestaan.

BügelHajema, Adviseurs voor leefomgeving en omgevingsrecht BNSP
Vaart NZ 50, 9401 GN Assen **T** 0592 316 206
E info@bugelhajema.nl **W** www.bugelhajema.nl
Vestigingen te Assen, Leeuwarden en Amersfoort



Afbeelding 1: Plangebied bestemmingsplan 'Binnenstad Noordoost' (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Het Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit m.e.r.) is gewijzigd. De wijziging is het gevolg van de implementatie van Richtlijn 2014/52/EU die ziet op het wijzigen van Richtlijn 2011/92/EU. Dit is de richtlijn die betrekking heeft op projecten (kolom 4). De wijzigingsrichtlijn is voor het overgrote deel geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. Het gewijzigde Besluit m.e.r. is in werking getreden op 7 juli 2017. Eén van de belangrijkste gevolgen van de wijziging van het Besluit m.e.r. is dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet worden aangevraagd door middel van een aanmeldnotitie. Dit is geregeld in artikel 2 lid 5 Besluit m.e.r.

De ontwikkeling in het plangebied valt onder onderdeel D 11.2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Onderdeel D 11.2 betreft de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.

Een m.e.r.-procedure is noodzakelijk in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:
1. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
2. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of;
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m^2 of meer.

De drempelwaarden van de betreffende categorie worden niet overschreden. Dit betekent dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd. Deze aanmeldnotitie beschrijft de gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu en geeft een conclusie over de noodzaak tot een m.e.r.-procedure. Aan de hand van deze informatie kan het bevoegd gezag een beslissing nemen of voor de voorgenomen activiteit een MER moet worden opgesteld.

1.2 INITIATIEFNEMER EN BEVOEGD GEZAG

De gemeente Assen is initiatiefnemer voor het project. Het bestemmingsplan biedt een juridische-planologische regeling voor het planvoornemen. Het bevoegd gezag voor het bestemmingsplan is de gemeenteraad van de gemeente Assen.

1.3 PLANOLOGISCHE INPASSING

In het plangebied gelden verschillende vigerende plannen. Zo valt het plangebied binnen de werkingssfeer van de beheersverordening 'Assen - Binnenstad' (vastgesteld 3 juli 2014). De volgende plannen zijn onderdeel van deze beheersverordening:

- Centrum-Noord (en uitwerkingsplan),
- Fabriciusstraat,
- bestemmingsplan De Citadel,
- bestemmingsplan Molenstraat,
- De Brink e.o,
- Komplan Noord,
- partieel Komplan I.
- bestemmingsplan Koopmansplein e.o,
- bestemmingsplan Beschermd Stadsgezicht Assen ca.

Verder gelden er de volgende ruimtelijke plannen:

- Facetbeheersverordening woningsplitsing en woningomzetting 2020;
- Hommes Staete omgevingsvergunning;
- Assen facetbeheersverordening parkeren (ontwerp);
- Wijziging geluidszone Stadbedrijvenpark.

1.4 PROCEDURELE ASPECTEN

Voor de m.e.r.-beoordelingsprocedure gelden de volgende stappen:

1. Het bevoegd gezag pleegt overleg met betrokken bestuursorganen en adviseurs en neemt daarna een beslissing (artikel 7.19 lid 3 Wm). Omdat het bevoegd gezag zelf initiatiefnemer is, is voor deze raadpleging geen wettelijke termijn opgenomen.
2. Het bevoegd gezag neemt een beslissing. Het bevoegd gezag houdt hierbij rekening met de relevante criteria van bijlage III bij de mer-richtlijn en andere beoordelingen van gevolgen voor het milieu. Dit moet ook terugkomen in de motivering van de beslissing (zie artikel 7.17 derde en vierde lid Wm).
3. In de praktijk vindt de ter inzagelegging van het besluit doorgaans plaats bij het moederbesluit (zoals vergunning of bestemmingsplan). Dit is conform artikel 2 lid 5 onder b van het Besluit milieueffectrapportage voor gevallen onder de drempelwaarde niet noodzakelijk.

Een m.e.r.-beoordelingsbesluit wordt aangemerkt als een ‘beslissing inzake de procedure ter voorbereiding van een besluit’. Dit betekent dat op grond van artikel 6:3 van de Algemene wet bestuursrecht tegen een m.e.r.-beoordelingsbesluit geen bezwaar- of beroep mogelijk is, tenzij deze beslissing de belanghebbende, los van het voor te bereiden besluit, rechtstreeks in zijn belang treft. Omwonenden worden daarbij volgens de jurisprudentie niet als "rechtstreeks belanghebbenden" aangemerkt. Voor alle niet rechtstreeks belanghebbenden geldt dat bezwaren over het m.e.r.-beoordelingsbesluit pas kunnen worden ingebracht bij de inspraak over het uiteindelijk te nemen besluit; hier dus de onherroepelijke vaststelling het bestemmingsplan. Daarna voorzien de procedure ingevolge de Wet Milieubeheer (Wm) en artikel 8.1 van de Algemene Wet Bestuursrecht (Awb) nog in de mogelijkheid van beroep bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1.5 INHOUDSVEREISTEN AANMELDNOTITIE

Doel van een aanmeldnotitie ten behoeve van de m.e.r.-beoordeling is om op objectieve wijze informatie over mogelijk relevante milieugevolgen van de voorgenomen activiteit te verzamelen. Met deze informatie kan het bevoegd gezag een oordeel geven over de noodzaak van het doorlopen van een m.e.r.-procedure. Een m.e.r.-beoordeling betekent dat er géén MER wordt opgesteld, tenzij er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Het uitgangspunt is dus: 'Nee, tenzij....'
De 'belangrijke nadelige gevolgen' moeten worden beoordeeld op basis van het toetsingskader van bijlage III van de Europese Richtlijn (2014/52/EU). Bijlage III noemt drie hoofdthema's:

1. de kenmerken van de activiteit (waaronder omvang, verontreiniging, hinder en risico van ongevallen);
2. de plaats van de activiteit (in relatie tot de kwetsbaarheid van het milieu);
3. de kenmerken van het potentiële effect (waaronder het bereik, de orde van grootte en waarschijnlijkheid van het effect).

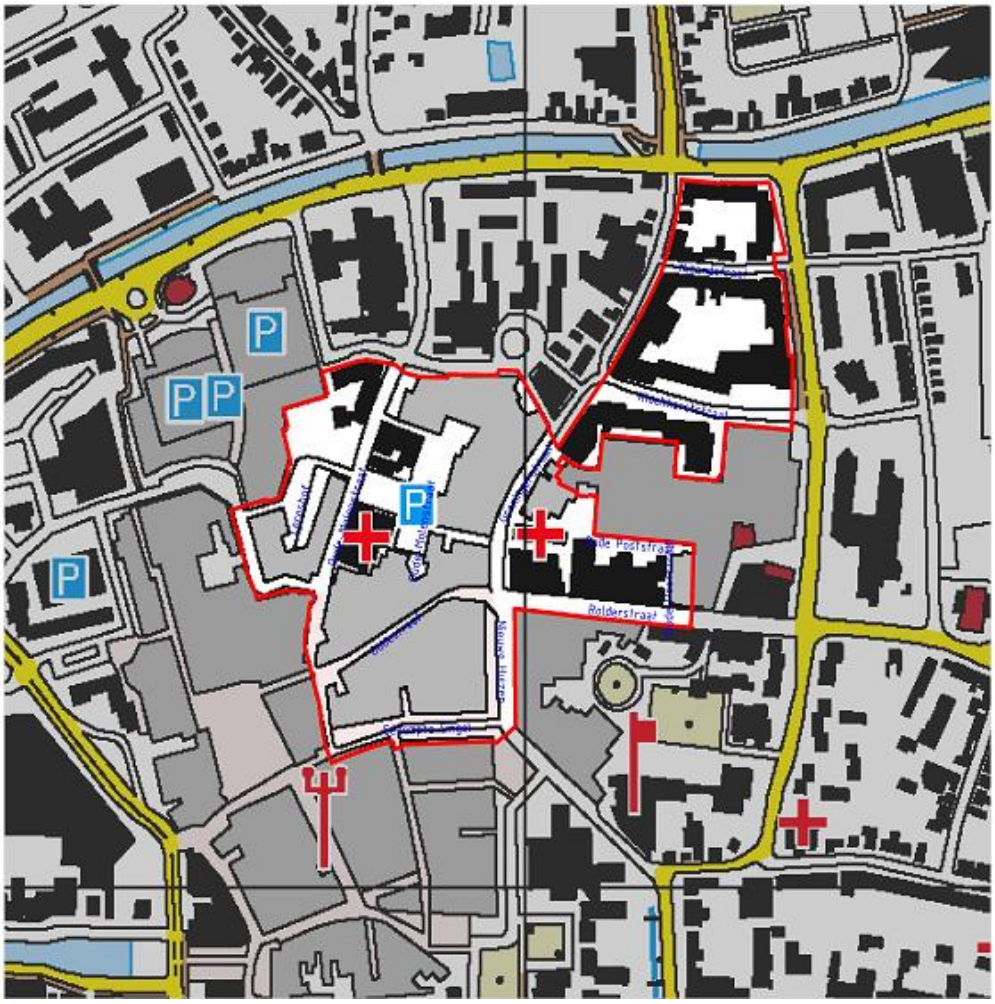
2 Kenmerken van het project

Conform bijlage III van de EU-richtlijn dient in het bijzonder in overweging te worden genomen:

- de omvang van het project;
- eventuele cumulatie met andere projecten;
- het gebruik van natuurlijke hulpbronnen;
- de productie van afvalstoffen;
- verontreiniging en hinder;
- risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.

2.1 OMVANG VAN HET PROJECT

Het plangebied heeft een oppervlakte van ruim 90.000 m^2 en is het noordoostelijke deel van de binnenstad in Assen. Onderdeel van het plangebied zijn (delen van) de volgende straten: Het Kanaal, Jan Fabriciusstraat, Nijlandstraat, Kloekhorststraat, Zaagmolen, Groningerstraat, Oude Poststraat, Rolderstraat, Nieuwe Huizen, Gedempte Singel, Oudestraat, Oude Molenstraat, Cereshof en de Ceresstraat. Het plangebied is weergegeven op onderstaande kaart:



Afbeelding 2: Plangebied bestemmingsplan 'Binnenstad Noordoost'

2.2 CUMULATIE

In de omgeving van het plangebied zijn geen grootschalige ontwikkelingen bekend die kunnen leiden tot een stapeling (cumulatie) van milieueffecten.

2.3 HET GEBRUIK VAN NATUURLIJKE HULPBRONNEN

Het plan biedt de mogelijkheid tot het realiseren van 200 woningen. Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen ten behoeve van realisatie van deze 200 woningen zal plaatsvinden op een conventionele manier en geeft geen aanleiding aanzienlijke gevolgen voor het milieu te veronderstellen, zodanig dat daarvoor een MER dient te worden uitgevoerd. Het project wordt immers gerealiseerd met grondstoffen die niet bijzonder schaars zijn.

2.4 DE PRODUCTIE VAN AFVALSTOFFEN

Afvalstoffen komen vrij en/of ontstaan als gevolg van normaal gebruik van de woningen en commerciele functies. Er zal geen sprake zijn van een bijzondere productie van afvalstoffen wat betreft aard of hoeveelheid. Huishoudelijk- en bedrijfsafval wordt op de gebruikelijke wijze ingezameld en verwerkt.

2.5 VERONTREINIGING EN HINDER

Verontreiniging en hinder kunnen ontstaan als gevolg van bouwwerkzaamheden (bouwfase). Deze werkzaamheden zijn echter tijdelijk. Er wordt hierbij geen onevenredige hinder verwacht. Verontreiniging en hinder in de fase dat de te realiseren woningen in gebruik zijn (gebruiksfase), wordt niet verwacht. Onder kop 4 'Kenmerken van het potentiële effect' wordt verder ingegaan op effecten op de omgeving.
Andersom zijn er vanuit de omgeving op het plangebied diverse milieueffecten. Zoals aangetoond in het bestemmingsplan vormen deze effecten geen belemmering voor het project.

2.6 RISICO VAN ONGEVALLEN

Gedurende de bouwfase en de gebruiksfase is geen sprake van een onevenredig risico van ongevallen veroorzaakt door het gebruik van bepaalde stoffen of technologieën. Voor dit aspect wordt nader verwezen naar het onderwerp externe veiligheid in paragraaf 4.

3 Plaats van het project

Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop het project van invloed kan zijn, moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- het bestaande grondgebruik;
- de relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied;
- het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de gevoelige gebieden, in dit geval Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur), Natura 2000 en landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

3.1 HET BESTAANDE GRONDGEBRUIK

Het plangebied kent in het geldende bestemmingsplan de enkelbestemmingen 'Centrum', 'Gemengd - 1' en 'Gemengd - 2'. In de huidige situatie is het plangebied al grotendeels bebouwd. In het plangebied zijn verschillende gebieden te onderscheiden zowel qua functie als stedenbouwkundige structuur. Wanneer gekeken wordt naar functies, is het meest noordelijke deel van het plangebied, de omgeving Nijlandstraat en Kanaal, hoofdzakelijk een woongebied met grondgebonden woningen. Ook zijn er in dit gebied appartementen op de begane grond. In het gebied tussen de Oudestraat / Rolderstraat en

de Nijlandstraat / Oude Molenstraat is de transformatie naar wonen al op gang gekomen met onder andere de bouw van de Arenstate en de transformatie van winkels naar woningen in de Oude Molenstraat. De Oudestraat, Nieuwe Huizen en Gedempte Singel behoren nu nog tot het publiekshart. De Rolderstraat is te kenmerken als een aanloopstraat. In deze straat zijn nog geen transformaties geweest waarbij het wonen ook op de begane grond is gekomen.

3.2 RELATIEVE RIJKDOM AAN EN DE KWALITEIT EN HET REGENERATIEVERMOGEN VAN DE NATUURLIJKE HULPBRONNEN VAN HET GEBIED

Het plangebied heeft door het huidige gebruik als binnenstad van Assen een beperkte ecologische waarde. Omliggende gebieden met hogere natuurwaarden, zoals het Natura 2000-gebied Drentse Aagebied, liggen op minimaal 1,8 kilometer afstand van het plangebied. Dit gebied wordt niet negatief beïnvloed. Er bestaat namelijk geen directe ecologische relatie tussen het plangebied, de aard van het project en de soorten waarvoor het Natura 2000-gebied als beschermd natuurgebied is aangewezen. Het plangebied is daarnaast niet gelegen binnen het Natuurnetwerk Nederland.

De nieuwe inrichting van het gebied heeft geen effect op natuurlijke hulpbronnen, zoals mineralen, ertsen of fossiele brandstoffen. De potentiële te verwachten effecten op cultuurhistorische waarden komen aan de orde bij ‘Kenmerken van het potentiële effect’.

4 Kenmerken van het potentiële effect

Bij de potentiële effecten van het project wordt voor zover relevant gekeken naar:
- het bereik van het effect;
- het grensoverschrijdende karakter van het effect;
- de orde van grootte en de complexiteit van het effect;
- de waarschijnlijkheid van het effect;
- de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect;
- de autonome ontwikkelingen.

De mogelijke milieueffecten worden indien aan de orde aan de hand van de verschillende relevante thema’s beschreven. Voor de voorliggende m.e.r.-beoordeling zijn autonome ontwikkelingen niet bekend. De referentiesituatie is dan ook overeenkomstig de bestaande situatie.

In het Stedenbouwkundig kader en Beeldkwaliteitsplan Binnenstad Noordoost, dat gezamenlijk met dit bestemmingsplan is opgesteld, worden de ruimtelijke kaders uiteengezet. De planregels van het bestemmingsplan ‘Binnenstad Noordoost’ verwijzen in belangrijke mate naar het stedenbouwkundig

kader. Het Stedenbouwkundig kader en Beeldkwaliteitsplan Binnenstad Noordoost heeft de status van beleidsregel. Initiatiefnemers zullen voor de uitwerking van hun plannen vooral naar dit kader moeten kijken. In de planregels is namelijk de bestaande situatie het uitgangspunt. Het bestemmingsplan is daarmee kaderstellend voor nieuwe ontwikkelingen in bestaand bebouwd gebied, of en wanneer deze ontwikkelingen plaatsvinden is niet bekend. Voor wat betreft de bestaande situatie is het bestemmingsplan conserverend.

Vanwege de aard van de ingreep wordt nader aandacht besteed aan de potentiële (milieu)effecten die kunnen optreden op de onderdelen archeologie, cultuurhistorie en landschap, bodem, ecologie, externe veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, verkeer, water en milieuzonering.

4.1 ARCHEOLOGIE

Het plangebied valt op de gemeentelijke archeologische beleidskaart grotendeels binnen het gebied 'historische kern' (oranje). Het noordwestelijke deel heeft een hoge of middelhoge verwachting. Omdat het nieuwe bestemmingsplan ‘Binnenstad Noordoost’ kaderstellend is voor ontwikkelingen en conserverend is voor wat betreft de bestaande situatie, is archeologisch onderzoek op dit moment niet noodzakelijk. Dat zal - afhankelijk van de bouwplannen - wel moeten plaatsvinden wanneer er een concrete ontwikkeling speelt. Ter bescherming van mogelijk aanwezig archeologische waarden zijn in het nieuwe bestemmingsplan de dubbelbestemmingen "Waarde - Archeologie" en "Waarde - Archeologische verwachting 1" opgenomen. Er wordt hiermee voorkomen dat er sprake is van belangrijke negatieve milieugevolgen voor het aspect archeologie als gevolg van het voornemen.

4.2 CULTUURHISTORIE

Het bestemmingsplan Binnenstad Noordoost is kaderstellend voor ontwikkelingen en conserverend is voor wat betreft de bestaande situatie. Slechts een zeer klein deel van het plangebied (ca 20 m^2) is onderdeel van het beschermd stadsgebied. In dit deel worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Hiermee tast het plan geen cultuurhistorische waarden aan. Er is daarmee geen sprake van belangrijke negatieve milieugevolgen voor het aspect cultuurhistorie.

4.3 BODEM

De Nota Bodembeheer Gemeente Assen geeft informatie over de bodemkwaliteit in het plangebied. Het plangebied valt binnen de homogene bodemkwaliteitszone ‘W1: Wonen voor 1945, waarvan de bodemkwaliteit ‘Groter dan Achtergrondwaarde, voldoet aan wonen’ is.

In de bovengrond (0-0,5 m-mv) zijn gemiddeld licht verhoogde gehalten met enkele metalen en PAK (kooldeeltjes) aanwezig. Vanwege het gemiddeld licht verhoogde gehalte aan kwik, lood en PAK valt dit deelgebied in de kwaliteitsklasse Wonen. De licht verhoogde gehalten leveren geen risico’s op bij het

huidig gebruik. Enkel bij hergebruik van grond is de bestemming van deze grond aan voorwaarden verbonden. De kwaliteit van de ondergrond (0,5-2,0 m-mv) valt in de kwaliteitsklasse AW2000.
Bij het verlenen van een omgevingsvergunning ten behoeve van bouwen zal onderzoek moeten plaatsvinden voor het aspect bodem. Verder worden er met het planvoornemen geen bodemverontreinigende activiteiten mogelijk gemaakt. Er is geen sprake van belangrijke negatieve milieugevolgen voor het aspect bodem.

4.4 ECOLOGIE

Omdat dit bestemmingsplan slechts kaderstellend is voor toekomstige ontwikkelingen, is ecologisch onderzoek op dit moment niet noodzakelijk. Op grond van de Wet natuurbescherming zal onderzoek moeten plaatsvinden wanneer er gesloopt gaat worden en nieuwbouw plaatsvindt.

Stikstof

In het kader van het bestemmingsplan 'Binnenstad Noordoost' is wel de depositie van stikstof ten gevolge van de toevoeging van de wooneenheden in het plangebied berekend. Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat er door de stikstofdepositie geen negatief effect optreedt in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) beschermde Natura 2000-gebieden. Een vergunning van de Wnb is in het kader van de stikstofdepositie dan ook niet nodig.

Er is geen sprake van belangrijke negatieve milieugevolgen voor het aspect ecologie.

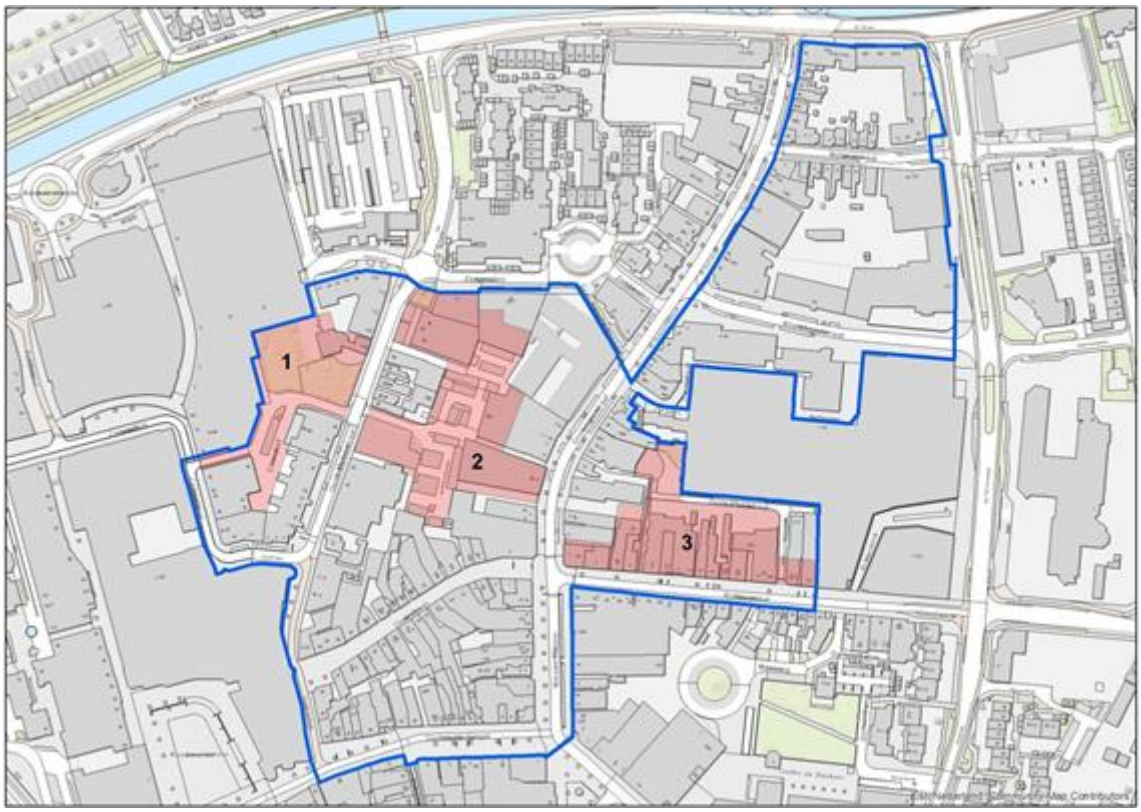
4.5 EXTERNE VEILIGHEID

Het bestemmingsplan is kaderstellend voor nieuwe ontwikkelingen in bestaand bebouwd gebied, maar of en wanneer deze ontwikkelingen plaatsvinden is niet bekend. Binnen het plangebied zijn geen bedrijven met gevaarlijke stoffen aanwezig. Evenmin vindt transport van gevaarlijke stoffen binnen het plangebied plaats. Buiten het plangebied vindt ook geen transport van gevaarlijke stoffen via de weg, het spoor of via buisleidingen plaats dat invloed heeft op het plangebied. Verder zijn er geen risicobronnen aanwezig waarvan het invloedsgebied over het plangebied ligt. Een verantwoording van het groepsrisico is niet aan de orde. Voor de ontwikkellocaties zal te zijner tijd specifiek onderzoek verricht moeten worden naar verschillende milieuaspecten, waaronder externe veiligheid. Maar gelet op de afwezigheid van risicobronnen in en in de omgeving van het plangebied, worden hierbij geen bijzonderheden verwacht.

Het bestemmingsplan leidt niet tot onaanvaardbare effecten in het kader van externe veiligheid.

4.6 GELUID

Het plangebied is hieronder weergegeven met een blauwe contour. Binnen het plangebied liggen drie ontwikkellocaties (rode vlekken). De nieuw te realiseren woningen bevinden zich in de nabijheid van Het Kanaal, de Jan Fabriciusstraat, Oude Molenstraat, Groningerstraat en Rolderstraat.



Afbeelding 2: Ontwikkellocaties woningbouw weergegeven in rood

De in de nabijheid van het plangebied gelegen wegen Het Kanaal en Jan Fabriciusstraat kennen ter plaatse een maximum snelheid van 50 km/uur en zijn gelegen in stedelijk gebied. Deze wegen hebben derhalve een zone van 200 m. De te realiseren geluidsgevoelige bebouwing ligt binnen de zone van deze weg en er dient daarom formeel gezien akoestisch onderzoek plaats te vinden.

Deelgebied 1 en 2 liggen op ongeveer 140 meter uit de as van Het Kanaal. Deelgebied 3 ligt op ongeveer 100 meter uit de as van de Jan Fabriciusstraat. De drie deelgebieden worden van deze wegen afgeschermd door hoge bebouwing. Daarnaast is de afstand tot deze wegen relatief groot. Daarom mag worden aangenomen dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB door deze wegen niet wordt overschreden. Akoestisch onderzoek naar deze wegen is daarom niet nodig.

De overige in de nabijheid van de woningen gelegen wegen (Oudemolenstraat, Groningerstraat en Rolderstraat) kennen een maximum snelheid van 30 km/uur en geen zone in de zin van de Wet geluidhinder. Deze wegen zijn als zodanig uitgevoerd en kennen een relatief lage verkeersintensiteit. Akoestisch onderzoek naar deze wegen op grond van een goede ruimtelijke ordening is daarom niet nodig.

Geconcludeerd kan worden dat er geen onderzoek nodig is voor zowel de zoneplichtige als overige wegen en dat sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. Ook worden er met het planvoornemen geen nieuwe geluidshinder veroorzakende functies gerealiseerd. Er is dan ook geen sprake van nadelige effecten wat betreft geluid waardoor een MER zou moeten worden opgesteld.

4.7 LUCHT

Het voornemen leidt niet tot een significante toename van het verkeer en daarmee ook tot een verwaarloosbaar effect op de luchtkwaliteit. Uitgaande van de gegevensrekenmethode beschreven in bijlage 3A en 3B van het Besluit NIBM, valt de verkeerstoename ruimschoots onder het drie procent-criterium van 1,2 microgram per kubieke meter voor zowel NO_2 als PM_{10}. De Regeling NIBM geeft immers voor specifieke projecten kwantitatieve grenzen. Zo is een nieuwbouwproject met maximaal 1.500 woningen (bij 1 ontsluitingsweg) per definitie NIBM.

Het project is 'niet in betekenende mate' van invloed op de luchtkwaliteit. Bovendien blijkt uit de NSL-monitoringsviewer dat de jaargemiddelde PM_{10}- en NO_2-concentraties in het plangebied lager zijn dan 35 microgram per kubieke meter. Het aantal overschrijdingsdagen van PM_{10} ligt onder de 35 dagen. Er wordt in de bestaande situatie voldaan aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

Er is geen sprake van belangrijke nadelige effecten op de luchtkwaliteit en de luchtkwaliteit ter plaatse voldoet ruimschoots aan de normen.

4.8 VERKEER

Op het gebied van verkeer en vervoer is er geen specifieke wetgeving die relevant is. Wel moet worden onderbouwd dat het verkeer dat de activiteit genereert, kan worden afgewikkeld.

De maximaal te realiseren 200 woningen kunnen in het gehele gebied (met uitzondering van de Gedempte Singel) gerealiseerd worden. Daarbij zal het soms gaan om het toestaan van wonen op de begane grond of sloop-nieuwbouw. Met dit in het achterhoofd is - om enig gevoel te krijgen bij de parkeerbehoefte - de aanname gedaan dat het merendeel van deze woningen in de omgeving van de 3 deelgebieden gerealiseerd zal worden (zie afbeelding 2 voor de deelgebieden). Op basis van de oppervlakte van de drie deelgebieden is het aantal woningen per deelgebied bepaald.

Deelgebied 1

De parkeerbehoefte van deelgebied 1 bedraagt 46 parkeerplaatsen. Het aantal in dit gebied aanwezige parkeerplaatsen bedraagt 9. De totale parkeerbehoefte bedraagt daarmee 55 parkeerplaatsen. In de onmiddellijke nabijheid van deze locatie ligt de parkeergarage Triade.

Deelgebied 2

De parkeerbehoefte van deelgebied 2 bedraagt 81 parkeerplaatsen. Het aantal in dit gebied aanwezige parkeerplaatsen bedraagt ongeveer 100. Deze parkeerplaatsen worden nu gebruikt door bezoekers van de omliggende winkels en bezoekers van het centrum van Assen. De totale parkeerbehoefte bedraagt daarmee 181 parkeerplaatsen.

Deelgebied 3

De parkeerbehoefte van deelgebied 3 bedraagt 58 parkeerplaatsen. De in dit gebied aanwezige parkeerplaatsen zijn ten behoeve van de nu aanwezige bedrijvigheid en personeel. De bezoekers van de het betreffende deel van de Rolderstraat maken nu gebruik van de omliggende parkeergelegenheid aan de Groningerstraat, Menning en de parkeergarage Citadel. Deze parkeerbehoefte vervalt op het moment dat de nieuwe woningen gerealiseerd worden. De totale parkeerbehoefte bedraagt daarmee 58 parkeerplaatsen. In de onmiddellijke nabijheid van deze locatie ligt de parkeergarage Citadel.
Er is geen sprake van belangrijke negatieve verkeersgevolgen.

Conclusie

Door de toename van het wonen in de binnenstad ontstaat er ook een grotere behoefte aan parkeren voor bewoners. Dit zal zoveel mogelijk aangeboden worden in de publieke parkeergarages. Deze zijn goed bereikbaar en bijna altijd dichtbij (circa 200 meter). Bovendien hebben deze parkeergarages voldoende capaciteit om in deze behoefte te voorzien. Het plan zorgt niet voor een verminderde verkeersafwikkeling. Ontsluitingswegen zijn nabij en bij de toevoeging van maximaal 200 woningen zal het vaak een vervanging van bestaande (winkel)functies betreffen. Er is geen sprake van belangrijke negatieve verkeersgevolgen.

4.9 WATER

Belangrijke negatieve milieugevolgen op de waterhuishouding in de omgeving van het plangebied zijn niet van toepassing. Het plangebied is in de huidige situatie volledig bebouwd en verhard. Er zal door het nieuwe bestemmingsplan dan ook geen sprake zijn van verslechtering. Mogelijk zal de situatie is de toekomst beter worden. De toekomstige klimaatadaptiemaatregelen inzake hittestress en wateroverlast, vooral in het deel van het plangebied tussen de Groningerstraat en Oude Molenstraat, zullen leiden tot een afname van het verhard oppervlak. Andere waterhuishoudkundige aspecten zijn voor

dit plan niet relevant. Er is geen sprake van belangrijke negatieve effecten van het plan op het thema water.

4.10 MILIEUZONERING

Algemeen

Voor het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de situatie ter plaatse van het plangebied. De VNG uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" geeft een eerste inzicht in de milieuhinder van bedrijfsactiviteiten.

Zoals reeds hiervoor genoemd, wordt bij het realiseren van nieuwe functies gekeken naar de omgeving waarin de nieuwe functies gerealiseerd worden. Hierbij spelen twee vragen een rol:

1. past de nieuwe functie in de omgeving? (externe werking);
2. laat de omgeving de nieuwe functie toe? (interne werking).

Externe werking

Hierbij gaat het met name om de vraag of de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling leidt tot een situatie die, vanuit hinder of gevaar bezien, in strijd is te achten met een goede ruimtelijke ordening. Daarvan is sprake als het woon- en leefklimaat van omwonenden in ernstige mate wordt aangetast. In het bestemmingsplan worden functies toegestaan die nu ook al mogelijk zijn. Daarbij vindt wel een accentverschuiving plaats en zijn bepaalde functies niet of alleen via een afwijking mogelijk. Zo geldt voor horeca dat de zwaardere vormen, zoals discotheek, niet meer zijn toegestaan. Bestaande horecabedrijven mogen blijven bestaan, maar nieuwe horecabedrijven worden niet toegestaan. Ook geldt dat als een horecabedrijf langer dan anderhalf jaar leegstaat, er geen nieuw horecabedrijf gevestigd mag worden. Voor detailhandel geldt dat dit bij recht alleen nog mogelijk is binnen de bestemming Centrum. Via een afwijking is detailhandel ook mogelijk binnen de bestemming Gemengd 1, maar dat is wel afhankelijk van het functioneren van de betreffende winkelstraten. Het merendeel van het plangebied zal op termijn ontwikkelen naar een woongebied waar lichte vormen van bedrijvigheid aanwezig zijn die prima passen binnen een woongebied. Het woon- en leefklimaat van de inwoners en omwonenden van dit deel van de binnenstad zal dus verbeteren ten opzichte van wat nu mogelijk is.

Interne werking

Hierbij gaat het om de vraag of de nieuwe functies binnen het plangebied hinder ondervinden van bestaande functies in de omgeving. Omgekeerd gaat het om de vraag of bestaande functies in de omgeving belemmerd worden in de bedrijfsvoering door de nieuwe milieugevoelige functies.

Zoals eerder aangegeven zal er een transformatie in dit deel van de binnenstad plaatsvinden richting met name wonen. De meest milieubelastende activiteit - horeca - zal op termijn uit dit gebied verdwijnen. De andere functies zijn in belangrijke mate actief in de dagperiode (07.00 - 19.00 uur) en hebben geen negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.

5 Conclusie

Het project is in vergelijking met de drempelwaarde van een stedelijk ontwikkelingsproject van een relatief geringe omvang. Wanneer er geen 'belangrijke nadelige gevolgen' zijn voor het milieu is het conform de wetgeving en de vigerende praktijk niet nodig om een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen.

Uit de uitgevoerde analyse blijkt dat er geen relevante effecten zijn die het doorlopen van de m.e.r.-procedure noodzakelijk maken. Om bovenstaande reden is het doorlopen van een m.e.r.-procedure niet nodig.

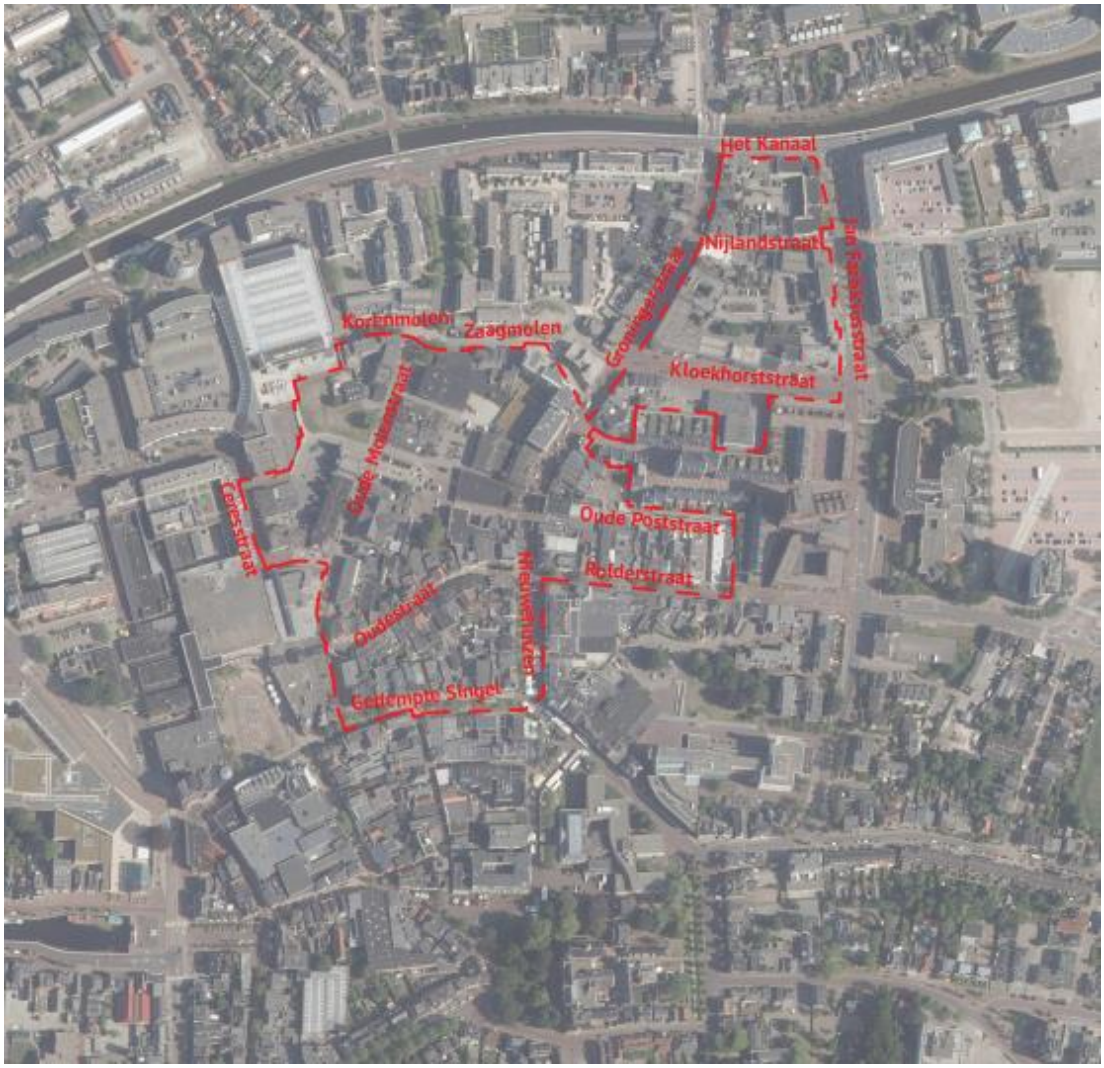
6 Bronnen

Voor de beoordeling of er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu is gebruik gemaakt van het bestemmingsplan 'Binnenstad Noordoost' met onderliggende onderzoeken.

Bijlage 11 Nota zienswijzen Binnenstad Noordoost

Gemeente Assen

Nota zienswijzen bestemmingsplan Binnenstad Noordoost



Inhoudsopgave

1 Inleiding en juridische procedure 3

1.1 Aanleiding 3

1.2 Procedure 3

2 Zienswijzen en commentaar 4

2.1 Reclamant 1 4

2.2 Reclamant 2 5

2.3 Reclamant 3 6

2.4 Reclamant 4 6

2.5 Reclamant 5 8

3 Gevolgen voor het bestemmingsplan 8

1 Inleiding en juridische procedure

1.1 Aanleiding

Op 3 september 2020 heeft de gemeenteraad van Assen een voorbereidingsbesluit genomen voor het noordoostelijke deel van de binnenstad van Assen. Het (oude) bestemmingsplan gaf voor dit gebied veel ruimte. De percelen mogen volledig worden bebouwd, vaak tot een hoogte van 15 meter. In de nieuwe binnenstadvisie slaat de gemeente een andere weg in. Om het woonmilieu in de binnenstad aantrekkelijk te houden, wil de gemeente open ruimtes, groen en de relatieve kleinschaligheid van dit gebied behouden. In het nieuwe bestemmingsplan wordt dit vastgelegd. Onderdeel van het bestemmingsplan is een stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan waarin de ruimtelijke kaders uiteengezet worden. Dit stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan is bedoeld als toetsingskader voor het verlenen van omgevingsvergunningen voor het bouwen.

Plangebied

Het plangebied is gelegen in het noordoostelijke deel van de binnenstad in Assen. Onderdeel van het plangebied zijn (delen van) de volgende straten: Het Kanaal, Jan Fabriciusstraat, Nijlandstraat, Kloekhorststraat, Zaagmolen, Groningerstraat, Oude Poststraat, Rolderstraat, Nieuwe Huizen, Gedempte Singel, Oudestraat, Oude Molenstraat, Cereshof en de Ceresstraat.

Nu geldend bestemmingsplan

Het plangebied maakt deel uit van de beheersverordening Assen – Binnenstad. Deze beheersverordening is gebaseerd op diverse bestemmingsplannen. Voor dit plangebied zijn de volgende plannen relevant:

1. *Centrum-Noord (en uitwerkingsplan)*
2. *Fabriciusstraat,*
3. *bestemmingsplan De Citadel,*
4. *bestemmingsplan Molenstraat,*
5. *De Brink e.o,*
6. *Komplan Noord,*
7. *partieel Komplan I,*
8. *bestemmingsplan Koopmansplein e.o,*
9. *bestemmingsplan Beschermd Stadsgezicht Assen ca.*

Naast de beheersverordening gelden ook de volgende plannen:

- *Facetbeheersverordening woningsplitsing en woningomzetting 2020;*
- *Hommes Staete omgevingsvergunning;*
- *Assen facetbeheersverordening parkeren;*
- *Wijziging geluidszone Stadbedrijvenpark.*

1.2 Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp stedenbouwkundig kader / beeldkwaliteitsplan hebben met bijbehorende stukken vanaf 8 september 2021 gedurende een termijn van zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn kon iedereen mondeling of schriftelijk zienswijzen inbrengen. In deze nota worden de ingekomen zienswijzen samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie.

2 Zienswijzen en commentaar

Er zijn 5 zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. Twee van deze zienswijzen betreffen pro forma zienswijzen. De betreffende reclamanten hebben 2 weken de tijd gekregen om hun zienswijze van nadere gronden te voorzien. Eén reclamant heeft dat tijdig gedaan. De andere reclamant heeft geen gebruik gemaakt van de geboden mogelijkheid. Omdat dit niet is gedaan, is ook niet bekend waar de bezwaren tegen het plan betrekking op hebben en kan er geen inhoudelijke reactie worden gegeven. . Die zienswijze wordt dan ook buiten behandeling gelaten.
Hieronder volgt een samenvatting van de ingekomen zienswijze en de gemeentelijke reactie daarop.

2.1 Reclamant 1

De bezwaren van reclamant 1 richten zich op de volgende punten:

1. *De mogelijkheid dat na 18 maanden leegstand de bestemming verandert, moet worden geschrapt.*
   Het is niet reëel dat eigenaren van horeca- en winkelpanden door de gemeente Assen gedwongen kunnen worden tot een bestemmingswijziging terwijl de gemeente vanuit beleid uit vorige jaren grotendeels voor de leegstand verantwoordelijk is. Deels komt dit door de realisatie van het Citadel waardoor het centrum uit elkaar is getrokken en deels door de ontwikkeling van o.a. de Borgstee waar winkels in het centrum niet mee kunnen concurreren.
2. *De mogelijkheid om in de huidige winkelstraten zoals de Oudestraat de bestemming te wijzigen naar wonen moet worden geschrapt.*
   In plaats van een traject om winkels die buiten het centrum gevestigd zijn naar het centrum te krijgen, krijgt het centrum een grotere woonfunctie. Dit frustreert de winkelfunctie en zorgt voor een verdere verpaupering.

Reactie

Ad 1. De laatste jaren is duidelijk geworden dat de rol van de binnenstad sterk verandert. De binnenstad transformeert van een gebied waar bezoekers spullen kopen naar een gebied met andere bezoekersmotieven, zoals sfeer, beleving en vrijetijdsbesteding. Daarmee krijgt de binnenstad dus een andere functie dan gebieden zoals Borgstee waar mensen met een heel ander doel heen gaan. Dit heeft ook invloed op de vraag naar fysieke winkelruimte in de binnenstad, deze zal nog verder afnemen. Ook is duidelijk dat Assen een vrij groot publiekshart heeft waardoor bezoekers vaak maar een deel van de binnenstad bezoeken en dat bezoekersstromen worden uitgedund. Dit maakt de binnenstad kwetsbaar. Daarom is een nieuwe perspectief ontwikkeld en vastgelegd in de binnenstadvisie. We werken aan een compleet, compact en meer aaneengesloten publiekshart. Het grootste gedeelte van het plangebied van bestemmingsplan Binnenstad Noordoost valt buiten dit publiekshart. Dit betekent dat de winkel- en horecafuncties in dit gebied bij voorkeur verplaatst worden naar het publiekshart. Wij kiezen hierbij echter voor een geleidelijk proces. De Oudestraat en Nieuwe Huizen functioneren op dit moment nog goed als winkelstraat.De winkel- en horecafuncties worden niet wegbestemd, maar worden gerespecteerd. Panden die nu al in gebruik zijn als winkel of voor horeca, kunnen ook op basis van dit bestemmingsplan daarvoor gebruikt blijven worden.

Omdat het wenselijk is om de winkel- en horecafuncties te verplaatsen naar het publiekshart, is ervoor gekozen om deze functies bij langdurige leegstand te laten vervallen. Er is echter een afwijkmogelijkheid opgenomen om een nieuwe winkel toe te staan. Dit biedt de ruimte om – zolang de winkelstraat als geheel goed functioneert – bij individuele gevallen van langdurige leegstand toch weer een winkel toe te staan. Maar ook voor de lange termijn biedt deze regeling ruimte voor een winkel. Daarbij zal echter wel meer gekeken worden naar o.a. de binnenstadvisie. Voor de Oudestraat en Nieuwe Huizen zien we in de toekomst namelijk ruimte voor bijvoorbeeld een bijzonder winkeltje of een atelier. Het laten vervallen van de functies plus het bieden van een afwijkmogelijkheid geeft sturingsmogelijkheden om in te spelen op de marktvraag van dat moment en om de genoemde straten in de toekomst te ontwikkelen tot goede aanloopstraten waar ruimte is voor diverse functies en waar de ruimtelijke kwaliteit versterkt wordt.

Ad 2. De transformatie van het gebied zal niet van vandaag op morgen zijn gerealiseerd. Het is een geleidelijk proces. Voor de Oudestraat, Nieuwe Huizen en Rolderstraat geldt dat de transformatie nog niet is gestart zoals we dat al wel zien in andere delen van het plangebied. Daarom is de vestiging van een woning op de begane grond alleen toe te staan na een nadere afweging. Bij deze afweging wordt voor de 3 genoemde straten o.a. gekeken naar het functioneren van de straat / straten als geheel en zal overleg gevoerd moeten worden met de ondernemers in de straten. Dat wordt gedaan omdat we deze straten in de toekomst willen ontwikkelen tot aanloopstraten met een mix aan functies in plaats van puur woonstraten. Dat is voor deze straten ook vastgelegd in de binnenstadvisie en deze visie is 1 van de toetsingskaders die betrokken wordt bij de afweging. In de planregel komt dit onvoldoende tot uitdrukking, dus deze voorwaarden zullen nadrukkelijker in de planregels worden opgenomen.

Conclusie:
Deze zienswijze vormt aanleiding om in artikel 4.5.2 van de planregels op te nemen dat het in gebruik nemen van de begane grond als woonfunctie alleen toegestaan kan worden wanneer de betreffende straat niet meer functioneert als winkelstraat en hierover overleg is gevoerd met de ondernemers in de straat.

2.2 <u>Reclamant 2</u>
Reclamant begrijpt dat er keuzes gemaakt worden om tot een krachtige en compacte binnenstad te komen. Reclamant is het echter niet eens met de keuze om aan de Oudestraat en Nieuwe Huizen wonen op de begane grond toe te staan. Deze straten functioneren nog steeds goed als winkelstraat. Met het toestaan van wonen op de begane grond wordt er een onwenselijke situatie gecreëerd, passantenstromen komen onder druk te staan waardoor het voor retailers steeds minder interessant wordt om zich in deze straten te vestigen. Daarnaast wegen de huidige huurstromen niet op tegen de investeringen en de opbrengsten indien er sprake is van een woonbestemming.

Reactie
Zoals hierboven bij paragraaf 2.1 ad 2 is aangegeven, zal pas van de mogelijkheid om in de genoemde straten wonen op de begane grond gebruik worden gemaakt wanneer een oordeel is gemaakt over het functioneren van de straten als winkelstraten en na overleg met ondernemers in het gebied. Het is de bedoeling dat deze straten aanloopstraten worden met een mix aan functies. Dat willen wij in overleg met de ondernemers doen. Dit wordt zoals in paragraaf 2.1 aangegeven nadrukkelijker in de regels vastgelegd. Verder wordt opgemerkt dat wanneer het bestemmingsplan

voorziet in een regeling waarmee de transformatie eenvoudiger geregeld kan worden, dit niets afdoet aan de zwaarte van de afweging die gemaakt wordt.

Conclusie:
Deze zienswijze vormt aanleiding om de planregels van het bestemmingsplan aan te passen. Zie daarvoor paragraaf 2.1.

2.3 Reclamant 3
Reclamant 3 vraagt aandacht voor de belangen van de bewoners van De Citadel bij de ontwikkeling van de Oude Poststraat. Dat er plannen zijn om de Oude Poststraat aan te pakken, wordt onderschreven. Maar de afstand tussen de woningen aan De Citadel en de Oude Poststraat is beperkt en ook staan niet alle woningen zo hoog als in het stedenbouwkundig kader wordt aangegeven. Daarom kunnen de belangen bij een ontwikkeling geschaad worden. Daarom verzoekt reclamant daar bij de besluitvorming voor een ontwikkeling aan de Oude Poststraat rekening mee te houden.

Reactie
Voor de mogelijke ontwikkeling aan de Oude Poststraat is de aanduiding 'overige zone – ontwikkellocatie' opgenomen. Nieuwbouw op deze locatie is alleen na een uitgebreide beoordeling mogelijk te maken. 1 van de voorwaarden in het bestemmingsplan is dat er overleg met de omwonenden (belanghebbenden) moet plaatsvinden. Daarnaast geldt altijd dat er sprake moet zijn van een goede ruimtelijke ordening en moeten alle belangen gewogen worden. Dus ook de belangen van omwonenden voor wat betreft privacy, lichthinder en dergelijke. Hiermee wordt in belangrijke mate geborgd dat de belangen van reclamant meegewogen worden bij de besluitvorming voor een ontwikkeling aan de Oude Poststraat.

Naar aanleiding van de zienswijze is nogmaals gekeken naar de bouwmogelijkheden die geboden worden. Daarbij is duidelijk geworden dat het nieuwe bestemmingsplan en met name het stedenbouwkundig kader voor een strook langs de westelijke aftakking van de Oude Poststraat meer bouwmogelijkheden biedt dan de huidige beheersverordening. Hoewel het bovenstaande waarborgen biedt voor de omwonenden, is het toch wenselijk om in het stedenbouwkundig kader / beeldkwaliteitsplan criteria op te nemen voor de eerste ca. 10 meter ten zuiden van De Citadel. Dit om duidelijk te maken dat bij de realisatie van nieuwe woningen in dat gebied nadrukkelijk gekeken moet worden welke bouwhoogte acceptabel is t.o.v. de woningen aan De Citadel. Deze aanvulling zorgt voor een betere bescherming van de belangen van reclamant.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat er nog geen concrete plannen zijn voor dit gebied en dat bij de uitwerking van de plannen er ook nog voor gekozen kan worden om de westelijke aftakking van de Oude Poststraat te verleggen en dit gebied als tuin in te richten.

Conclusie:
Deze zienswijze geeft aanleiding om in het stedenbouwkundig kader / beeldkwaliteitsplan criteria op te nemen met betrekking tot de bouwhoogte van nieuwe woningen ten zuiden van De Citadel.

2.4 Reclamant 4
Reclamant 4 is het niet eens met de mogelijkheid om in het gebied met de bestemming 'Gemengd – 2 ' via een melding één woning op de begane grond mogelijk te maken wanneer de detailhandel of andere (bedrijfs)activiteiten gestaakt worden. Een dergelijke omzetting zal voor belanghebbenden

(met name de bewoners van de bovenwoningen) ingrijpend zijn. Daarbij hebben de omwonenden geen mogelijkheid om daartegen bezwaar of beroep aan te tekenen. Gevraagd wordt om de omzetting te regelen via een vergunning in plaats van een melding met het verzoek om daarbij participatie met een positieve uitkomst verplicht te stellen.

Reactie
In het gebied ten noorden van de lijn Oudestraat – Rolderstraat is de transformatie naar wonen al enige tijd gaande. In meerdere panden zijn de commerciële functies verdwenen en zijn er woningen voor in de plaats gekomen. Het toevoegen van extra woningen geeft een goede invulling voor vrijkomende commerciële panden. Het sluit ook goed aan bij de woonvisie en de vraag naar woningen in het centrum. Vanwege de verbrede reikwijdte van het bestemmingsplan, hebben wij de mogelijkheid om gebruiksverandering eenvoudiger mogelijk te maken, namelijk via een melding.

Bij de afweging of van deze mogelijkheid gebruik gemaakt kan worden, hebben wij beoordeeld of de realisatie van één woning op de begane grond de belangen van omwonenden onevenredig schaadt of niet. Dat is dezelfde afweging als die we zouden maken wanneer er wel een vergunning nodig zou zijn. Wij zijn van mening dat de belangen van omwonenden niet onevenredig geschaad worden. Het gaat om een gebruikswijziging van een bestaand pand. Hierbij worden geen belangen zoals privacy of lichtinval onevenredig geschaad. Er vinden geen aanpassingen plaats waardoor de lichtinval van de bewoners van de bovenwoningen aangetast wordt of waardoor de bewoners op de begane grond rechtstreekse inkijk hebben in de bovenwoningen. Daarnaast achten wij de bewoning van een pand door één huishouden minder impact hebben voor omwonenden dan een commerciële functie waar gedurende de dag meerdere mensen een pand bezoeken. Dit levert geen beperkingen op voor de gebruiksmogelijkheden van andere woningen. Verder vinden wij een woonfunctie op de begane grond vanuit het oogpunt van sociale veiligheid een betere functie dan een winkelfunctie die alleen overdag en eventueel de vroege avond geopend is (geen toezicht 's avonds) of een horecafunctie die bijvoorbeeld 's nachts open is en waar mensen na het verlaten van café's naartoe gaan (mogelijke overlast). Omdat wij de impact van één woning op de begane grond acceptabel achten en er bij vergunningverlening geen andere uitkomst wordt verwacht, achten wij het acceptabel om de functiewijziging via een melding mogelijk te maken. Ook omdat schending van privacy en dergelijke beschermd worden via het Burenrecht. Voor het verlenen van een omgevingsvergunning is het Burenrecht geen toetsingskader of weigeringsgrond. Wel blijft het Burenrecht ook bij een melding van toepassing en houden directe buren altijd de mogelijkheid om via dat spoor verdere actie te ondernemen om hun belangen te beschermen. Het maakt hiervoor dus niet uit of gekozen wordt voor een melding of een omgevingsvergunning.

Wat wij een aandachtspunt vinden bij de functiewijziging, is het straat- en bebouwingsbeeld. Voor een commerciële functie is er op de begane grond veelal een grote raampartij aangebracht en daardoor heeft een pand een commerciële uitstraling die niet past bij een woonfunctie. Daarom is aan de melding de voorwaarde verbonden dat de initiatiefnemer een plan moet indienen voor een nieuwe inrichting van de gevels die naar het openbaar gebied zijn gericht. Aan deze voorwaarde is de nieuwe bewoner dus gebonden. Wel hebben wij de ruimte om een maatwerkvoorschrift op te leggen indien de nieuwe bewoner in onze ogen te weinig doet om de gevel opnieuw in te richten. Indien een bewoner uit eigen beweging met een goede inrichting komt, hoeven wij geen nadere voorwaarden op te leggen. Daarom is de mogelijkheid voor een maatwerkvoorschrift als een kan-bepaling geformuleerd.

Wij beseffen ons dat een vergunning meer rechtszekerheid lijkt te bieden, maar zoals gezegd speelt vooral het Burenrecht een rol en blijft dat onverminderd van toepassing.

Conclusie:
Deze zienswijze vormt geen aanleiding om de verbeelding en regels van het bestemmingsplan aan te passen.

2.5 Reclamant 5
Reclamant 5 heeft een pro forma zienswijze ingediend. Er is contact geweest met de indiener van de pro forma zienswijze en deze is in de gelegenheid gesteld om de zienswijze inhoudelijk aan te vullen. Van deze mogelijkheid is geen gebruik gemaakt. Omdat dit niet is gedaan, is ook niet bekend waar de bezwaren tegen het plan betrekking op hebben en kan er geen inhoudelijke reactie worden gegeven.

3 Gevolgen voor het bestemmingsplan

Gezien de inhoud van de genoemde reactie en de gemeentelijke reactie hierop, is er aanleiding om het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan gewijzigd vast te stellen.

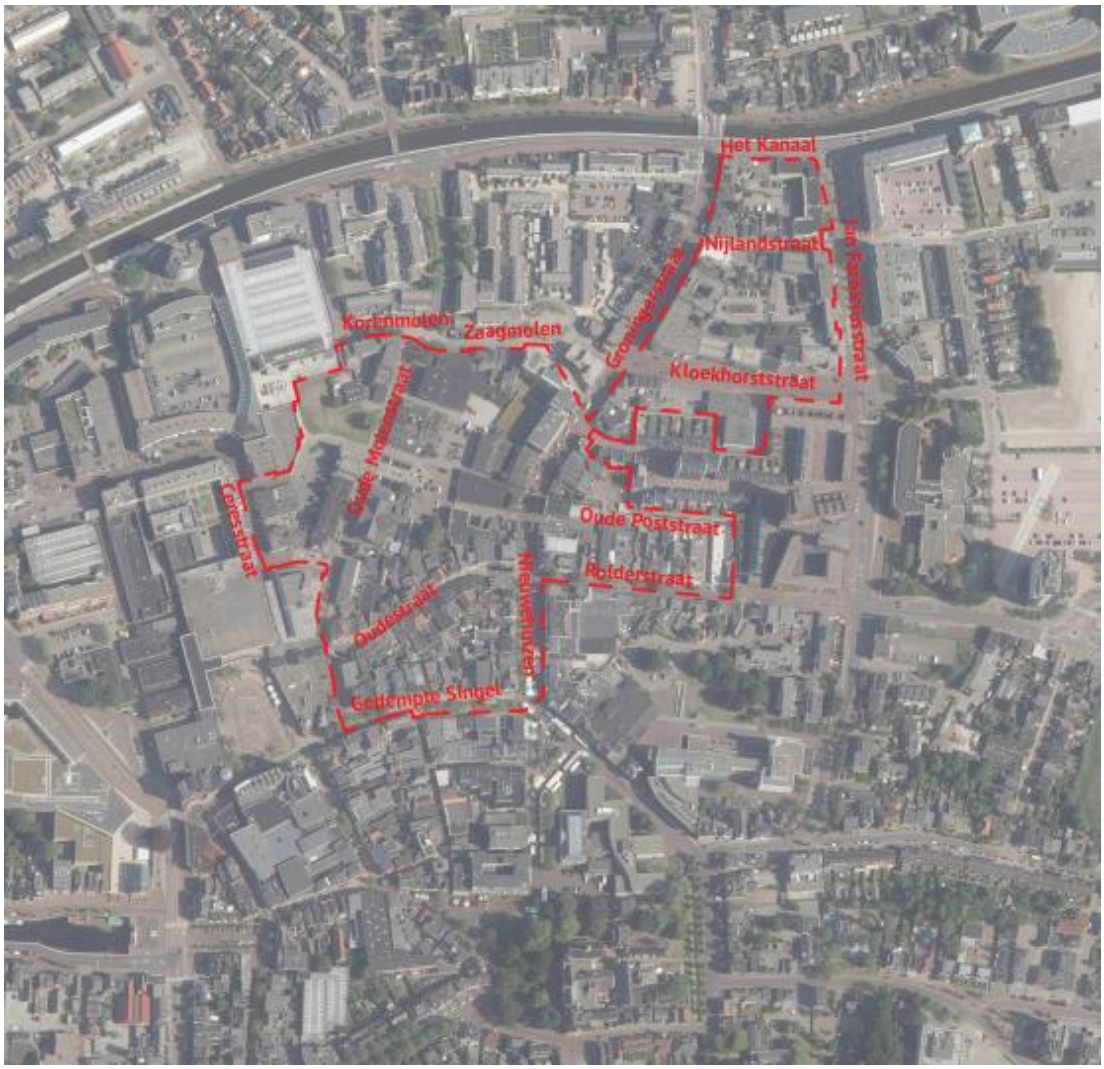
Bestemmingsplan
- Artikel 4.5.2 van het bestemmingsplan zal als volgt worden gewijzigd (blauwe tekst):
  4.5.2 Wijziging functies
  a. Met het oog op de sturing op concentratie van centrumfuncties buiten het plangebied en/of de mogelijkheid om deze bestemming te transformeren naar een woongebied/-straat, kan het bevoegd gezag met een omgevingsvergunning toestaan dat:
  - *de begane grond van gebouwen wordt gebruikt als woonfunctie. Van deze mogelijkheid kan uitsluitend gebruik gemaakt worden wanneer de straat waarin de ontwikkeling plaatsvindt naar oordeel van het bevoegd gezag niet of onvoldoende meer functioneert als winkelstraat en het bevoegd gezag over dit oordeel overleg heeft gevoerd met belanghebbenden in de betreffende straat;*
  - *…*
- De regels voor de ontwikkellocatie worden in het stedenbouwkundig kader als volgt gewijzigd (blauwe tekst)
  Beeldkwaliteitsplan
  - *Onder 'Massa' voor het gebied 'Oude Poststraat' wordt een extra bullit toegevoegd:*
    - *De impact van de nieuwbouw op de woonkwaliteit van de woningen op het dek van de Citadel wordt meegewogen bij situering en bouwhoogte van nieuwe woningen. Woonkwaliteit, ook van woningen buiten het plangebied, is van belang bij de herontwikkeling van de Oude Poststraat.*

Bijlage bestemmingsplan
Deze nota wordt als bijlage aan het bestemmingsplan gevoegd.

Bijlage 12 Nota wijzigingen Binnenstad Noordoost

Gemeente Assen

Nota wijzigingen bestemmingsplan Binnenstad Noordoost



Inhoudsopgave

1 Inleiding en juridische procedure 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Procedure 3

2 Ambtshalve wijzigingen 4
2.1 Wijzigingen in de planregels 4
2.2 Wijziging op de verbeelding 6
2.3 Wijzigingen in het stedenbouwkundig kader / beeldkwaliteitsplan 7

3 Toelichting op de ambtshalve wijzigingen 8
3.1 Wijzigingen in de planregels 8
3.2 Wijziging op de verbeelding 10
3.3 Wijzigingen in het stedenbouwkundig kader / beeldkwaliteitsplan 11

1 Inleiding en juridische procedure

1.1 Aanleiding

Op 3 september 2020 heeft de gemeenteraad van Assen een voorbereidingsbesluit genomen voor het noordoostelijke deel van de binnenstad van Assen. Het (oude) bestemmingsplan gaf voor dit gebied veel ruimte. De percelen mogen volledig worden bebouwd, vaak tot een hoogte van 15 meter. In de nieuwe binnenstadsvisie slaat de gemeente een andere weg in. Om het woonmilieu in de binnenstad aantrekkelijk te houden, wil de gemeente open ruimtes, groen en de relatieve kleinschaligheid van dit gebied behouden. In het nieuwe bestemmingsplan wordt dit vastgelegd. Onderdeel van het bestemmingsplan is een stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan waarin de ruimtelijke kaders uiteengezet worden. Dit stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan is bedoeld als toetsingskader voor het verlenen van omgevingsvergunningen voor het bouwen.

Plangebied

Het plangebied is gelegen in het noordoostelijke deel van de binnenstad in Assen. Onderdeel van het plangebied zijn (delen van) de volgende straten: Het Kanaal, Jan Fabriciusstraat, Nijlandstraat, Kloekhorststraat, Zaagmolen, Groningerstraat, Oude Poststraat, Rolderstraat, Nieuwe Huizen, Gedempte Singel, Oudestraat, Oude Molenstraat, Cereshof en de Ceresstraat.

Nu geldend bestemmingsplan

Het plangebied maakt deel uit van de beheersverordening Assen – Binnenstad. Deze beheersverordening is gebaseerd op diverse bestemmingsplannen. Voor dit plangebied zijn de volgende plannen relevant:

1. *Centrum-Noord (en uitwerkingsplan)*
2. *Fabriciusstraat,*
3. *bestemmingsplan De Citadel,*
4. *bestemmingsplan Molenstraat,*
5. *De Brink e.o,*
6. *Komplan Noord,*
7. *partieel Komplan I,*
8. *bestemmingsplan Koopmansplein e.o,*
9. *bestemmingsplan Beschermd Stadsgezicht Assen ca.*

Naast de beheersverordening gelden ook de volgende plannen:

- *Facetbeheersverordening woningsplitsing en woningomzetting 2020;*
- *Hommes Staete omgevingsvergunning;*
- *Assen facetbeheersverordening parkeren;*
- *Wijziging geluidszone Stadbedrijvenpark.*

1.2 Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp stedenbouwkundig kader / beeldkwaliteitsplan hebben met bijbehorende stukken vanaf 8 september 2021 gedurende een termijn van zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn zijn enkele omissies in de planregels naar voren gekomen. In deze nota wordt aangegeven wat de omissies zijn en welke ambtshalve wijzigingen nodig zijn. Ook word en aanpassingen van een toelichting voorzien.

2 Ambtshalve wijzigingen

Hieronder wordt per artikel aangegeven welke wijzigingen in de planregels worden voorgesteld. De oude tekst is rood en doorgehaald, de nieuwe tekst wordt in het blauw weergegeven. Ook worden er op de verbeelding en in het stedenbouwkundig kader / beeldkwaliteitsplan Binnenstad Noordoost wijzigingen doorgevoerd.

2.1 Wijzigingen in de planregels

Artikel 1 Begrippen

1. *Onder vernummering van de artikelen 1.13 tot en met 1.36 wordt in artikel 1 het begrip 'bouwlaag' toegevoegd:*
   1.13 bouwlaag:
   een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd;

Artikel 3 Centrum

2. *De formulering van artikel 3.2.1 onder b wordt aangepast:*
   b. de bouwdiepte bedraagt per bouwlaag niet meer dan~~:~~
   ~~1.~~ de bestaande bouwdiepte ~~van het hoofdgebouw, of;~~
   ~~2. in het geval dat er geen hoofdgebouw aanwezig is 12 m;~~.

De formulering wordt dus:
b. de bouwdiepte bedraagt per bouwlaag niet meer dan de bestaande bouwdiepte.

Artikel 4 Gemengd - 1

3. *De formulering van artikel 4.2.1 onder b wordt aangepast:*
   b. de bouwdiepte bedraagt per bouwlaag niet meer dan~~:~~
   ~~1.~~ de bestaande bouwdiepte ~~van het hoofdgebouw, of;~~
   ~~2. in het geval dat er geen hoofdgebouw aanwezig is 12 m;~~.

De formulering wordt dus:
b. de bouwdiepte bedraagt per bouwlaag niet meer dan de bestaande bouwdiepte.

Artikel 5 Gemengd - 2

4. *Onder vernummering van de overige artikelleden wordt geheel artikel 5.2.1 geschrapt:*
   ~~5.2.1 Algemeen~~
   ~~Voor het bouwen van bouwwerken gelden de volgende regels:~~
   ~~a. het bebouwingspercentage per bouwperceel bedraagt niet meer dan 50%~~

5. *Artikel 5.2.2 wordt vernummerd naar 5.2.1 en de formulering van artikel 5.2.1 onder b wordt aangepast:*
   b. de bouwdiepte bedraagt per bouwlaag niet meer dan~~:~~
   ~~1.~~ de bestaande bouwdiepte ~~van het hoofdgebouw, of;~~
   ~~2. in het geval dat er geen hoofdgebouw aanwezig is 12 m;~~.

De formulering wordt dus:
b. de bouwdiepte bedraagt per bouwlaag niet meer dan de bestaande bouwdiepte.

6. *Artikel 5.3 wordt aangevuld met een termijn waarbinnen de melding moet zijn ingediend:*

5.3 Verbod zonder melding

Het is verboden een functie op de begane grond van gebouwen om te zetten naar één woning zonder voorafgaande melding bij burgemeester en wethouders. Bij de melding dient schriftelijk te worden aangegeven op welke wijze de gevel(s) gericht op het openbaar gebied worden ingericht. Activiteiten om de begane grond om te zetten naar dan wel in gebruik te nemen als één woning, mogen niet eerder dan 4 weken na de melding starten. De melder dient zich er van bewust te zijn dat de gemeente maatwerkvoorschriften kan stellen zoals opgenomen in 5.4. Met het oog daarop wordt geadviseerd om in overleg te treden met de door de gemeente aangewezen deskundige voordat de activiteit wordt gestart.

2.2 Wijziging op de verbeelding

7. Een deel van de Oude Poststraat wordt opgenomen in de aanduiding 'overige zone – ontwikkellocatie'.



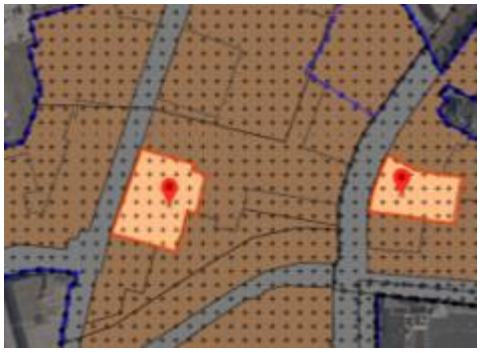
Het groen gearceerde gebied wordt opgenomen in de aanduiding.

8. De 3 ontwikkellocaties worden ook aangeduid als 'exploitatiegebied'



De 3 oranje omrande gebieden betreffen de ontwikkellocaties en deze gebieden krijgen ook de aanduiding 'exploitatiegebied'.

9. De 2 kerken in het plangebied worden bestemd als 'Gemengd – 2'



De 2 oranje omrande locaties betreffen locaties waar op dit moment kerken staan. De bestemming van deze 2 locaties wordt 'Gemengd – 2'.

2.3 Wijzigingen in het stedenbouwkundig kader / beeldkwaliteitsplan

Algemeen

10. De inleiding wordt op onderdelen verduidelijkt

In de inleiding wordt een uitleg opgenomen van de wisselwerking tussen bestemmingsplan en stedenbouwkundig kader en de nieuwe instrumenten 'bestemmingsplanactiviteit' en 'maatwerkvoorschrift'.

Regelgeving Stedenbouwkundig Kader en Beeldkwaliteitsplan, *Algemeen*

11. De criteria voor 'Massa' in het gebied 'Historische lintbebouwing en hun dwarsstraten' wordt aangepast. Bullit 2 wordt geschrapt en bullit 3 wordt aangevuld

Massa

- …
- ~~Variatie in gevelbreedte, substantiële verschillen in breedtes tussen naastliggende panden~~
- Een divers bebouwingsbeeld met variatie in breedte, hoogte, kleur en kapvorm is karakteristiek voor de linten. Harde contrasten niet, dus naast kleinschalige historische bebouwing kan een sprong in goot- en/of bouwhoogte óf gevelbreedte passend zijn, maar niet een sprong in hoogte én breedte. Bij een goed contrast hoort ook samenhang. Dat geldt voor bouwmassa, maar ook voor architectuur.
- …

12. Het tweede criterium voor 'Entree' in het gebied 'Binnengebied Oude Molenstraat' wordt geschrapt

Entree

- …
- ~~Woningen op de begane grond hebben eigen entree (dit geldt ook voor benedenwoningen in appartementencomplexen).~~
- …

13. Het tweede criterium voor 'Entree' in het gebied 'Oude Poststraat' wordt geschrapt

Entree

- …
- ~~Woningen op de begane grond hebben eigen entree (dit geldt ook voor benedenwoningen in appartementencomplexen).~~
- …

Regelgeving stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan, *transformatie van winkel naar wonen*

14. Het derde criterium voor 'Kleur en materialisatie' in het gebied 'Historische lintbebouwing' wordt aangevuld

- …
- …
- De kleurstelling dient zorgvuldig te worden afgestemd met de bestaande gevel. Aanbeveling is om bij verbouwing of onderhoud eerst onderzoek te (laten) doen naar de historische situatie.
- …

3 Toelichting op de ambtshalve wijzigingen

Hieronder volgt ten aanzien van hoofdstuk twee 'Ambtshalve wijzigingen' stapsgewijs per onderwerp een toelichting op de ambtshalve wijzigingen. Eerst zal de wijziging aangehaald worden vervolgens zal er toegelicht worden waarom voor deze wijziging gekozen is.

3.1 Wijzigingen in de planregels

Artikel 1 Begrippen

Wijziging 1

- Het begrip '*bouwlaag*' wordt aan de lijst met begrippen toegevoegd.

Toelichting

Het begrip 'bouwlaag' is toegevoegd omdat in de artikelen 3.2.1, 4.2.1 en 5.2.1 (na hernummering) het begrip bouwlaag wordt gebruikt om de bestaande bouwdiepte van hoofdgebouwen te beperken tot de bouwdiepte van de afzonderlijke bouwlagen / verdiepingen. Voor de duidelijkheid wordt daarom een definitie opgenomen wat onder een bouwlaag verstaan moet worden.

Artikel 3 Centrum

Wijziging 2

- De formulering van artikel 3.2.1 onder b wordt aangepast

Toelichting

Het is de bedoeling dat niet meer bij recht de bouwdiepte van de hoofdgebouwen wordt uitgebreid zodat meer gestuurd kan worden op de ruimtelijke kwaliteit. In het ontwerpbestemmingsplan is de bouwdiepte beperkt tot de bouwdiepte van het hoofdgebouw. Dit brengt een risico met zich mee. Wanneer de bouwdiepte van de begane grondlaag dieper is dan de bouwdiepte van de andere bouwlagen, dan zou dit gezien kunnen worden als de bouwdiepte die alle bouwlagen mogen hebben en zouden we minder kwaliteitseisen kunnen stellen. Door de bouwdiepte te relateren aan de bouwdiepte van de bouwlaag, wordt dit per bouwlaag bepaald en valt het risico weg.

Daarnaast wordt de bouwregel verwijderd dat op locaties waar geen hoofdgebouw aanwezig is, de bouwdiepte van een hoofdgebouw 12 meter mag bedragen. Deze regel zorgt er namelijk voor dat bij recht op onbebouwde percelen een nieuw hoofdgebouw gebouwd mag worden en dat is niet wenselijk. Er zijn 3 ontwikkellocaties aangeduid waar via een afwijkprocedure nieuwe hoofdgebouwen gebouwd mogen worden. Hiervoor gelden diverse voorwaarden, zoals verplichte participatie. Om dit niet te frustreren, wordt de bouwregel met betrekking tot de bouwdiepte van hoofdgebouwen aangepast.

Artikel 4 Gemengd - 1

Wijziging 3

- De formulering van artikel 4.2.1 onder b wordt aangepast

Toelichting

Zie toelichting bij wijziging 2.

Wijziging 4

- Onder vernummering van artikelen 4.5.3 en 4.5.4 naar respectievelijk 4.5.4 en 4.5.5 wordt een nieuw artikel 4.5.3 toegevoegd

Toelichting

Er zijn binnen het plangebied 3 locaties waar nieuwe woningbouw gerealiseerd kan worden. Dat zijn het gebied rondom de steenhouwerij aan de Oude Molenstraat, het parkeerterrein tussen de Oude Molenstraat en Groningerstraat en de Oude Poststraat. De eerste twee gebieden vallen binnen de bestemming Gemengd – 2, het derde gebied heeft de bestemming Gemengd – 1. Binnen de bestemming Gemengd – 2 is een regeling opgenomen om de nieuwbouw mogelijk te maken. In het ontwerpbestemmingsplan is verzuimd om diezelfde regeling op te nemen in de bestemming Gemengd – 1. Daarom wordt dit alsnog toegevoegd bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Artikel 5 Gemengd - 2

Wijziging 5

- Onder vernummering van de overige artikelleden wordt geheel artikel 5.2.1 geschrapt

Toelichting

De bebouwing op de erven in het plangebied is beperkt tot de bestaande bebouwing. Veel percelen zijn voor het grootste deel bebouwd. Door in de planregels vast te leggen wat het maximum bebouwingspercentage is, wordt een deel van de bestaande bebouwing echter wegbestemd en dit levert directe planschade op die de eigenaren na vaststelling van het bestemmingsplan direct kunnen claimen. Gelet op de grote hoeveelheid percelen waar dit voor zal gelden, brengt dit een financieel risico met zich mee. Het is echter niet nodig om de regel met betrekking tot het bebouwingspercentage in stand te houden. In het stedenbouwkundig kader / beeldkwaliteitsplan zijn eisen opgenomen met betrekking tot het vergroenen / openmaken van nu dichtbebouwde achtererven. Omdat in de regels is vastgelegd dat bouwplannen moeten voldoen aan het stedenbouwkundig kader, is al geregeld dat de hoeveelheid bebouwing op de percelen verminderd moet worden. Daarom wordt voorgesteld om bij de vaststelling van het bestemmingsplan het bebouwingspercentage van 50% te schrappen.

Wijziging 6

- Artikel 5.2.2 wordt vernummerd naar 5.2.1 en de formulering van artikel 5.2.1 onder b wordt aangepast

Toelichting
Zie toelichting bij wijziging 2.

Wijziging 7

- Artikel 5.3 wordt aangevuld met een termijn waarbinnen de melding moet zijn ingediend

Toelichting
Voor een melding geldt dat activiteiten niet eerder dan 4 weken na de melding mogen starten. Voor de duidelijkheid wordt dit ook in de planregel vastgelegd.

3.2 Wijziging op de verbeelding

Wijziging 8

- Een deel van de Oude Poststraat wordt opgenomen in de aanduiding 'overige zone – ontwikkellocatie'.

Toelichting
Zoals bij 'Wijziging 4' is aangegeven, biedt het bestemmingsplan de mogelijkheid om o.a. in het gebied aan de Oude Poststraat nieuwe woningbouw te ontwikkelen. Op dit moment valt de Oude Poststraat buiten de aanduiding 'overige zone – ontwikkellocatie' die deze ontwikkeling mogelijk maakt. Het is wenselijk om de westelijke aftakking van de Oude Poststraat op te nemen in de aanduiding voor het geval het wenselijk is het stratenpatroon te wijzigen.

Wijziging 9

- De 3 ontwikkellocaties worden ook aangeduid als 'exploitatiegebied'

Toelichting
In de planregels is voor de 3 ontwikkellocaties vastgelegd dat een omgevingsvergunning niet wordt verleend wanneer o.a. het kostenverhaal niet is geborgd in een (anterieure) overeenkomst dan wel op een andere manier. Deze andere manier kan ook een exploitatieplan zijn. Normaliter moet deze door de gemeenteraad worden vastgesteld bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Artikel 7c Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet biedt de ruimte om het vaststellen van een exploitatieplan te delegeren naar het college van burgemeester en wethouders en om deze pas vast te stellen bij het verlenen van een omgevingsvergunning. Om dit te kunnen doen, moet in het bestemmingsplan wel zijn vastgelegd wat het exploitatiegebied is. Door de aanduiding 'exploitatiegebied' op te nemen voor de 3 ontwikkellocaties, krijgt het college de mogelijkheid om in de toekomst een exploitatieplan op te stellen wanneer kostenverhaal niet te borgen is via een (anterieure) overeenkomst.

Wijziging 10

- De 2 kerken in het plangebied worden bestemd als ‘Gemengd – 2’

Toelichting
Aan de Oude Molenstraat en Groningerstraat bevinden zich 2 kerken. Deze kerken zijn nog steeds in gebruik. Mochten de kerken onverhoopt toch hun functie verliezen, dan is de realisatie van woningen in de kerkgebouwen een mogelijkheid die overwogen kan worden. De bestemming ‘Gemengd – 1’ die de kerken in het ontwerpbestemmingsplan hebben gekregen, biedt echter ook ruimte voor functies die minder passend worden geacht. Denk hierbij aan een winkel. De bestemming ‘Gemengd – 2’ biedt meer ruimte voor woningbouw. Daarnaast heeft het omliggende gebied van de kerken ook de bestemming ‘Gemengd – 2’. Daarom zal de bestemming bij de vaststelling gewijzigd worden in ‘Gemengd – 2’.

3.3 Wijzigingen in het stedenbouwkundig kader / beeldkwaliteitsplan

Algemeen
Wijziging 11

- De inleiding wordt op onderdelen verduidelijkt

Toelichting
Tijdens gesprekken met initiatiefnemers is door hen aangegeven dat het handig is als in de inleiding van zowel het bestemmingsplan als stedenbouwkundig kader wat meer ingegaan wordt op de bijzondere onderdelen van deze plannen. Zetzelfde geldt voor de wisselwerking tussen het bestemmingsplan en het stedenbouwkundig kader. Daardoor weten initiatiefnemers beter waar zij op moeten letten en hoe zij met de nieuwe regelingen om moeten gaan.

Regelgeving Stedenbouwkundig Kader en Beeldkwaliteitsplan, *Algemeen*
Wijziging 12

- De criteria voor ‘Massa’ in het gebied ‘Historische lintbebouwing en hun dwarsstraten’ wordt aangepast. Bullit 2 wordt geschrapt en bullit 3 wordt aangevuld

Toelichting
Het aspect ‘variatie’ is breder dan alleen de gevelbreedte. Daarom wordt bullit 2 geschrapt. In het onderschrift van de afbeelding van de Vaart ZZ is het aspect ‘variatie’ breder omschreven. Omdat ‘variatie’ betrekking heeft op het bebouwingsbeeld, wordt dit opgenomen in de derde bullit met toevoeging van de andere aspecten waar variatie uit bestaat.

Wijziging 13

- Het tweede criterium voor ‘Entree’ in het gebied ‘Binnengebied Oude Molenstraat’ wordt geschrapt

Toelichting
Onder het onderdeel ‘Programma’ van de bouwregels voor dit gebied is aangegeven dat in dit deelgebied alleen grondgebonden woningen gewenst zijn. Regels voor appartementen of benedenwoningen zijn daarom niet van toepassing.

Wijziging 14

- Het tweede criterium voor ‘Entree’ in het gebied ‘Oude Poststraat’ wordt geschrapt

Toelichting
Onder het onderdeel ‘Programma’ van de bouwregels voor dit gebied is aangegeven dat in dit deelgebied alleen grondgebonden woningen gewenst zijn. Regels voor appartementen of benedenwoningen zijn daarom niet van toepassing.

Regelgeving stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan, *transformatie van winkel naar wonen*
Wijziging 15

- Het derde criterium voor ‘Kleur en materialisatie’ in het gebied ‘Historische lintbebouwing’ wordt aangevuld

Toelichting
Op 23 september is het stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke kwaliteit. In het verslag van deze bijeenkomst is de volgende opmerking opgenomen:
De commissie vind het een zorgvuldig, mooi en uitgebreid Beeldkwaliteitsplan. De commissie ziet graag nog opgenomen dat het bij verbouw en nieuwbouwplannen noodzakelijk is dat er een kleur- en materiaalonderzoek wordt uitgevoerd.

Deze toevoeging zorgt voor een betere bescherming van de historische kenmerken van het gebied. Daarom wordt de suggestie van de commissie overgenomen.

Bijlage bestemmingsplan
Deze nota wordt als bijlage aan het bestemmingsplan gevoegd.