



Gemeente Assen



# Ontwikkelingsvisie Assen Zuid

- naar een modern recreatief werklandschap -

Een modern recreatief werklandschap:

Een werklandschap voor het nieuwe werken; een gebied waar je graag een ommetje maakt, mensen tegenkomt en contacten legt; een landschap dat bedrijven verleidt om zich te vestigen; Een gebied dat zo'n sterk concept heeft en zo'n sterk frame dat het over 20 jaar ook nog aantrekkelijk is en door het zich ontwikkelende groen zelfs aantrekkelijker wordt; Een onderscheidend werklandschap dat echt iets anders te bieden heeft; Een werklandschap dat een transformatie van invulling en programma kan brengen; Een werkgebied dat direct grenst aan een nationaalpark/ vijf sterren landschap.

# Ontwikkelingsvisie Assen Zuid

*- naar een modern recreatief werklandschap –*

*deelgebied bedrijvenlandschap*

oktober 2010

# Inhoud

## Aanleiding

Inleiding	6
Ambities	6
Status	7

## Assen

Structuurvisie 2030	9
Florijnas	10
Betekenis voor Assen Zuid	10

## Huidige situatie

Ruimtelijke context	13
Gebruik	14
Groenstructuur	15
Verkeer en vervoer	16
Programma	17
Ecologie	19
Bodem en hydrologie	20
Waterhuishouding	21
Archeologie en cultuurhistorie	22
Milieu	24

## Ambities

Zuidpoort van de regio	26
Ontwerpen vanuit het landschap	27
Ontwerpen vanuit duurzaamheid	28
Ontwerpen vanuit ontwikkelstrategie	29

## Stedenbouwkundige opzet

Concept	30
Visiekaart	32
Poort van de regio	33
Integraal ontsluitingsplan	35
3D impressie visie	36
De Rietlanden	38
De Boskamers	42
De Velden	46
Het Lint	50

## Planonderdelen

Groenstructuren	54
Waterstructuren	56
Verkeer en vervoer	58
Beeldkwaliteit	62
Aanleg groenstructuren	63
Rooilijnen	64
Bouwhoogte	65
Zichtlocaties	66
Milieuzonering	67

Fasering	69
----------	----

Proces	76
--------	----

# Aanleiding

## Inleiding

Assen is de snelst groeiende stad van Noord-Nederland. De afgelopen decennia breidde de stad zich in een hoog tempo uit. Nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen verrezen aan de randen van de stad. De groei gaat door: van 67 duizend inwoners in 2010 naar ruim 80 duizend in 2030 en het aantal arbeidsplaatsen van 34 naar 45 duizend. Assen heeft ook de ambitie om door te groeien en wil de opgave vervullen die zij heeft vanuit de Regiovisie Groningen- Assen 2030.

Het belangrijkste ontwikkelgebied is de FlorijnAs. De FlorijnAs is een integrale gebiedsgerichte ontwikkeling, waarbij de ontwikkelingsprojecten langs de noord-zuid as van Assen in hun onderlinge samenhang worden bekeken. Het plangebied Assen-Zuid is de zuidelijke ondergrens van de Florijnas. Het is de zuidelijke toegangspoort van niet alleen Assen, maar ook van het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen. In het zuiden ingeklemd tussen het Nationaal Landschap Drentsche Aa en het Witterveld.

De ontwikkeling van Assen Zuid komt voort uit het door de gemeenteraad vastgesteld Structuurplan Stadsrandzone met bijbehorende plan-MER. In het proces dat hieraan vooraf ging zijn op interactieve wijze gebieden aangewezen die voor de ontwikkeling van wonen en werken in aanmerking komen. Op basis van een lagenbena-

dering en na onderzoek in de MER is Assen Zuid uit de bus gekomen als beste locatie voor een nieuw werklandschap. Hierbij is aangegeven dat bij de invulling van het gebied de bestaande groene gebieden gehandhaafd moeten worden.

De uitgangspunten van het structuurplan vormen belangrijke input voor deze ontwikkelingsvisie. Deze visie betreft slechts het bedrijvenlandschap Assen Zuid en doet nog geen uitspraken over de toeristisch recreatieve zone, het TT-circuit en de Baggelhuzerplas.

## Ambities

Assen Zuid moet het functionele programma voor toekomstige bedrijfshuisvesting voor Assen faciliteren. Aanvullend op het functionele programma zijn de volgende ambities geformuleerd:

*Assen Zuid wordt vorm gegeven als de zuidpoort van de regio Groningen-Assen, bij het knooppunt van de A28, de N33 en de spoorverbinding Groningen-Randstad;*

*Assen Zuid wordt ontworpen vanuit het landschap. Ingepast in het landschap van beekdalen en hogere ruggen grenzend aan de Drentse Aa;*

*Assen Zuid wordt ontworpen vanuit de ontwikkelstrategie. Gefaseerd en flexibel, om gedurende het ontwikkelproces op elk moment een bedrijventerrein te hebben dat 'af' is;*

*Assen Zuid wordt ontworpen vanuit duurzaamheid.*

Deze ontwikkelingsvisie vormt de basis voor:

- 1) het opstellen van een stedenbouwkundig plan
- 2) het opstellen van het bestemmingsplan;
- 3) het opstellen van een beeldkwaliteitsplan;
- 4) het uitwerken van flexibele ontwikkel-varianten.

## **Status**

De ontwikkelingsvisie kent een relatief lange ontwikkelperiode. Naast het bedrijvenlandschap zal er in Assen Zuid een toeristisch recreatieve zone waaronder TT-world en TT-circuit ontwikkeld worden, daarnaast zal de Baggelhuizerplas verder ontwikkeld worden. Keuzes hierin zijn nog niet gemaakt. In de periode tot aan het eindbeeld kunnen zich nog tal van ontwikkelingen voordoen. De visie laat daarbij ruimte voor nu nog onvoorzien ontwikkelingen. De visie legt de hoofdstructuren van de toekomstige ontwikkeling vast, maar laat een schaalniveau lager ruimte voor een flexibele invulling.

# Ruimte voor kwaliteit

## Van bedrijventerrein naar bedrijvenlandschap

Bedrijventerreinen bieden niets anders aan dan een simpel stratenplan met bouwrijpe grond voor de nog anonieme ondernemer. De markt moet zijn werk doen. De particuliere afnemer van de grond mag binnen de ruim gestelde regelingen van een bestemmingsplan een bedrijfsgebouw oprichten dat nodig is om de bedrijfsactiviteiten tegen weersinvloeden te beschermen. De investeringen in gebouw en grond bedragen vaak niet meer dan 20%. De overige 80% gaat op aan investeringen in het machine park, installaties, logistieke voorzieningen en de verdere bedrijfsvoering. Het ontwikkelen van vastgoed staat dus niet op de voorgrond. Maar ook het ontwikkelen van een landschap ontbreekt volledig. Het overgrote deel dat ruim 70% van een werkgebied omvat, is uitgeefbare grond en wordt ingericht volgens de functionele en logistieke eisen die voor de bedrijfsuitoefening van belang zijn. Van de overige 30% wordt ten minste de helft besteed aan de verharding van het terrein, de bestratingen. Het resterende deel van deze 30% wordt als openbaar groen aangeduid.

### Landschap als kwalitatieve voorwaarde

Paradoxaal genoeg heeft een werklandschap dus ook veel meer ruimte nodig om een nieuwe type landschap te kunnen maken. Natuurlijk moet de beschikbare grond efficiënt en zuinig kunnen worden gebruikt maar het pleidooi is om veel meer ruimte te reserveren voor het aandeel water en groen in een stedenbouwkundig plan zodat een stevige, ruim opgezette landschappelijke structuur kan worden gemaakt. Zo bezien is een bedrijventerrein vooral een stedenbouwkundige en landschappelijke opgave, waarbij de vormgeving van het geheel steeds voorop moet staan. Maar zolang geen enkel economische belang tussen de particuliere afnemer van de grond en de opzet van het geheel wordt aangebracht, zal dat voorlopig ook niet veranderen en blijven deze terreinen een min of meer toevallig samengesteld geheel van particuliere initiatieven. Een bedrijvig maar rommelig geheel dat al te

gemakkelijk een doorn wordt in het oog van velen. Pas wanneer een dergelijke samenhang wordt aangebracht tussen deel en geheel, tussen de particuliere kavel, de inrichting ervan en de gehele opzet van het terrein, pas dan kan er sprake zijn van een waardeontwikkeling van het vastgoed. Pas dan ontstaat het besef dat de kwaliteit van het geheel terugslaat op de afzonderlijke particuliere ontwikkelingen en vice versa. Parkmanagement is daarom niet zomaar alleen een instrument gericht op collectieve dienstverlening, op het beveiligen, schoonmaken, onderhouden en beheren van een terrein maar ook op het tot stand brengen van een inrichtingskwaliteit. Een inrichtingskwaliteit die het gehele bedrijvenpark omvat, die aansluit bij de aard van de bedrijvigheid en die een directe voorwaarde vormt voor de waardestijging van de bedrijfspanden binnen een 'werklandschap'.

Het verdient daarom aanbeveling binnen de werklandschappen van de toekomst gelijksoortige bedrijven bij elkaar te plaatsen. Dat kan worden bevorderd door het maken van gezamenlijke voorzieningen en ruimten, zodat een bijzondere inrichting vooraf kan worden bepaald. Hierbij kan worden gedacht aan bijvoorbeeld parkeervoorzieningen, expeditiestraten, sportvoorzieningen en parkruimten. De inrichting van het gehele terrein wordt er bovendien gevarieerder in opzet van. De lans moet gebroken worden voor een grotere menging van functies op de terreinen zelf. Daarbij behoeft niet onmiddellijk te worden gedacht aan woningbouw, maar wel aan functies die goed te combineren zijn met economische activiteiten zoals sport- en recreatiegebieden of natuuraanleg projecten.



(Uit conceptrapport 'Ruimte voor kwaliteit, Drentse stads- en dorpsranden, Atelier mooi Drenthe, Stef van der Gaag)

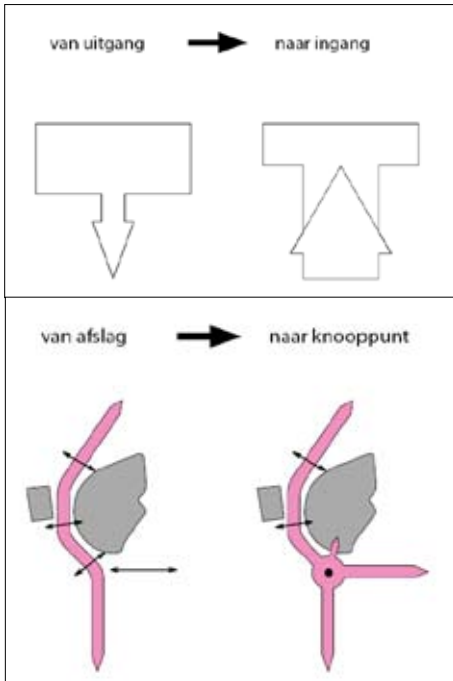


# Assen

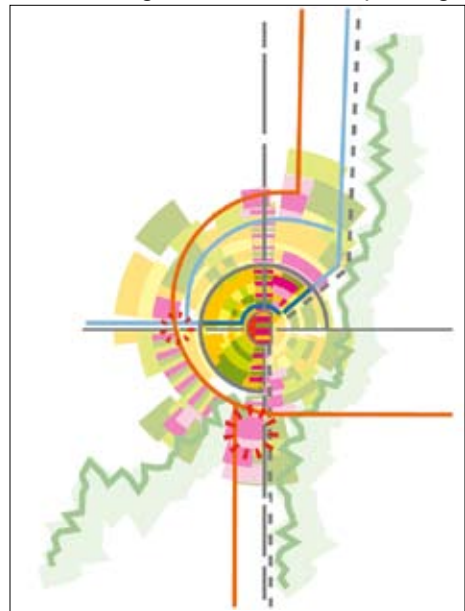
## Structuurvisie 2030

In februari 2010 is de integrale structuurvisie 2030 vastgesteld. Assen vormt samen met Groningen de dragende as in het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen. Door het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn, de verdubbeling van de N33 en het betrekken van de omliggende gemeenten rond Assen bij het stedelijk netwerk verandert de positie van Assen in Noord-Nederland. Waar de stad met de Zuiderzeelijn de 'uitgang' van de stedelijke regio vormde, ligt Assen inmiddels aan de hoofdentree met de A28 en de bestaande spoorlijn Zwolle-Groningen als belangrijkste

verbindingen richting de noordelijke regio. Het verdubbelen van de N33 ten zuiden van Assen heeft er bovendien voor gezorgd dat de stad tevens een belangrijke positie in het landelijke wegennet heeft gekregen. Als men in de toekomst bij knooppunt Assen aankomt kiest men tussen Duitsland of de noordelijke regio met Groningen en Assen als belangrijkste steden. Deze veranderde positie binnen de regio schept nieuwe kansen voor Assen. Assen Zuid als zuidelijke toegangspoort van regio Groningen-Assen. In Assen Zuid moeten nieuwe kansrijke sectoren (kenniseconomie, zorg en recreatie) een plek krijgen. Om het terrein een duurzaam karakter te geven, is een voorinvestering in de ontwikkeling van het landschap nodig.



T-structuur regio, Florijnas, 2009



Structuurvisie 2030, 2010

## Florijnas

De FlorijnAs is een integrale gebiedsgerichte ontwikkeling, waarbij de ontwikkelingsprojecten langs de noord-zuid as van Assen in hun onderlinge samenhang zijn bekeken. De FlorijnAs geeft de koers aan die Assen wil varen: de infrastructuur toekomstklaar maken, de openbaar vervoervoorzieningen uitbreiden, delen van de stad logischer op elkaar laten aansluiten qua functioneren en bereikbaarheid, meer woningen in de bestaande stad bouwen, het vestigingsklimaat voor kennisintensieve bedrijvigheid bevorderen tot de stad duidelijker profileren. De belangrijke verkeersader Overcingellaan verandert in een stads-

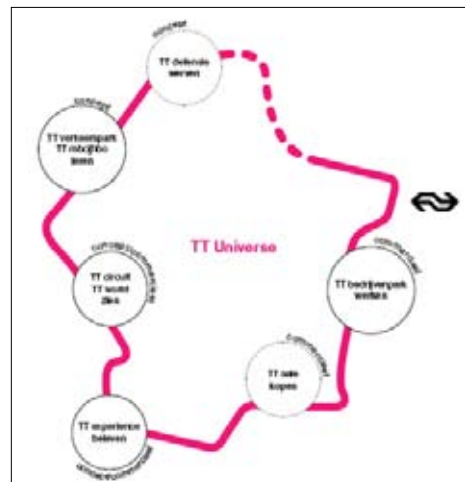


Plankaart Florijnas, 2009

boulevard. Deze boulevard sluit aan bij het groene karakter van de stad en kan tegelijkertijd meer verkeer verwerken. Het stationsgebied is in 2030 een aantrekkelijke entree van de stad. Het nieuwe stationsplein verbindt de oost- en de westkant van de stad. Het centrum van Assen wordt het bereikbare hart van de regio. Het openmaken van Het Kanaal en de doorgaande vaarverbinding brengen de binnenstad verder tot leven. Het stadsbedrijvenpark wordt opgeknapt en het naastgelegen Havenkwartier wordt een aantrekkelijke woonlocatie met uitzicht over het water. In Assen-zuid wordt een werklandschap ontwikkeld met daarin ruimte voor bedrijven, een nieuw station en toeristische recreatieve voorzieningen.

## Betekenis voor Assen-Zuid

Bij Assen-Zuid ontstaat, als gevolg van de nieuwe aansluitingen op de A28, de verdubbeling van de N33 van Assen naar Zuidbroek (A7) en het

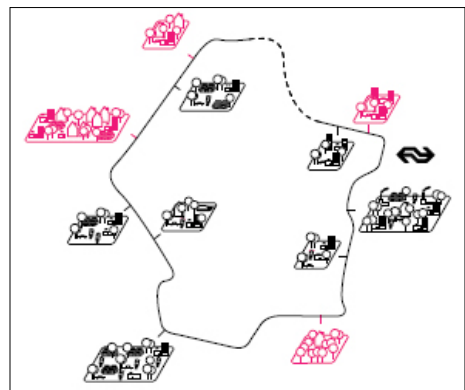
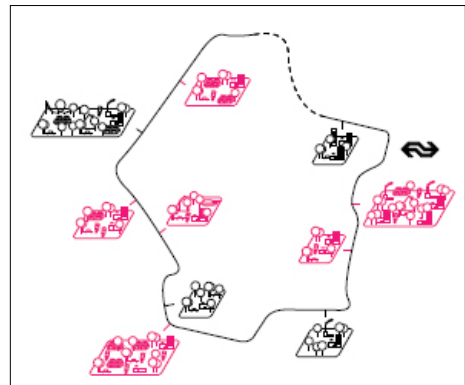
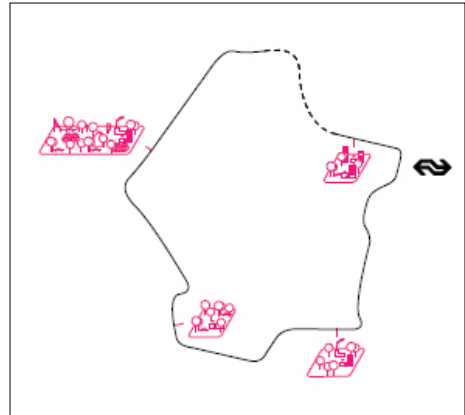


Ringstructuur Assen Zuid, Florijnas, 2009

nieuwe NS station Assen-Zuid, een nieuwe entree naar de stad. Hierdoor ontstaan nieuwe kansen voor ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen worden in een verbindende ringstructuur geplaatst. In deze structuur is plaats voor: bedrijven, recreatie en toerisme, evenementen (TT world), uitbreiding van zorg en onderwijs.

Bedrijventerrein Messchenveld heeft geen ruimte meer voor grote bedrijven. Assen-Zuid kan voorzien in deze ruimte. Bij de inrichting van deze ruimte wordt een nieuwe strategie gevolgd. Het gebied ontwikkelt zich vraaggericht: een bedrijf dat zich er wil vestigen, wordt ingepast in het bestaande landschap. Er wordt dus niet meer een nieuw bedrijventerrein aangelegd waarna gewacht wordt op bedrijven. Daarbij is de opzet flexibel om in te spelen op wisselende marktomstandigheden.

De strategie voor Assen Zuid neemt de landschappelijke kwaliteit en de ruime opzet van het gebied als uitgangspunt. Vanuit de bestaande landschappelijke kwaliteit en het extensieve gebruik is een ontwikkelstrategie opgezet. Deze gaat uit van de vorming van kleinschalige en compacte clusters van werken, recreëren en wonen die zich in het landschap positioneren. De clusters worden ontsloten vanaf de nieuwe TT ring. De strategie gaat niet uit van een omvorming van het bestaande landschap naar een functioneel landschap, maar neemt de bestaande kwaliteit expliciet als uitgangspunt.



Ontwikkelstrategie Assen Zuid, Florijnas, 2009





# Huidige situatie

## Ruimtelijke context

Het gebied Assen Zuid ligt als een hoge rug in het landschap tussen de beekdalen van de Drentsche Aa, het Anreperdiep en het Witterdiep. De Drentsche Aa meandert nog vrij door de beekdalen met weilanden en hooilanden, die vaak door wallen en singels zijn omzoomd. Op de hogere koppen in het landschap ontstonden al snel de boerderijen en zijn de wegen aangelegd. In Assen Zuid is deze oorspronkelijke bebouwingstructuur nog goed herkenbaar.

De verkavelingssystematiek van het landschap komt voort uit het historische gebruik van het gebied. Het is goed zichtbaar in ligging en schakeling van de individuele percelen.



Historische kaart met markegrenzen



Verkavelingsstructuur landschap Assen Zuid



Bomensingel tussen de velden



Oude verbindingsweg Assen - Beilen



## Gebruik

Het plangebied heeft nu hoofdzakelijk een agrarisch karakter. Akker- en weilanden bepalen samen met de bospartijen en boswallen het beeld. In het gebied is de bebouwing hoofdzakelijk georiënteerd op het de weg Graswijk. Op een aantal plaatsen staan gebouwen verder van de weg af.

Naast een tuincentrum en een camping is er kleine bedrijvigheid gevestigd in het gebied.

Behalve via de hoofdinfrastructuur is het gebied nauwelijks publiek toegankelijk.



Kleine bedrijvigheid aan de Graswijk



Camping Graswijk (fase 2)



(Voormalige) agrarische bedrijven

## Groenstructuur

Assen-Zuid vormt de toegangspoort van de Regio Groningen-Assen; een regio met een groene uitstraling (Regiopark). Deze groene uitstraling komt tot uitdrukking in het werklandschap Assen-Zuid dat als geheel een groen en landschappelijk beeld krijgt; zowel vanaf de snelweg als vanaf het spoor.

Assen zuid heeft een aantal geconcentreerde en solitair gelegen natuurlijke en landschappelijke elementen. Uit een inventarisatie van de natuurwaarden blijken in deze elementen beschermde diersoorten voor te komen.

Bij te ontwikkelen natuur en landschappelijke groen moet ook gedacht worden aan recreatief medegebruik. Aanleggen van wandelrondjes vanuit Assen Zuid naar gebied aan de oostzijde van het spoor. Deze (lunch) wandelrondjes zijn aantrekkelijk voor werknemers op het bedrijventerrein. De commissie Mer heeft aandacht gevraagd voor de zichtbaarheid van Assen-Zuid vanuit het Drentse Aa gebied. De bebouwing dient zoveel mogelijk aan het zicht te worden onttrokken.



Bestaande boswal in het plangebied



Nationaal beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa

### Nationaal beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa

Het plangebied grenst aan het Nationaal beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa. In een nationaal park zijn doorgaans alle functies ondergeschikt aan de natuur. Het Nationaal beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa is een Nationaal Park met een 'verbrede doelstelling'. Naast natuur en landschap zijn ook landbouw en leefbaarheid in de dorpen belangrijke thema's.



## Verkeer en vervoer

Het plangebied wordt omgeven door infrastructuur. Aan de westzijde van het plangebied loopt de A28, aan de noordkant de N33 en aan de oostzijde loopt de spoorlijn Zwolle - Groningen van zuid naar noord.

Het gebied wordt verder doorsneden door de weg Graswijk, de oude verbinding in zuidelijke richting naar Beilen. Aan weerszijden van deze weg liggen woningen, agrarische bedrijven en uiteenlopende woon/werk-functies. Fietsverkeer tussen Beilen en Assen maakt gebruik van de parallelweg langs de Graswijk.

Het gebied had van oudsher een verkeersfunctie. Mensen kozen deze hoge zandrug temidden van de beekdalen als droge route. Door het gebied loopt een weg uit de middeleeuwen (maar die vermoedelijk veel ouder is).

Grenzend aan het plangebied zal het knooppunt van de A28 en de N33 als onderdeel van de verdubbeling van de N33 gereconstrueerd worden. De aanleg van een half klaverblad en een fly-over garandeert een duurzame aansluiting tussen beide wegen. Op de visiekaart op bladzijde 34 is de oplossing van dit knooppunt te zien.

Er is een regionale busverbinding via de weg Graswijk tussen station Assen en Beilen/Emmen.

Voot fietsen is het gebied toegankelijk over de parallelweg langs de Graswijk. Er zijn geen oost-west verbindingen.





## Programma

Hoofddoelstelling van het project Assen-Zuid is de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied op zodanige wijze vorm te geven dat ruimte wordt geboden aan de economische ontwikkeling van Assen als poort van het Noorden. Hierbij wordt bijzondere aandacht besteed aan de groeisectoren zorg, onderwijs en sensortechnologie. Verder moet het bedrijventerrein ruimte bieden aan gemengde bedrijvigheid tot en met categorie 4.

In het op te stellen bestemmingsplan wordt de realisatie van 60 hectare bedrijfsterrein mogelijk gemaakt. Voor de ontwikkeling van het resterende gebied kan in een later stadium een bestemmingsplan worden opgesteld (wanneer fase 1 vol is, in ieder geval na 2020).

Het grootste gedeelte van deze 60 hectare bedrijfsterrein wordt ingevuld door de autonome ruimtevraag door bedrijven (groei). Naast de autonome ruimtevraag zorgt de transformatie van het Stadsbedrijvenpark voor vraag naar vervangingsruimte voor bedrijvigheid. Het aanbod van bedrijfsruimte in Assen-Zuid bestaat voornamelijk uit de sectoren wonen en werken, gemengd grootschalig en gemengd midden.

Voor het station Assen-Zuid en de ambities van Assen-Zuid is het van groot belang dat de zorg en kennis-functies een plek gaan krijgen in het gebied. Kiezen voor een andere locatie voor deze functies (centrum, Stadsbedrijvenpark, zorgkwartier) zal het ambi-

teniveau van Assen Zuid zwaar onder druk zetten. De zorg- en kennisreservering is echter nog onvoldoende voorzien van een onderbouwing. Op basis van het bestemmingsplan kunnen kantoorachtige functies voor de sectoren zorg en sensor-technologie zich dan ook in Assen-Zuid vestigen. Het gaat hier in eerste instantie om circa drie hectare. Via wijzigingsbevoegdheden in het bestemmingsplan zijn er uitbreidingsmogelijkheden van nog eens vier hectare.

Kennislocaties kennen over het algemeen een langzame ontwikkeling, het is echter wel van belang nu al ruimte te reserveren voor deze beleidsspeerpunten.

Voor overige kantoorfuncties is momenteel geen ruimte gereserveerd in Assen-Zuid. Kantoren zijn in Assen-Zuid wel mogelijk op langere termijn (in elk geval na 2020) en alleen als onderdeel van eerdergenoemde campusontwikkeling. De ambitie van de gemeente Assen om van Assen-Zuid een kenniscampus te maken op het gebied van de speerpunten sensortechnologie en zorg kan namelijk ook aantrekkingskracht uitoefenen op gewone kantoren.

Op dit moment is er geen ruimte voor kantoren in Assen-Zuid. Er is een overaanbod van 25.000-30.000 m<sup>2</sup> bvo aan snelweglocaties. De snelweglocatie Messchenveld wordt eerst afgemaakt als kantorenlocatie. Wanneer deze locatie vol is, kan ruimte worden aangeboden op Assen-Zuid. De fase-ring in de uitvoering van Assen-Zuid sluit hierbij aan: realisatie van kanto-

ren in het gebied kan aansluiten bij de tweede fase van de planontwikkeling (na 2020).

### **Algemeen**

De keuze voor Messchenveld als snelweg-kantoorlocatie boven Assen-Zuid is niet nadelig voor de gemeente: de markt vindt Messchenveld een aantrekkelijker snelweglocatie dan Assen-Zuid. Verder is het positief voor de stad als de kantorenlocatie Messchenveld eerst wordt afgerond, alvorens op een nieuwe locatie kantoor mogelijkheden worden gecreëerd. Het risico van het verliezen van kantoorgebruikers zal hiermee zeer beperkt zijn.

Verder kan Assen-Zuid zich goed profileren met de groeisectoren kennis, sensor en zorg. Hiermee kan het bedrijventerrein aan kracht winnen en kan de stad Assen goede mogelijkheden voor vestiging van kantoren aanbieden.

## Ecologie

Ten behoeve van de ecologie is onderzoek gedaan, hieruit komt het volgende naar voren:

“ Behoud van de poelen en zoveel als mogelijk behoud van aanwezige bosjes en aanwezige bebouwing. Bij het verdwijnen van poelen dan wel gebouwen zorgen voor vervangende voortplantingsgelegenheid (poel voor amfibieën) dan wel nestgelegenheid (gebouwen voor mussen en vleermuizen) in directe omgeving.

Behoud van groene lijnstructuren als elementen waarlangs kleine zoogdieren, amfibieën, vogels, insecten, vleermuizen en de levendbarende hagedis zich langs kunnen verplaatsen (b.v. van poel naar poel). Bij opoffering van oorspronkelijke structuren zorgen voor compensatie door die structuren die blijven bestaan robuuster te dimensioneren.



Deeluitkomsten ecologisch onderzoek

Behoud en versterken van spoorloot en berm sloten A28 en N33 als verblijfplaats van bijzondere planten en ecologische structuur voor verplaatsing van planten en dieren.

Behoud van het heideterreintje en poelen bij Graswijk 25A en creëren van ecologische verbindingen met De Haar West en Geelbroek (voor levendbarende hagedis) via aan fietstunnels gekoppelde ecopassages onder de A28 respectievelijk spoorlijn.

Behoud en versterken van de ecopassages door de viaducten onder de N33.

Voor plantensoorten voorkomend op tabel 2 van de Flora en fauna wet is aangegeven dat binnen het plangebied gekeken moet worden of deze soorten kunnen worden behouden. “

Direct ten oosten van het gebied ligt een Natura 2000 gebied met zeer hoge natuurwaarden en een Europese beschermingsstatus.



Levendbarende Hagedis

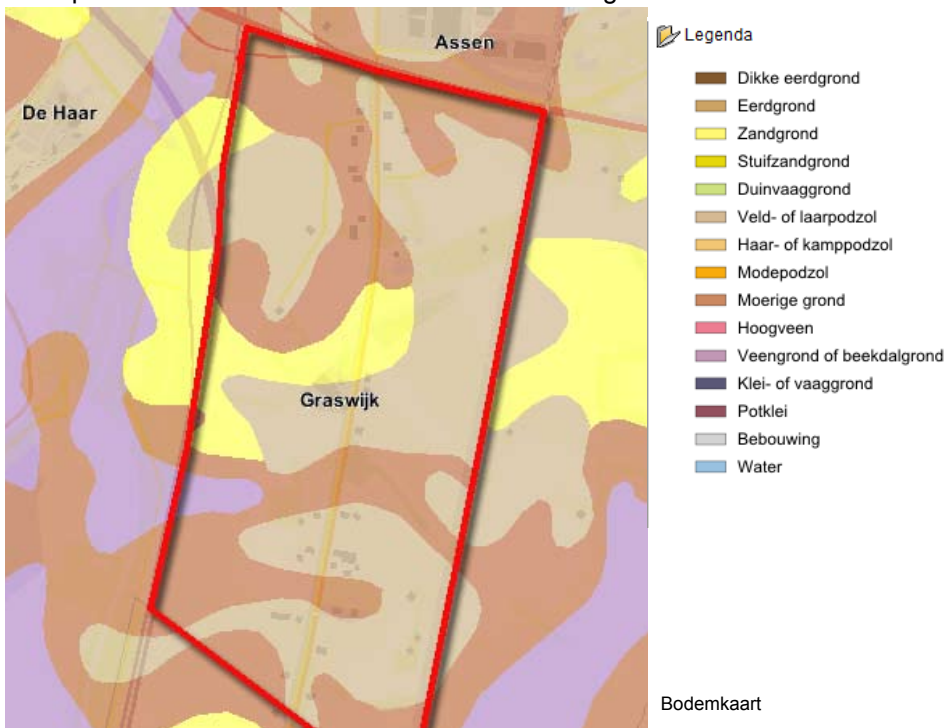
## Bodem en hydrologie

Zeer kenmerkend voor het gebied is de regionaal ondiep in de ondergrond aanwezige slecht doorlatende keileem. In een deel van het beschouwde gebied is de keileem als plateau aanwezig aan het maaiveld aanwezig. De stagnerende werking die het keileem heeft op infiltrerend water heeft er toe geleid dat op lagere delen vroeger moerasen aanwezig zijn geweest. Op de keileem is in de overige delen van het gebied een relatief dunne deklaag aanwezig bestaande uit dekzand- of veenafzettingen met een dikte van één of enkele decimeters. Dit pakket heeft een geringe berging.

In de zone ten westen van de A28 ontbreekt de keileem overwegend. In het beekdal van het westelijk gelegen Witterdiep is door de erosie van de beek

de keileem verdwenen. In het oostelijk gelegen beekdal van de Ruimsloot (Geelbroek) is de keileem nog aanwezig. De dikte van het keileemlaag varieert in dit gebied van circa 0 tot 5 meter. Onder het keileem is een wattervoerend pakket aanwezig met een dikte van circa 20 tot 30 meter.

De bodemkaart geeft ook aan dat binnen het plangebied keileem zeer dicht onder het maaiveld tot aan het maaiveld aanwezig is. Op het keileem is dekzand afgezet waarop in de lagere delen veen is ontstaan. Op hoger gelegen delen zijn laarpodzolgronden ontwikkeld. In de lager gelegen delen van de beekdalen worden madeveengronden aangetroffen. Op de overgangen tussen laag en hoog bevinden zich moerige eerdgronden of bekeerdgronden.



## Waterhuishouding

Het gebied Assen Zuid valt geheel binnen het beheersgebied van het Waterschap Hunze en Aa's te Veenendam. In het noorden vormt de globale plangrens de grens tussen het Waterschap Hunze en Aa's en het Waterschap Reest en Wieden.

De afwatering van het gebied verloopt via de laagtes / oorspronkelijke beekdalén, met het Witterdiep als hoofd-afwateringstructuur. Al het water stroomt noordelijk van het plangebied samen in het Witterdiep (c.q. Anreperdiep / Anrijperdiep). Daarmee komt al het water terecht in (de bovenloop van) de Drentsche Aa. Er is in de huidige situatie vanuit het nu begrensde projectgebied geen verbinding (meer) naar het oppervlaktewaterstelsel van Geelbroek, het beekdal ten oosten van de spoorlijn Assen-Beilen.

De watergang die de gemeentegrens vormt in het zuiden van Assen Zuid watert af naar het Witterdiep. Juist ten oosten van Graswijk wordt een peilscheiding gerealiseerd in deze watergang, waarbij het oostelijk deel van deze watergang naar het oosten zal gaan afwateren (Geelbroek) en een hoger natuurpeil krijgt. Het westelijk deel blijft naar het Witterdiep afstromen en behoudt een landbouwpeil.

Het watersysteem is in relatie tot de huidige functies en bestemmingen op orde.



Natte infrastructuur Assen Zuid, Waterschap Hunze en Aa's

## Archeologie en cultuurhistorie

Op basis van het verkennende onderzoek wordt geconcludeerd dat de bodem in het onderzoeksgebied grotendeels diep verstoord is, waarschijnlijk als gevolg van agrarische werkzaamheden. Slechts in enkele boringen, met name in bospercelen, is een intacte podzolbodem waargenomen. Het karterende onderzoek dat hier is uitgevoerd, heeft geen aanwijzingen opgeleverd voor archeologische vindplaatsen. Volgens het onderzoek in het beekdal van het Anreeper Diep, aan de noordzijde van het plangebied, zijn alleen in het centrale deel van het beekdal nog beekdal afzettingen aanwezig. Er is geen veen in het beekdal aangetroffen. De verwachting is zeer laag dat in het beekdal nog archeologische resten aanwezig zijn. Archeologische begeleiding van het beekdal wordt daarom niet zinvol geacht. In het plangebied liggen 3 bekende archeologische vindplaatsen. In het verleden zijn hier vuurstenen artefacten uit het Mesolithicum gevonden. Uit het waarderende onderzoek op de vindplaatsen 1 en 2 (ARCHIS-waarnemingen 22106 en 22107) blijkt dat de bodemopbouw ter plaatse diep verstoord is. Ter hoogte van vindplaats 2 is een verbrand brok vuursteen gevonden (vondst nummer 1; ARCHIS-vondstmeldingsnummer 412348). Vindplaats 3 betreft een terrein van hoge archeologische waarde (monumentnummer 9009; CMA-code 12D-031). Volgens een eerder uitgevoerd inventariserend onderzoek (Dijkstra & Jelsma, 1992) bevindt zich hier een smal zijdal van het Anreeper Diep, opgevuld met veen

en beekdalafzettingen. Op de oevers van het beekdal is een podzolbodem waargenomen. Uit onderhavig onderzoek blijkt dat de bodemopbouw in het plangebied sindsdien sterk verstoord is. De vindplaats zal ten gevolge hiervan sterk aangetast en grotendeels verdwenen zijn. Voor alle vindplaatsen geldt dat de verwachting voor behoudens waardige archeologische resten in de ondergrond zeer laag is. Archeologisch vervolgonderzoek van deze vindplaatsen wordt daarom niet aanbevolen. Voor vindplaats 3 (monumentnummer 9009; CMAcode 12D-031) wordt aanbevolen om de status van terrein van hoge archeologische waarde niet meer te handhaven. In het onderzoeksgebied liggen 6



Kaart Archeologisch onderzoek Assen Zuid



dobben/veentjes, waarvan er 5 geheel binnen het onderzoeksgebied liggen. Een drietal dobben zijn geen pingoruïnes, maar met veen opgevulde uitblazingskommen. Gezien de geringe dikte en omvang van de veenlaag heeft deze geen tot weinig paleobotanische en archeologische waarde. In het centrum van een dobbe is water aanwezig, waardoor hier niet geboord kon worden. Nergens is een pingowal gevonden.

Eén dobbe moet nader onderzocht worden tijdens het onderzoek van het zuidelijke deel van het plangebied. Conform het Plan van Aanpak (PvA) dienen over de dobbe boringen te worden gezet in 2 boorraaien om te bepalen of het om een pingoruïne gaat.

In het plangebied zijn oude wegstructuren en een oude boomgaard aanwezig.



Kaart Historische wegstructuren



Oude wegstructuur in het plangebied



Oude boomgaard in het plangebied

## Milieu

### Externe veiligheid (EV)

#### Transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen

Door het plangebied lopen van west naar oost twee hogedruk aardgas-transportleidingen van de NAM. Aan gezien de leidingen op korte afstand parallel van elkaar door het plangebied lopen wordt één toetsingsafstand van 60 meter aangehouden.

Planologische, technische en economische belangen kunnen tot een kleinere afstand dan de toetsingsafstand leiden. Voor een woonwijk, flatgebouwen en bijzondere objecten categorie I moet in dit geval minimaal een afstand van 25 meter gehanteerd worden.

Ten oosten van het plangebied op een afstand van circa 1.150 meter ligt de NAM-winning Eleveld-1. Het plangebied ligt ruim buiten het invloedsgebied van deze winning. Door het plangebied lopen geen hogedrukleidingen van de Gasunie.

#### Transport gevaarlijke stoffen via A28, N33 en spoorlijn

Gerealiseerd worden dat rondom deze transportassen een invloedsgebied ligt (zone afhankelijk van stof die vervoerd wordt). In dit invloedsgebied dient het groepsrisico vastgesteld te worden. In verband met de EV is het zinvol om kwetsbare objecten niet de dicht bij de verhoogde N33, de spoorlijn dan wel A28 te plaatsen. Ook de geluidsbelasting van deze (spoor)

wegen pleit hiervoor. De PR=10-6 contouren liggen op de (spoor)wegen en zullen geen directe belemmeringen geven. Aandacht voor positionering en dichtheid van gebouwen en mobiliteit bewoners/werknemers, vluchtwegen etc.

#### Opslag van gevaarlijke stoffen

Op dit moment zijn ter plaatse van of in de directe nabijheid van het plangebied geen BEVI-inrichtingen (Besluit externe veiligheid inrichtingen). Aan gezien in de toekomst sprake is van een bedrijventerrein is het mogelijk om dan ook Bevi-inrichtingen toe te staan. Aandachtspunt is dan de positionering van deze Bevi-bedrijven t.o.v. kwetsbare objecten (woonbebouwing).

### Geluid

In de Wet geluidhinder (Wgh) is sprake van een zonering van industrieterreinen, wegen en spoorwegen. Bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dienen ter zake van de geluidsbelasting aan de gevels van geluidsgevoelige gebouwen (woningen, onderwijs- en gezondheidsgebouwen) en van geluidsgevoelige terreinen binnen bovengenoemde zones de hoogst toelaatbare waarden in acht te worden genomen. Inzake in het nieuwe of herziene bestemmingsplan aangegeven plannen tot nieuwbouw van geluidsgevoelige objecten dient, bij situering in één van bovengenoemde zones, een akoestisch onderzoek verricht te worden naar de geluidsbelasting op de gevels. Na uitvoering van akoestisch onderzoek kunnen, indien nodig, geluidsbeperkende maatregelen worden ge-



nomen en/of hogere waarden bij het bevoegd gezag worden aangevraagd. De verplichting tot onderzoek naar de geluidsbelasting geldt niet met betrekking tot op het tijdstip van de vaststelling of de herziening van het bestemmingsplan aanwezig zijnde woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen.

### **Vertaling naar het plan**

Het plangebied Assen Zuid ligt (deels) binnen de zonering van A28 (400 meter), N33 (400 meter in nabije toekomst), Graswijk (250 meter), spoorlijn Groningen-Zwolle (500 meter) en van het Circuit van Drenthe. Bij projectering van geluidsgevoelige bestemming in het gebied dient daarmee rekening te worden gehouden en dient akoestisch onderzoek plaats te vinden. Door het nemen van geluidsbeperkende maatregelen inzake gevoelige bestemmingen aan de bron, in de overdracht of aan de gevel hoeft geluid niet direct beperkend te zijn op de inrichting van het gebied. Strategische positionering van geluidsgevoelige bestemmingen in het gebied kan leiden tot lagere geluidsbelastingen.

### **Luchtkwaliteit**

Vanuit het onderdeel luchtkwaliteit zijn er geen belemmeringen voor een bedrijventerreinlandschap in Assen Zuid.

### **Bodemkwaliteit**

Minimale belemmeringen. In het gebied zijn meerdere stortplaatsen aanwezig waar nader onderzoek gedaan zal moeten worden. Deze locaties zijn in beeld.

### **Hoogspanningsleidingen**

Er zijn geen hoogspanningsleidingen in het plangebied.

### **Natuur**

Voor wat betreft de natuurbeschermingswet 1998 kunnen er nog mogelijke knelpunten ontstaan als gevolg van de depositie van verzurende en vermistende stoffen op het aangrenzende Natura2000 gebied, de Drenste Aa.

# Ambitie

## Zuidpoort van de Regio

Assen Zuid ligt op een belangrijke locatie als zuidelijk toegangspoort van de regio, het Nationaal stedelijk Netwerk Groningen-Assen.

Deze strategische ligging wordt gevormd door:

1. de ontmoeting van de A28 en de N33;
2. realisatie in Assen Zuid van OV-knooppunt met nieuw treinstation;
3. de ligging aan de zuidkant van de Florijnas: Assen Zuid speelt belangrijke rol in de noord-zuid verbinding door de stad;
4. de landschappelijke ligging; Assen Zuid neemt in landschappelijk opzicht een belangrijke plek in, belancerend op de grens van het stedelijk gebied en het bijzonder waardevol landelijk gebied. Met rondom een aantal natuurgebieden met beschermde status.

Momenteel liggen de verschillende deelgebieden en activiteiten in het landschap aan de zuidzijde van de stad Assen als fragmenten/scherven naast elkaar, gescheiden door infrastructuurle elementen. Er is nauwelijks ruimtelijke dan wel programmatische verbinding. De ontwikkeling van het werklandschap Assen Zuid moet structuur aanbrengen in het gebied en deze verschillende fragmenten verlijmen tot een goed geheel met daarbij een aantal programmatische uitgangspunten.

De poort van Assen en daarmee van het regionaal stedelijk netwerk Groningen - Assen wordt gevormd door het samenspel van een aantal onderdelen:

1. Het knooppunt versterkt de landschappelijke onderlegger, als voortuin van het Drentsche Aa landschap en als vestibule van de KoningsAs.
2. Het landschappelijk ingepaste bedrijventerrein met representatieve elementen;
3. De dynamiek van activiteiten en recreatieve voorzieningen rondom de toeristisch recreatieve zone en het TT-circuit.
4. De fysieke verbeelding van de poort door de diverse civieltechnische kunstwerken. Deze moeten als een samenhangend geheel worden ontworpen, zodat deze bijdragen aan de zichtbaarheid en herkenbaarheid van de entree van Assen en het stedelijk netwerk en van de entree van het nieuwe bedrijvenlandschap Assen-zuid. Voor de landschappelijke inpassing vormt het aanwezige beekdallandschap de beelddrager.

Deze vier elementen gecombineerd vormen de poort van het stedelijk netwerk Groningen- Assen.

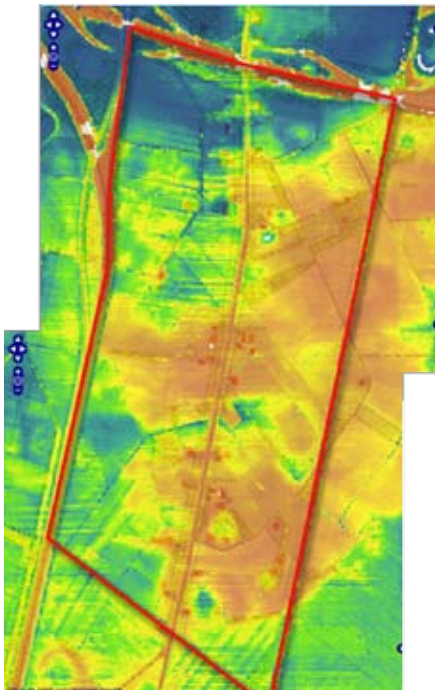
## Ontwerpen vanuit het landschap

Assen Zuid wordt niet een bedrijventerrein van dertien in een dozijn. Het is sterk geënt op de onderliggende landschapstructuren, -typologieën en de ontstaansgeschiedenis van het landschap.

Dat vormt de basis voor de situering van 'bedrijven-eilanden' in het landschap. De verschillende soorten bedrijven worden geclusterd naar soort/omvang en intensiteit en worden onderling gescheiden en verbonden door het landschap. Het omliggende recreatief landschap vormt de verbindende schakel.

Bedrijven moeten landen in het landschap. Het landschap wordt niet

geoccupeerd, maar langzaam getransformeerd naar een bedrijvenland-  
schap. Het landschappelijk kader en raamwerk garandeert daarmee dat de ambitie ook haalbaar en handhaafbaar is op langere termijn. Het vraagt wel om een vroege aanleg van landschappelijke structuren. Kosten gaan voor de baat aan.



Hoogtekaart Assen Zuid. Hierop is de landschappelijk opbouw goed te zien, drie hoger gelegen delen op de hoge rug in het landschap tussen de natte beekdalen.



Analyse landschap Assen Zuid

## **Ontwerpen vanuit duurzaamheid**

Gemeente Assen wil gebiedsontwikkeling op een duurzame wijze uitvoeren. Duurzaamheid is in het land een veel genoemde term zonder vaak inhoudelijk uitgewerkt te worden. Bij duurzaamheid heeft een ruimtelijke component en daarnaast is er de processenkant. In Assen Zuid wordt er nadrukkelijk ook aandacht geschonken aan de ruimtelijke component.

### Duurzaam ruimtegebruik:

Duurzaamheid krijgt in Assen Zuid zijn plaats in de vormgeving van de ruimtes en de inrichting van het stedenbouwkundig plan. Zorgvuldig en respectvol omgaan met de bestaande ondergrond en landschappelijke structuren. Deze vorm van duurzaamheid heeft de langste houdbaarheidsdatum.

Gedacht moet worden aan:

- Gebruik maken van landschappelijke onderlegger
- Versterken landschappelijke structuren kamerstructuur - velden
- Waterretentie vergroten
- Compact en meervouding ruimtegebruik
- hoge dichtheid bouwen waar veel mensen werken
- bouwen zonder overruimte
- centraliseren/combineren algemene voorzieningen
- Verminderen verhard oppervlak
- Inrichting in functionele clusters
- Duurzame inrichting bouwkavels
- Scheiden auto - langzaam verkeer
- Collectief gebruik bedrijfsfuncties
- Stapelen van bedrijfsfuncties
- Intensief ruimtegebruik horizontaal
- Intensief ruimtegebruik (tijdsdimensie)

- Efficiënt gebruik van transportmiddelen
- Gebruik hoogwaardig collectief personenvervoer
- Concentratie verkeersgenererende activiteiten
- Aandacht voor beeldkwaliteit
- Maximaal benutten van kansen voor ecologie en biodiversiteit.
- Beplanting met gebiedseigen soorten.

### Duurzame bedrijfsprocessen:

- Gebruik duurzame energiebronnen
- zonnepanelen
- WKO
- Gebruik hoogwaardige voorzieningen met hoog rendement

Duurzame bedrijfsprocessen zijn primair gericht op de realisatie van een energieleverend en CO<sub>2</sub>-neutraal werklandschap. Passend bij de faseerbare en flexibele ontwikkelstrategie, zodat de leveringszekerheid in elke fase is gegarandeerd en nieuwe duurzame energiebronnen zonder problemen kunnen worden toegevoegd. Locatiegebonden maatregelen kunnen bestaan uit goede isolatie, bijvoorbeeld middels groene vegetatiedaken, passief gebruik van zonne-energie, warmte/ koude-opslag en zonnepanelen. Een energiemanagementsysteem voor het uitwisselen van de opgewekte warmte, koude en elektriciteit, alsmede afval-, water- en transportmanagement moet voordelen opleveren voor de individuele bedrijven. De organisatie van deze duurzame bedrijfsprocessen zal geregeld zijn door parkmanagement, wat bij kaveldoverkoop rechtelijk geregeld wordt.

## Ontwerpen vanuit ontwikkelstrategie

Vanuit de bestaande landschappelijke kwaliteit en het extensieve gebruik is een ontwikkelstrategie voor Assen Zuid opgezet. Deze gaat uit van de vorming van kleinschalige en compacte kamers die zich in het landschap positioneren. Deze kamers worden ontsloten vanaf de nieuwe TT-ring. De strategie gaat niet uit van een omvorming van het bestaande landschap naar een functioneel landschap, maar neemt de bestaande kwaliteit expliciet als uitgangspunt. Belangrijk in deze strategie is het proces van het groei-model en het uiteindelijke eindbeeld. Elk afzonderlijk moment in het proces zou het eindbeeld kunnen zijn.

Naast de landschappelijke inpassing biedt de bouwsteen van de kamer vele mogelijkheden zoals clustering van voorzieningen, dubbel ruimtegebruik, uitwisseling van energie etc. Binnen de organisatie van een kamer zal met betrekking tot de duurzaamheidsaspecten steeds naar een optimum gezocht moeten worden. Het grootste voordeel met betrekking tot duurzaamheid zit echter niet binnen de grenzen van de kamer, maar in de flexibiliteit van de ruimtelijke opzet van heel Assen Zuid. Hierdoor kan er snel geanticipeerd worden op een veranderende vraag vanuit de markt of zelfs een functieverandering van een kamer in de toekomst.

Het plangebied kent een zodanige ontwikkelstrategie dat tijdens de gefaseerde ontwikkeling in elke fase sprake is van een afgerond geheel.

Deze ontwikkelingsvisie spitst zich toe op de eerste fase van het bedrijvenlandschap dat mogelijk in tien jaar tot ontwikkeling kan komen. Dit deel is nader uitgewerkt. Voor fase 2, het zuidelijk deel wordt slechts het landschappelijk kader geschetst. Dit zal nader uitgewerkt worden wanneer deze ontwikkeling aan de orde is.



Assen Zuid fase 2

# Stedenbouwkundige opzet

## Concept

Het gebied Assen Zuid ligt als een hoge rug in het landschap tussen de beekdalen van de Drentsche Aa, het Anreperdiep en het Witterdiep. Op de hogere koppen in het landschap ontstonden in het verleden de boerderijen en zijn de wegen aangelegd. Vanuit het bestaande landschap is een nieuw ruimtelijk concept gemaakt voor de inrichting van het recreatief werkland-schap Assen Zuid (afbeelding volgende pagina), om zo deze ontwikkeling op een goede manier in te passen.

Hiervoor worden vier plaatselijk voorkomende landschapstypologieën gebruikt:

- verdichting op de hoge koppen middels boskamers die intensief bebouwd en beplant worden;
- open velden met de doorzichten het gebied in;
- rietlanden op de lager gelegen delen van het gebied (de beekdalen);
- het historisch lint van de Graswijk.

De verschillende typologieën zijn als kamers onafhankelijk van elkaar in te vullen, eilanden in het groene landschap. Vanaf bladzijde 38 worden deze typologieën toegelicht.

Belangrijke dragers voor het landschappelijk raamwerk van het werklandschap zijn de bestaande groenstructuren. De bosgebieden, de historische routes, de laanbeplanting aan de Graswijk en de bij een beekdal

behorende groene structuren.

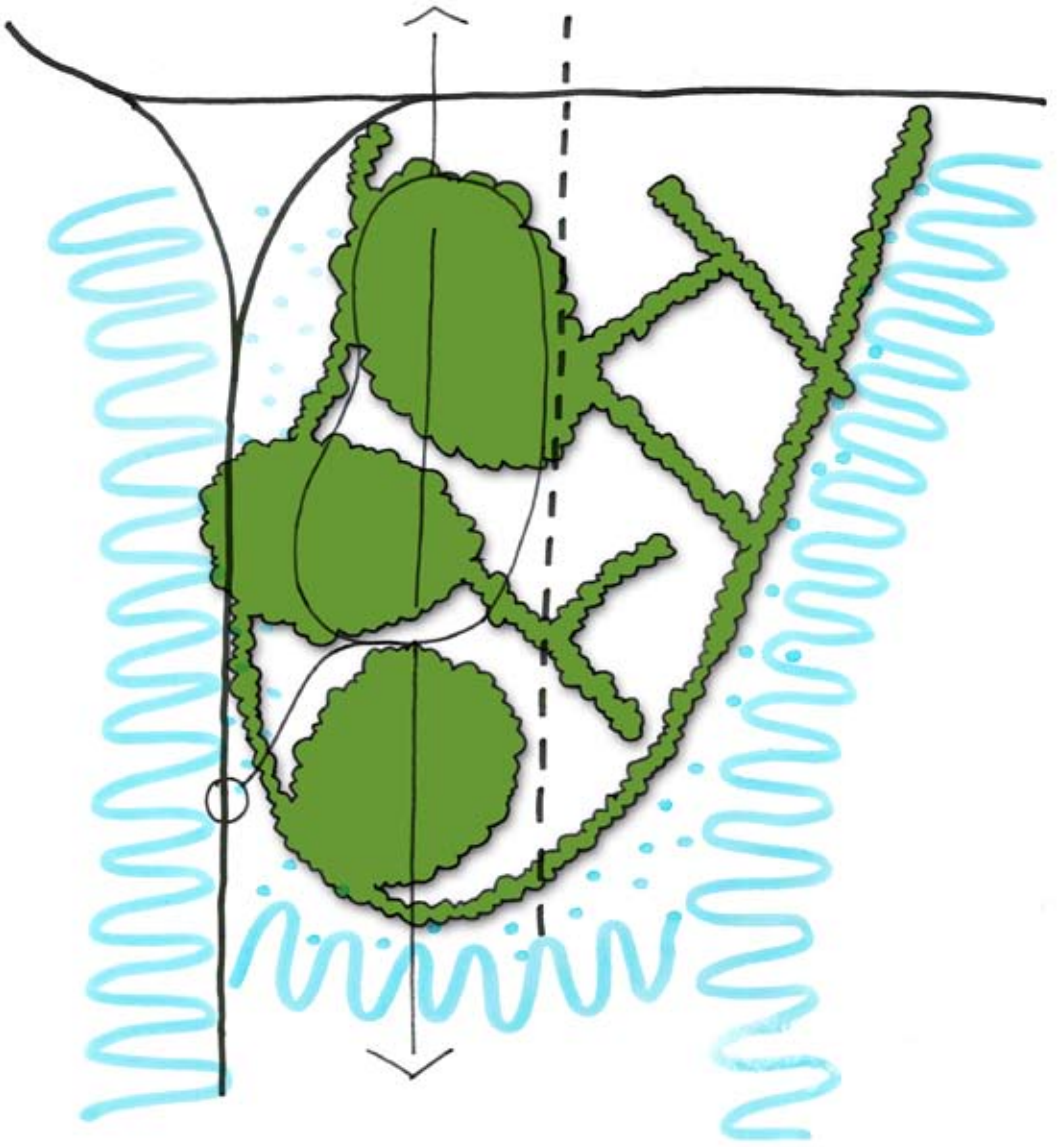
Door het herkenbaar maken van de landschappelijke overgangen en landschapstypen, wordt versnippering van ruimtes voorkomen, en krijgt het bedrijvenlandschap een eigen identiteit en uitstraling naar buiten.

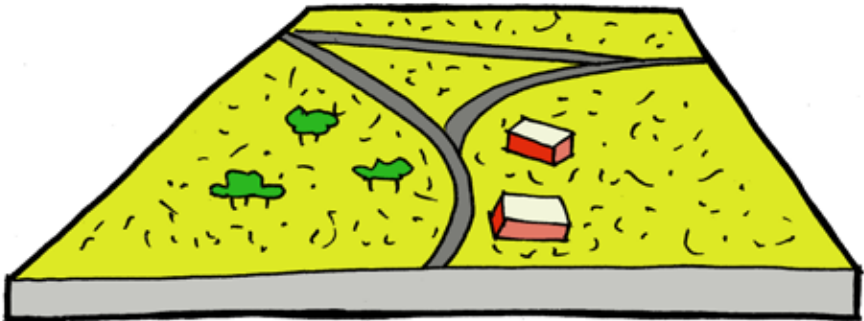
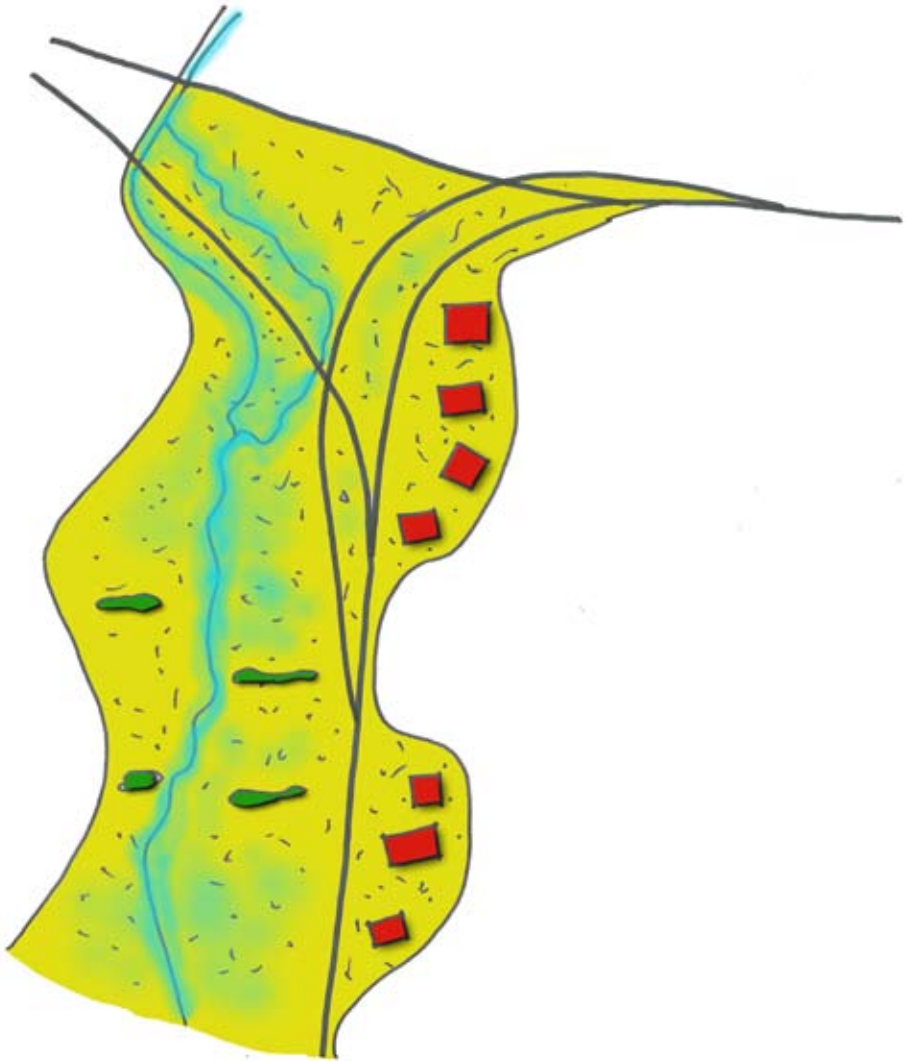
De bedrijfsbebouwing is dienend aan het concept.

Vanaf de A28, de Graswijk en het spoor kan in de bestaande situatie de openheid van het gebied goed ervaren worden, het zicht reikt, in tegenstelling tot het defensieterrein aan de overzijde van de A28, tot diep het gebied in. Deze karakteristiek van doorzichten komt in het ontwerp van het bedrijvenlandschap terug.

Aan de overzijde van de A28 moet het zicht ook opengemaakt worden, om de herkenbaarheid en zichtbaarheid van het circuit te vergroten en het beeldmerk TT een adres geven aan de A28 als onderdeel van de poort-functie voor de regio.







Beekdallandschap Assen Zuid als verbindend en structurerend element



## Poort van de Regio

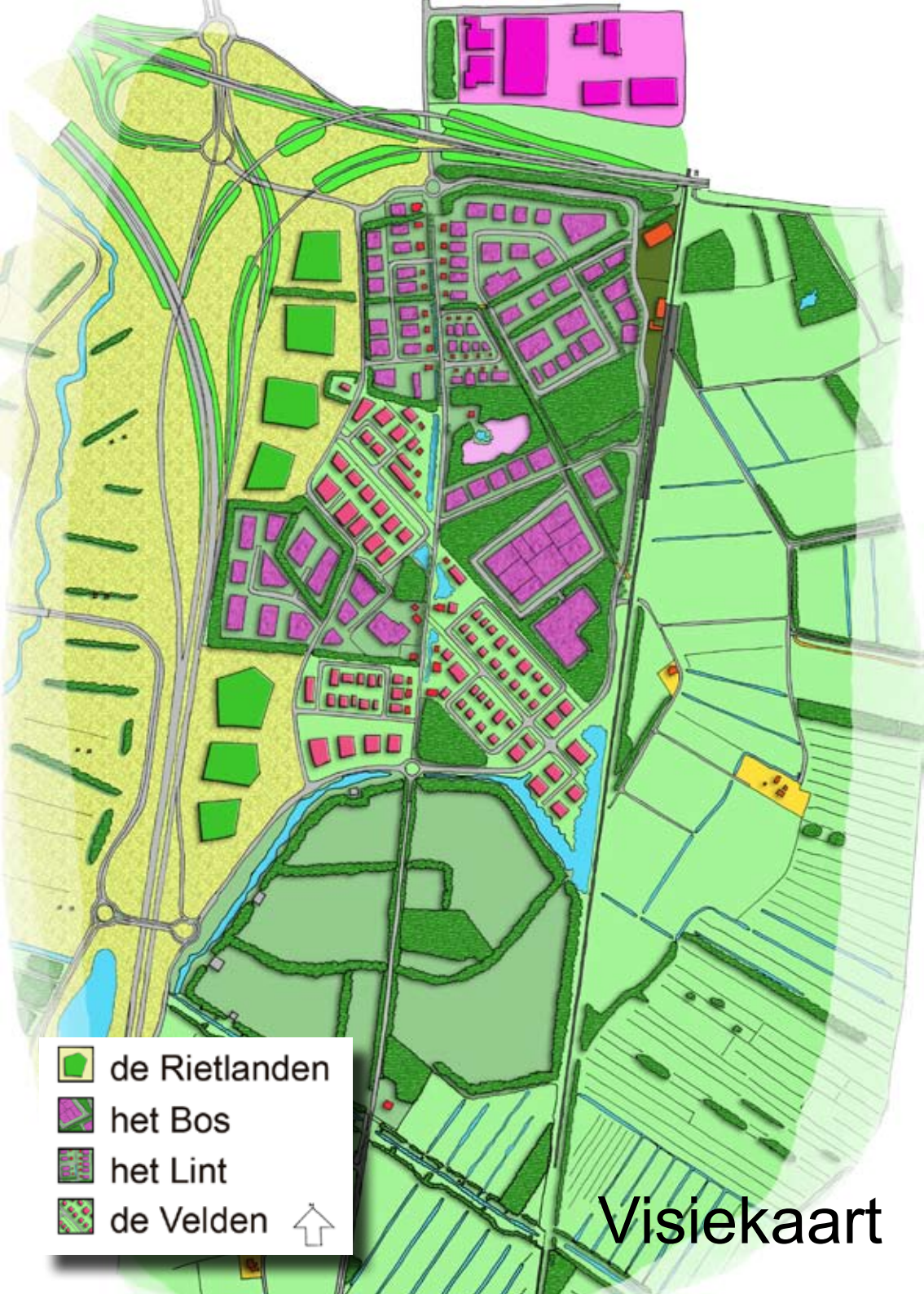
De zichtbaarheid en 'het beeld' van Drenthe wordt voor een belangrijk deel bepaald in de beeldenreeks langs de A28. Rijdend (in dit geval van zuid naar noord) ontvouwt zich voor toeschouwers vooral een heel 'landschappelijk' beeld. De aanwezige dorpen vormen een onderdeel van het landschappelijke decor en zijn met hun silhouet slechts een moment zichtbaar in het panorama langs de noord-zuid corridor. Enkel bij Pesse en Beilen ligt het dorp zo dicht bij de rijksweg dat (helaas) een geluidswal het hierboven geschetste beeld onderbreekt.

In de beeldenreeks zijn verschillende landschapstypes te onderscheiden: tussen Meppel en Hoogeveen het veenweidegebied van Zuid-Drenthe, vanaf Hoogeveen tot aan Assen het karakteristieke esdorpenlandschap van Midden-Drenthe, halverwege Assen is het Drents-Friese veenland- schap zichtbaar en vervolgens het landschap van de Hondsrug en het beekdal van de Drentsche Aa. Deze beeldenreeks eindigt met de zichtbare climax van de stad Groningen op de kop van de Hondsrug.

Bij Assen zijn twee landschapstypes dominant: het beekdallandschap in het zuidelijk deel en het veengebied in het noordelijke deel van de stad. Het beeld van Assen wordt daardoor gevormd door zowel een opeenvolging van 'landschappelijke' beelden, bos met hier en daar open plekken en doorzichten, als door een 'traditioneel verstedelijkt' beeld van

woonwijken en bedrijfsterreinen langs een rijksweg. Bijzonder is overigens dat de politietoren ter plaatse van de Drentsche Hoofdvaart die overgang exact markeert. In tegenstelling tot het beeldmerk van de stad Groningen is het beeldmerk van Assen veel minder eenduidig en begrijpbaar. Die meer- duidigheid is echter wel eigen aan het onderliggende landschap en dus eigen aan wat Assen is. De landschap- pelijke variatie kan echter explicieter worden gemaakt. Meer variatie en contrast in de beeldenreeks langs Assen maken de stad herkenbaar en begrijpbaar en draagt bij aan een duidelijk beeldmerk van de stad langs de noord-zuid en de nieuwe oost corridor. Assen-Zuid is hierin geen ontwikke- ling waarbij een 'tapijt uitgerold' wordt langs de A28 en de nieuwe A33 maar is veel meer een opgave waarin het programma strategisch geplaatst wordt in een gevarieerd landschap van heel verschillende schaalniveaus.

Aanwezige lokale-, regionale- en bo- venregionale netwerken en de knoop- punten tussen deze netwerken bieden de mogelijkheid tot ontwikkeling van een gevarieerd programma (naar vraag), duurzaam en flexibel in de tijd. Assen-Zuid is daarmee niet afhan- kelijk van een voorgeprogrammeerd eindbeeld, maar gebruikt de kwalitei- ten van het aanwezige landschap en maakt deze tegelijkertijd expliciet tot een krachtig meerduidig beeldmerk. Het beekdallandschap bij Assen Zuid loopt door onder de infrastructuur en over het bedrijvenlandschap en maakt de landschappelijke verbinding mogelijk.



-  de Rietlanden
  -  het Bos
  -  het Lint
  -  de Velden
- 

Visiekaart

## **Integraal ontsluitingsplan**

Een nieuw bedrijvenlandschap kan niet zonder een integraal plan voor de bereikbaarheid en ontsluiting van het gebied. Het streefbeeld gaat uit van een duidelijke wegenstructuur met een eenvoudige routing en een heldere oriëntatie. Behoud en versterking van landschapsstructuren zijn leidend in het ontwerp. Op zorgvuldige wijze wordt de nieuwe infrastructuur ingepast in de landschappelijke structuur. Infrastructuur volgt de lijnen van het landschap en versterkt daarmee de structuur van het werklandschap.

De belangrijkste maatregelen in het integraal ontsluitingsplan zijn:

1. Ontsluiting bedrijvenlandschap Assen-Zuid
2. Hoogwaardig OV-knooppunt, realisatie station Assen-Zuid
3. Aansluiting station Assen-Zuid/OV knooppunt op N33

### 1. Ontsluiting bedrijvenpark.

Voor een goede bereikbaarheid van het nieuwe bedrijventerrein Assen-Zuid en de toeristische recreatieve zone (inclusief het TT-circuit) is het noodzakelijk de aansluiting op de A28 te realiseren. Vanwege het hoogteverschil is een aansluiting op onderliggende wegen slechts mogelijk na circa 450 meter. De aansluiting van de hoofstructuur op de afritten van de A28 wordt door middel van rotondes vorm gegeven. Voor een vlotte afwikkeling en ter voorkoming van stagnatie op de A28 is ruimte gereserveerd voor bypasses.

Er zijn diverse opties voor de aansluiting met de toeristisch recreatieve zone en de afwikkeling van het ver-

keer bij het TT-circuit. Op dit moment is nog onderzoek en overleg hierover gaande.

Met de herinrichting van het knooppunt A28 en N33 is de mogelijkheid ontstaan om in het knooppunt een verbinding te realiseren met het bedrijvenpark. Dit vormt de kortste route vanaf de N33 naar het bedrijvenpark. De verbinding met de knoop A28/N33 vormt geen directe aansluiting van de A28 naar het bedrijvenpark. Op deze wijze wordt sluijverkeer ontmoedigd en de Haarweg als entree van de stad te behouden.

### 2 Hoogwaardig OV-knooppunt

Het station Assen Zuid is onderdeel van het openbaar vervoersysteem (Kolibri) van de Regio Groningen-Assen en zorgt voor een goede bereikbaarheid van Assen Zuid bij evenementen. Door goede uitwisselingsmogelijkheden tussen de trein, bus, auto en fiets ontstaat een transferium dat zowel de interne bereikbaarheid van het Nationaal Stedelijk Netwerk verbetert als aansluit op nationale verbindingen. Momenteel wordt door ProRail en NS studie verricht naar de haalbaarheid van dit station. Onderzoek naar de technische en financiële haalbaarheid wordt aan het eind van 2010 afgerond.

### 3. Aansluiting OV knooppunt op N33

Een goede, directe ontsluiting en bereikbaarheid van het stationsgebied richting/vanaf de N33 is een voorwaarde voor het goed functioneren van Assen-Zuid als OV-knooppunt. Het tracé van de hoofdinfrastructuur loopt daarom aan de oostzijde van het plan direct langs het station.







3d impressie plangebied

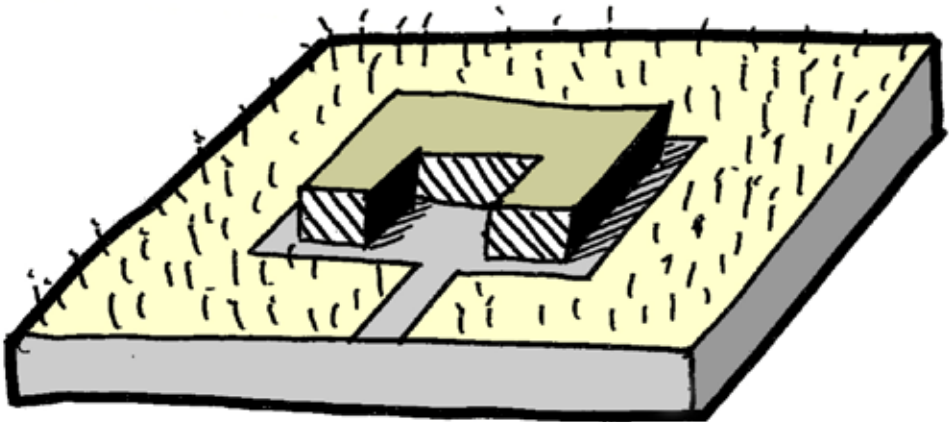
## De Rietlanden

Langs de A28 worden rietlanden aangelegd waarin een aantal droge eilanden worden gemaakt. Deze eilanden met bebouwing rijzen op uit het riet en hebben een simpele eenvoudige vormgegeven bouwmassa. De rij gebouwen vormt een geheel met een eigen ritme. Er is duidelijke samenhang in de vormgeving waardoor het geheel meer is dan de som der delen. Er ontstaat een landmark langs de A28.

Aan de snelwegzijde zijn de gebouwen gesloten. De ontsluiting en bedrijfsactiviteiten vinden plaats vanaf de binnenzijde. De eilanden zijn afgezien van de entree volledig omsloten door riet. Een groot deel van de benodigde waterbuffering voor Assen Zuid wordt hier gevonden.

### Kenmerken:

- Representatieve gevels aan de A28 door eenvoud en kleurstelling;
- Eenduidige materialisering;
- Reclamevoering is onderdeel van het gebouw;
- Uitbundige kleuren en reclamevoering kan slecht aan de binnenzijde geplaatst worden;
- Logistieke afwikkeling aan binnenzijde;
- Scherp contrast, verharde eenheid (massa) in het riet;
- Eén bedrijf of meerdere in één gebouw.







Situering De Rietlanden







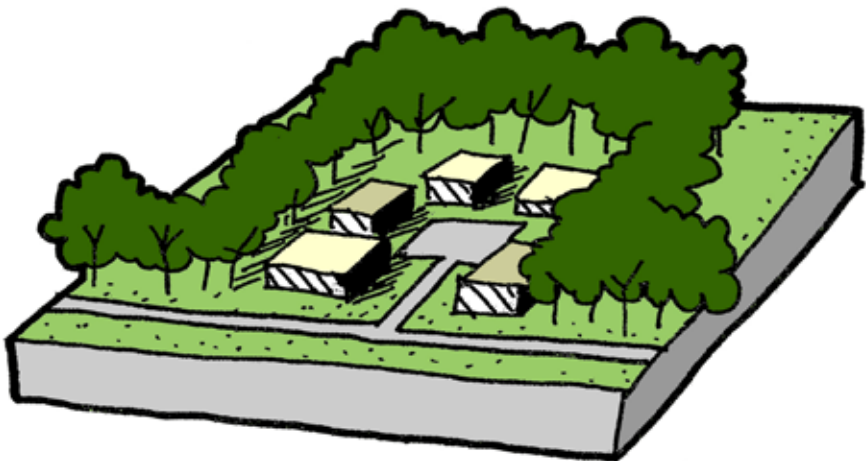
Impressie De Rietlanden

## De Boskamers

Op de hoge koppen in het landschap is de bebouwing van oudsher aanwezig. In deze visie worden op deze hoge koppen verschillende boskamers gerealiseerd waarin de verschillende bedrijven gesitueerd worden. Nieuwe volumes zijn compact en worden geplaatst binnen het landschappelijk frame waardoor de boskamerstructuur worden benadrukt. Deze kamers bepalen de korrel van de ontwikkelingen. Functies met een intensief en compact ruimtegebruik kunnen hier ontwikkeld worden. Om synergie te verhogen kunnen de boskamers thematisch verdeeld en ingericht worden. Hierdoor is het mogelijk te faseren en in te spelen op een veranderende vraag in de toekomst.

### Kenmerken:

- Clustering van bedrijven mogelijk;
- Flexibel in uitgifte afmetingen terreinen;
- Aaneengesloten bouwen;
- Centraal groen parkeren;
- Combineren van algemene voorzieningen;
- Bouwen in hoge dichtheden;
- Samenhang in maat, schaal en hoogte van de bebouwing per kamer.





Situering De Boskamers









Impressie De Boskamers



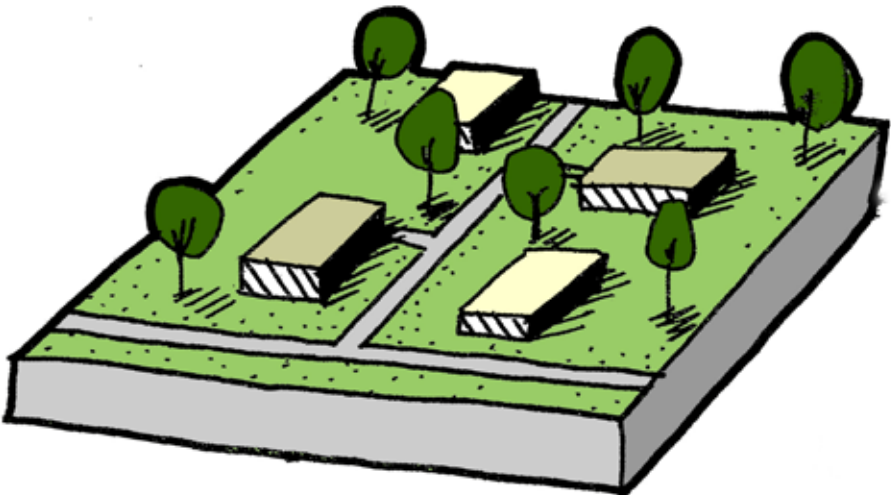
## De Velden

Op een aantal plaatsen kun je ver het plangebied doorkijken en bijna in zijn geheel overzien. Vanaf de A28 en het spoor zijn lange zichtlijnen ver het gebied in. Ook vanaf de Graswijk kan op een aantal plekken de openheid tot aan het spoor ervaren worden.

Deze kenmerkende landschappelijke typologie komt terug in de inrichting van het gebied. 'De velden' laten zich lezen als grote open ruimtes, met lage gras- en heidevegetaties. Nieuwe volumes liggen als autonome elementen in het landschap of integreren en worden daardoor onderdeel van het landschap. Doorzichten garanderen het transparante gevoel.

### Kenmerken:

- Bedrijven in het gras;
- Compilatie van losse gebouwen;
- Kleine middelgrote gebouwen;
- Openheid, transparantie en zicht;
- doorzichten en zichtlijnen door het gebied;
- gebruik van grassdaken.





Situering De Velden







Impressie De Velden

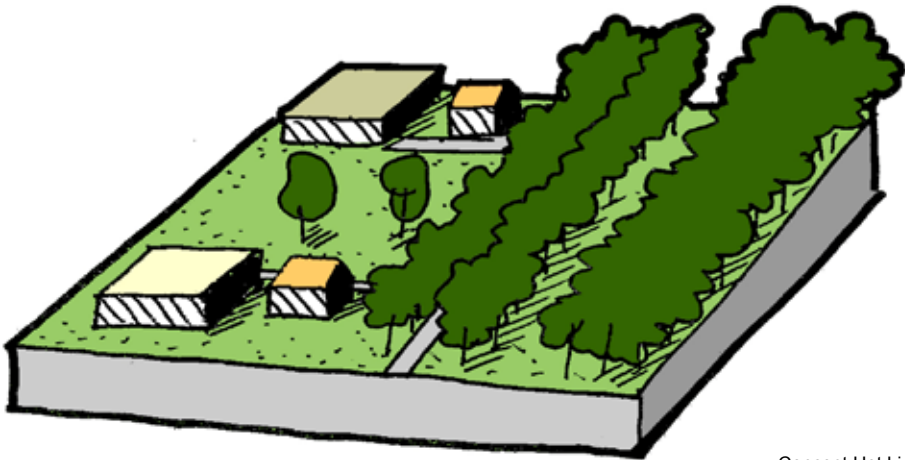
## Het lint

Het cultuurhistorische lint Graswijk loopt in lineaire beweging door het gebied. Kenmerkend zijn de verschillende functies die zich aan het lint vasthechten. Kenmerkend voor het lint is de afwisseling tussen de besloten zones met bebouwing langs het lint en de vrije delen waar de openheid juist vergezichten mogelijk maakt ('de Velden'). Alle algemene voorzieningen hebben hun oriëntering op het lint. Deze oriëntering in combinatie met de woonfuncties maakt dat er altijd wat te doen is, en er sprake is van een multifunctioneel bedrijvenlandschap. Nieuwe functies worden als ensembles gekoppeld. Op die manier worden nieuwe ontwikkelingen geconcentreerd, en wordt het onderscheid tussen de open- en gesloten beleving van het lint versterkt. De nieuwe ontwikkelingen voegen zich qua korrel-

grootte in de schaal van de bestaande bebouwing. Kleinschalige gebundelde functies vormen een samengesteld geheel. De ensembles kennen allemaal een sterke oriëntatie op het lint.

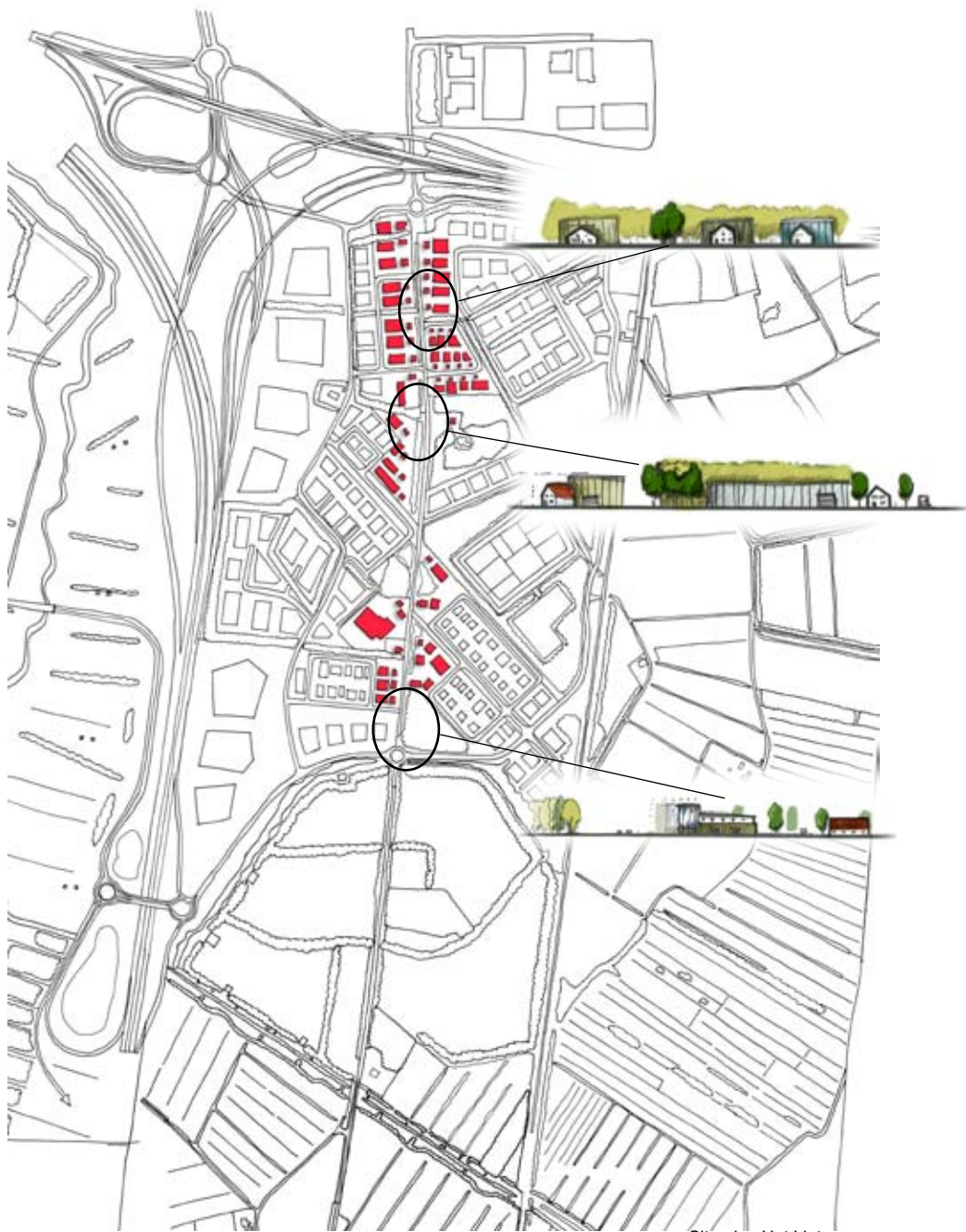
### Kenmerken:

- Kleine bedrijfsbebouwing in combinatie met woonfunctie;
- Levende groene as, fietsen en wandelen;
- Informeel, gevarieerd;
- Afwisseling tussen bebouwing: velden, bos;
- Erfen aan het lint;
- Sociaal veilige fietsroute;
- Oriëntatie gebouwen op het lint.



Concept Het Lint





Situering Het Lint







Impressie Het Lint

# Planonderdelen







Zicht vanaf oostzijde spoor op plangebied

## Groenstructuren

Een belangrijk gebiedskenmerk in Assen Zuid is het contrast tussen de besloten bosgebieden en het meer open agrarisch landschap van velden. Deze karakteristiek van het gebied wordt behouden bij de inpassing van de bedrijven en het contrast wordt extra versterkt door de aanleg van nieuwe bossingels en groenstructuren. De groenstructuren zullen met voldoende breedte en op een zorgvuldige wijze opgebouwd moeten worden om de dichtheid en eigenheid van een 'boswal' te garanderen. Zo kunnen de bedrijven ook 'landen' in het bos en blijft de groene landschappelijke

uitstraling gewaarborgd. De boswallen worden zo ingericht dat er informeel in gewandeld kan worden.

Bijzondere aandacht is er voor de afscherming van het bedrijvenlandschap aan de oostzijde van het plangebied. Langs het spoor wordt de hoofdontsluitingsweg aangelegd, deze wordt van het spoor gescheiden door een rij bomen, samen met de boskamerstructuur zorgt dit ervoor dat het zicht vanuit het landschap aan de oostzijde van het spoor groen is.

De groenstructuren langs de Graswijk blijven behouden en maken onderdeel uit van de boskamers. De bestaande halfverharde weg met boswallen blijft intact en krijgt een recreatieve functie voor voetgangers, mtb-ers. Het maakt onderdeel uit van informele fiets- en wandelcircuit in het gebied en sluit aan op fietspaden aan de oostzijde van het spoor.

Voor het groen zowel in de openbare ruimte als op privé grond wordt ingericht dat het maximale kansen biedt voor de ontwikkeling van ecologische waarden. Het gebruik van gebiedseigen beplanting is hierbij uitgangspunt.







## Waterstructuren

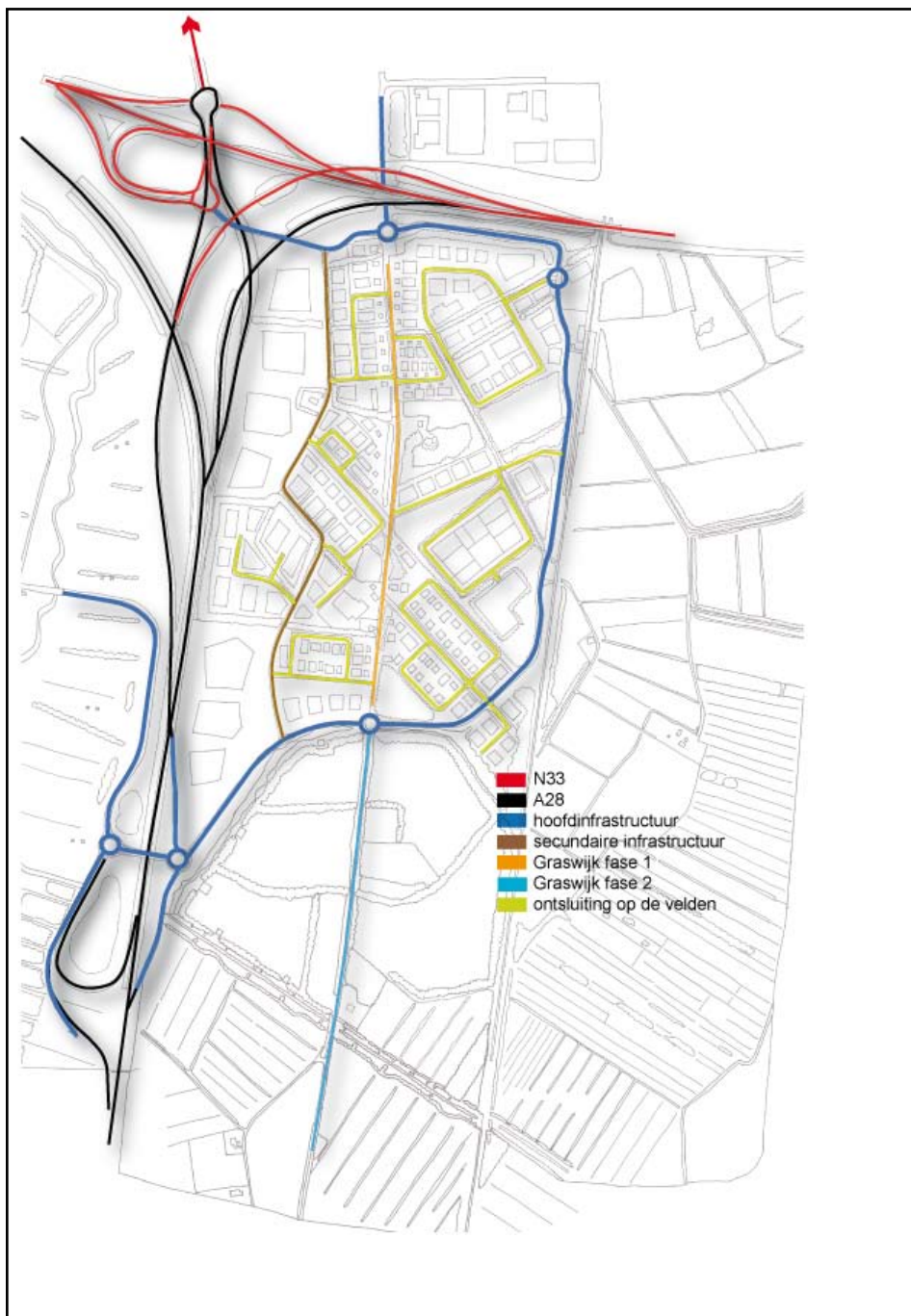
Voor de waterhuishouding wordt ingezet op een grondwaterneutrale ontwikkeling, waarbij de effecten van de ontwikkeling van het bedrijventerrein minimale gevolgen hebben voor de directe omgeving van het gebied (vernatting of verdroging). Er vindt geen extra waterafvoer plaats naar de gebieden buiten het ontwikkelingsgebied. Water wordt vastgehouden in het plangebied. De bestaande waterhuishouding van sloten in het gebied kan grotendeels behouden blijven en op een aantal plaatsen wordt extra bufferruimte gecreeërd. De Rietlanden geven ruimte aan de waterbergingsopgave in het gebied, waarbij een combinatie wordt gezocht met de groene boswallen. Watergangen krijgen een robuuste natuurvriendelijke inrichting, waarbij rekening is gehouden met toekomstig beheer en onderhoud. Deze natte zone valt samen met de natuurlijke laagte van het beekdal.

In fase 2 van Assen Zuid wordt direct ten zijden van de ontsluitingsweg, ter hoogte van de aanwezige sloot door het gebied heen, een waterberging gecreeërd.

Bij de positionering van de kamers en velden is rekening gehouden met de aanwezige grondwaterstanden. Zij zijn gesitueerd op de hogere delen in het plangebied.

Bij de inrichting wordt rekening gehouden met gescheiden inzamelen van schoon (regen)water en vuil water. Het afvalwater dat geproduceerd

wordt op het bedrijventerrein en het regenwater van verharde oppervlakken wordt zoveel mogelijk aan de bron gescheiden. Het afgekoppelde regenwater wordt zoveel mogelijk bovengronds afgevoerd via sloten of in de waterbergingsgebieden geïnfilteerd in de ondergrond en vervolgens langzaam afgevoerd via het watersysteem. Het totaal te reserveren oppervlak aan waterberging bedraagt circa 10% van het netto verharde oppervlak.



## Verkeer en vervoer

De infrastructuur van het bedrijvenpark is een afgeleide van het integrale ontsluitingsplan. De te behouden en/of te realiseren infrastructuur is te verdelen in verschillende elementen die hieronder worden toegelicht:

1. hoofdontsluiting
2. secundaire ontsluiting
3. Graswijk fase 1
4. Graswijk fase 2
5. de ontsluiting van de velden
6. brand- en calamiteitenroutes
7. langzaam verkeer
8. openbaar vervoer

### 1. hoofdontsluiting

Deze weg vormt de centrale ontsluitingsweg van het bedrijventerrein. De hoofdontsluiting is een voorrangsweg. Dit is om te zorgen dat het verkeer vlot kan blijven doorrijden. De hoofdinfrastructuur van Assen-Zuid heeft een verbindende route vanaf de A28, langs het station richting de Europaweg-Zuid. Deze nieuwe route ontlast een groot deel van de bestaande Graswijk van de doorgaande verkeersfunctie. Zij is gekoppeld aan de nieuw te realiseren aansluiting op het Rijkswegennet en kan daardoor zorgen voor een verlaging van de verkeersdruk op het kruispunt Graswijk/Europaweg-Zuid.

### 2. secundaire ontsluiting

Tussen de A28 en de Graswijk wordt een tweede ontsluitingsweg aangebracht. Deze weg loopt parallel aan de Graswijk. Het tracé van de secundaire ontsluiting volgt voor een groot deel bestaande en zichtbare landschap-

pelijke structuren. Het noordelijk deel van deze ontsluiting, vanaf de Graswijk in zuidelijke richting bevat daarom langere rechtstanden. Om de snelheid er uit te halen is de verkeersstructuur om de ruitvormige groenstructuur heengelegd.

### 3. Graswijk 1e fase

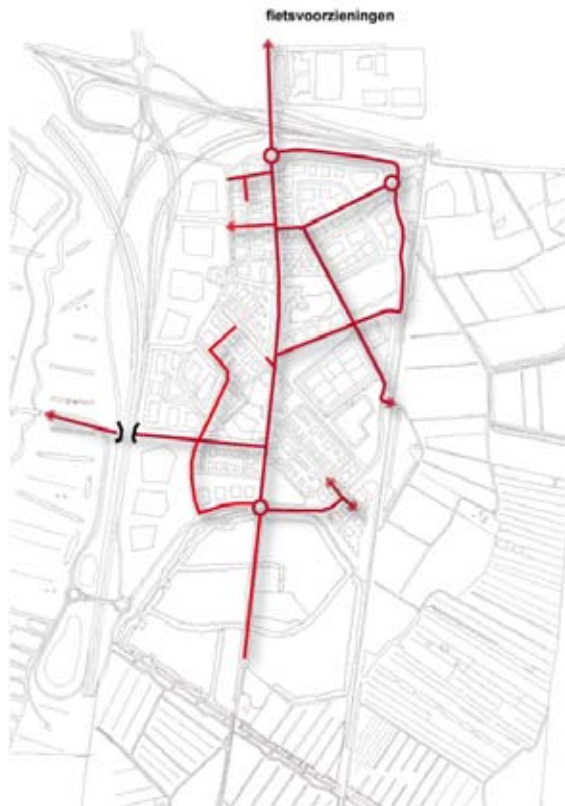
De Oude Graswijk loopt in een lineaire beweging door het plangebied. Veel functies zijn georiënteerd op het lint. De oude lintstructuur in combinatie met de afname in verkeersintensiteit rechtvaardigt het omvormen van dit gedeelte van de Graswijk naar bedrijfsstraat, openbaar vervoer en langzaam verkeers-as. De straat krijgt een belangrijke functie voor fiets en voetgangers en heeft een verblijfsfunctie.

Het oude lint wordt aan de noord- en zuidzijde niet rechtstreeks verbonden met de hoofdinfrastructuur. Hierdoor wordt de doorgaande functie verwijderd. In verband met de fasering in de uitvoering, wordt een zolang mogelijk behoud van de huidige profiel nagestreefd. Op termijn wordt dit deel van de Graswijk versmald worden waarbij de parallelweg een vrijliggende fietsroute kan worden.

### 4. Graswijk 2e fase

De parallelweg langs de Graswijk heeft als functie het ontsluiten van een aantal (agrarische) percelen. Daarnaast is het een doorgaande ontsluitingsroute richting Midden-Drenthe. In het stedenbouwkundig concept is gekozen voor behoud van de parallelle structuur, minimaal ten behoeve van het langzaam verkeer.





### 5. ontsluiting van de velden

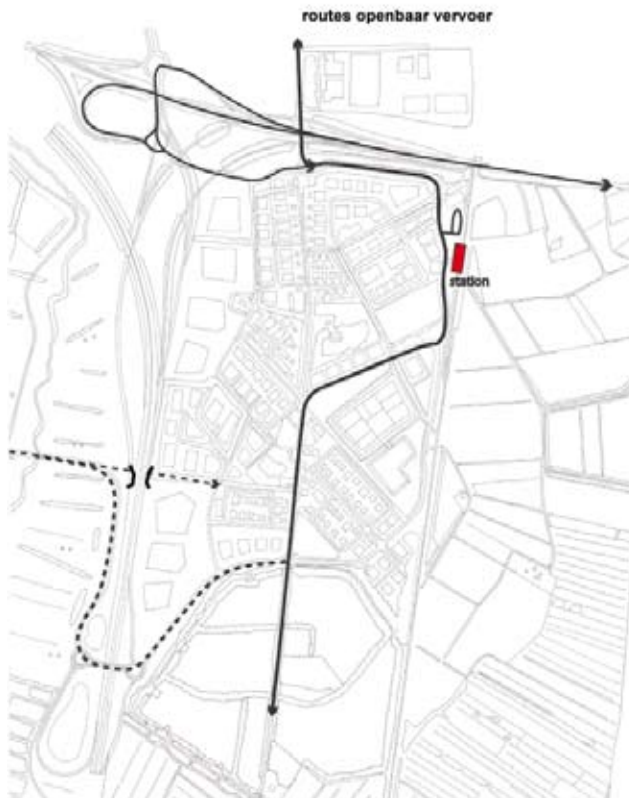
Bij de opzet van het openbaar gebied van de interne ontsluitingswegen wordt uitgegaan van een gelijkvormig ruimtelijk profiel.

### 6. Brandweer/vluchtroute

In het geval de hoofdontsluitingsroute geblokkeerd is in verband met calamiteiten, zal de secundaire ontsluitingsstructuur worden benut. Ook andersom is dat mogelijk. Tussen de velden ten oosten en westen van de Graswijk worden daar waar nodig calamiteitenuitgangen gerealiseerd.

### 7. Langzaam verkeer

De Graswijk wordt de centrale drager van het plan. Vanuit de Graswijk zijn de verschillende deelgebieden in het plan deels via oude landschappelijke routes bereikbaar voor langzaamverkeer. Om de toeristisch recreatieve zone en het TT-circuit te verbinden met het bedrijvenpark wordt onderzocht of onder de A28 een tunnel voor fiets- en voetganger kan worden gerealiseerd. Daarnaast sluit de fietsstructuur aan op het Propellerpad aan de oostzijde van het spoor. Zo wordt Assen-Zuid opgenomen in het fietsronde Assen (Groenvisie Stadsrandzone) en het fietsnetwerk van



Drenthe. De oost-west fietsverbinding die de A28 en het spoor overbrugt zal door zijn vormgeving goed herkenbaar zijn.

Voor voetgangers is een uitgebreid netwerk van voet- en fietspaden beschikbaar langs de infrastructuur. Door het behoud van bestaande groenstructuren ontstaat een groot informeel netwerk van paden. Hierdoor kunnen werknemers 'ommetjes' maken in het landschap wat integraal onderdeel is geworden van het bedrijvenlandschap Assen-Zuid.

## 8. Openbaar Vervoer

Het station Assen Zuid wordt een OV knooppunt in de regio. Bussen vanaf de Graswijk en de N33 komen via snelle routes bij het nieuwe station. Om een snelle busverbinding tussen de Toeristisch Recreatieve Zone en het station te garanderen, behoort een tunnel onder de A28 naast de mogelijke langzaam verkeerstunnel tot de mogelijkheden.

Omdat de Oude Graswijk wordt gedowngrade kan de Oude Graswijk prima fungeren als OV-verbinding van Beilen naar Assen centraal in het plangebied.

## Beeldkwaliteit

Om de hoge ambitie – het ontwikkelen van een groen recreatief werkland-schap – waar te maken, is het belangrijk kwaliteitsinstrumenten te ontwikkelen als toetsingskader voor de beoordeling van nieuwe initiatieven.

Om deze kwaliteit te garanderen en de kwaliteit van inrichting van de buitenruimte te waarborgen wordt een beeldkwaliteitsplan, inclusief ontwerp openbare ruimte opgesteld.

Hierin worden principes gegeven voor de inrichting van de buitenruimte, zowel voor openbaar gebied als voor de private groengebieden. Ook worden daarin regels opgenomen over de inrichting van de kavels en gebouwen en het grensvlak tussen beiden.

Een bepalend thema bij de beeldkwaliteitseisen is de beleving van de afzonderlijke bedrijvenclusters. Voor de beleving vanaf de snelwegen en het spoor is het belangrijk dat niet de afzonderlijke bedrijfskavels leidend zijn in de beeldvorming, maar het terrein als totaal. Gekozen is voor een robuuste ruimtelijke landschappelijke structuur waar de bedrijven in zijn gesitueerd.

Op kavelniveau zullen de kwaliteitseisen zich toespitsen op de overgang van openbaar-privé. Daarbij wordt gedacht aan samenhang in erfafscheidingen, inritten, hekwerken en reclame-uitingen.

Voor gebouwen zullen eisen gelden met betrekking tot oriëntatie van de bebouwing en de rooilijn, de massa

en volume-opbouw, de samenhang in materiaal- en kleurgebruik, en de reclame-uitingen aan de bebouwing.

Deze regels kunnen variëren afhankelijk van de positie van een kavel de verschillende thema's in het plangebied. Hierbij zullen de kwaliteitseisen het hoogst zijn aan de randen van de kamers en velden, en bij de overgangen van het werklandschap naar het omliggende landschap.

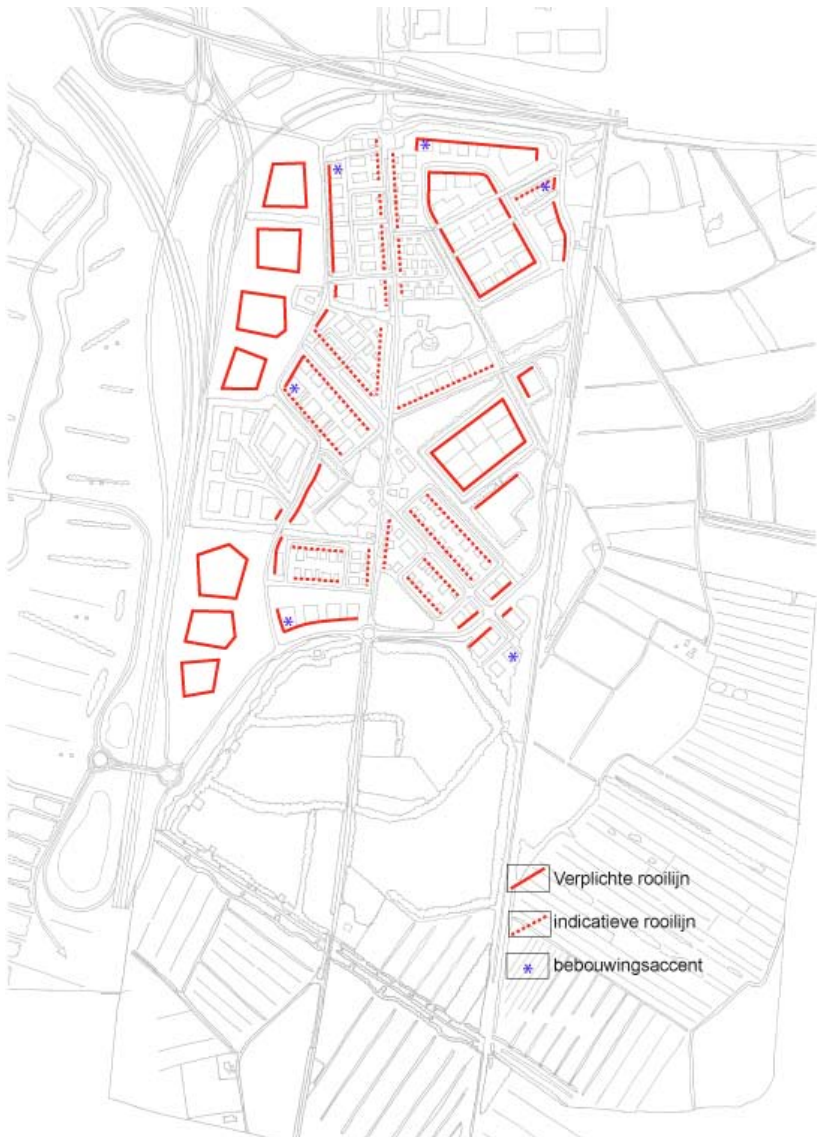


## Aanleg groensstructuren

Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein is de insteek om een hoogwaardig groen frame te ontwikkelen waarbinnen de bedrijven een plek krijgen. Op bovenstaande kaart zijn de bestaande en de nieuw aan te planten structuren aangegeven. Bestaande structuren worden zo veel mogelijk behouden en benut. Op cruciale plaatsen wordt hij afgemaakt.

Deze groene structuren samen met de beeldkwaliteitsvoorwaarden waarborgen een duurzame en kwalitatief hoogwaardig ingerichte openbare ruimte. Hierdoor hoeven er voor de boskamers minder kwaliteitsvoorwaarden aan kavels en gebouwen gesteld te worden.



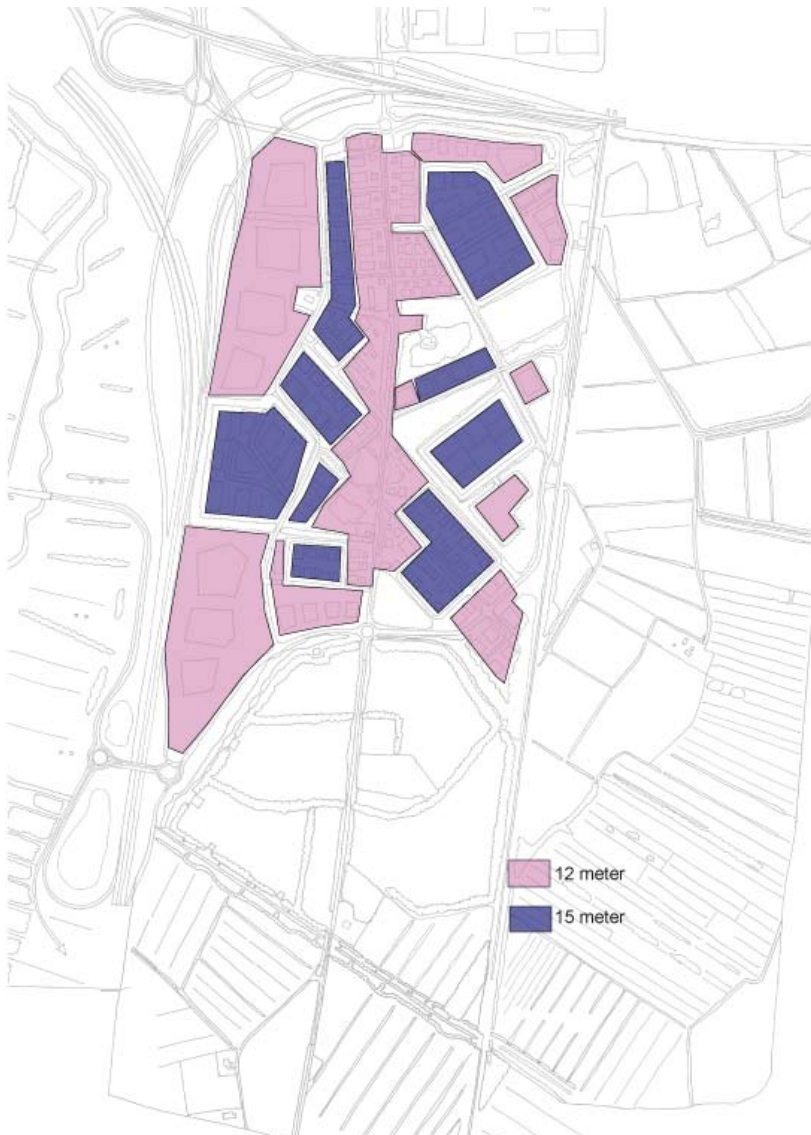


## Rooilijnen

Bij de Rietlanden en de Boskamers is een verplichte rooilijn voorgeschreven om enerzijds de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen (Rietlande) en anderzijds om intensief ruimtegebruik te bewerkstelligen en een strakke scheiding te krijgen tussen het openbaar en

particulier terrein. In de Velden en het Lint is een indicatieve rooilijn voorgeschreven, hierin is enige flexibiliteit mogelijk.

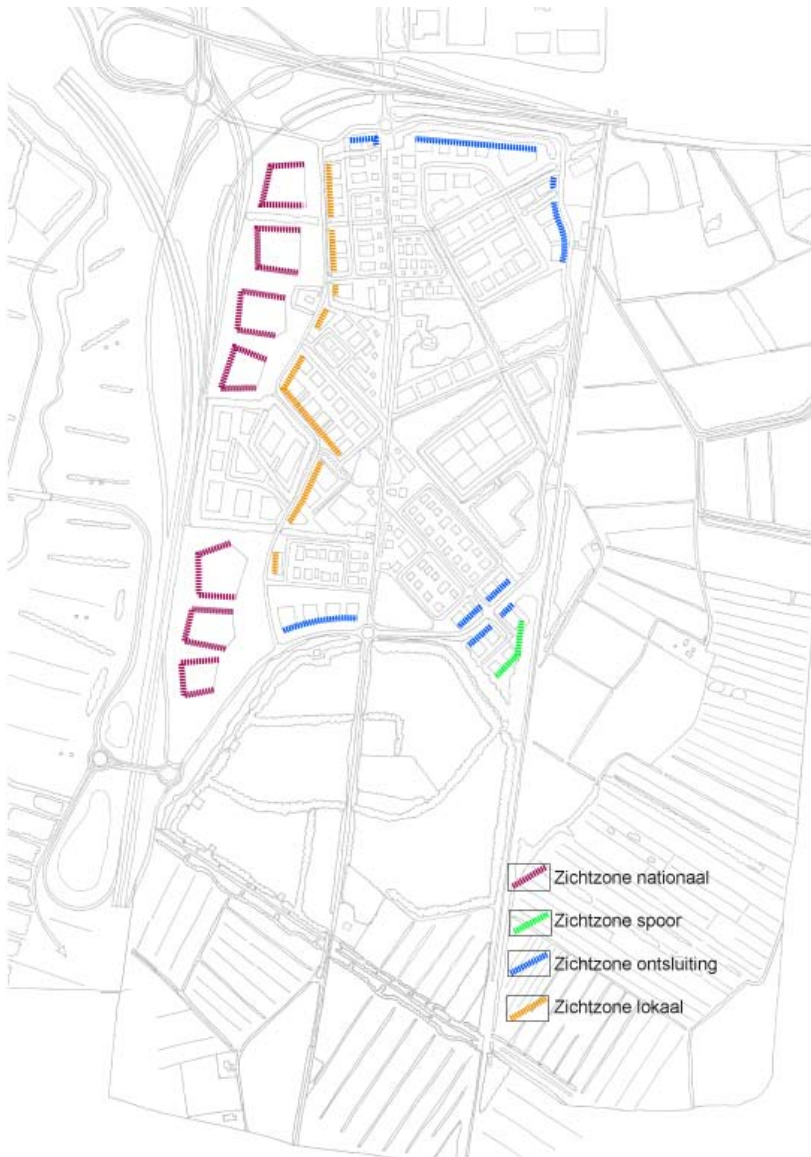
Op een aantal belangrijke zichtpunten in het gebied zijn bebouwingsaccenten geplaatst.



## Bouwhoogte

De maximale bouwhoogte in het gebied is gerelateerd aan de specifieke ligging. In grote lijnen komt het er op neer dat in hoogte in de Boskamers gerelateerd is aan de hoogte van de omliggende bosstructuren. Hierdoor is er een hoogte toegestaan van maxi-

male bouwhoogte van 15 meter. Deze hoogte is ook mogelijk op een deel van De Velden. Voor de zichtlocaties langs de A28, langs het spoor en bij het station en langs het Lint is, om een goede ruimtelijke overgang te creëren een maximale hoogte van 12 meter toegestaan.



## Zichtlocaties

In het werklandschap worden vier zichtzones onderkend met de daarbij behorende beeldkwaliteitseisen. Deze worden vastgelegd in het beeldkwaliteitplan.

De beeldkwaliteitseisen worden afge-

stemd op de aard en importantie van de zichtzone. De zichtzone nationaal kent het strengste beeldkwaliteitsregiem, de zichtzone spoor, ontsluiting en lokaal zijn minder streng.



## Milieuozonerings

Op het bedrijventerrein wordt ruimte geboden aan bedrijven tot en met milieucategorie 4. Dit zijn bedrijven met productieprocessen die verstoring kunnen opleveren voor de omgeving. De hinder die deze bedrijven produceren dient binnen de wettelijke kaders te blijven. De zwaarste categorie is gesitueerd tegen A28 aan. In Assen Zuid worden alleen categorie 4 bedrijven toegelaten die mogelijk verplaatst worden vanuit Assen zelf. Het provinciaal beleid staat vestiging van nieuwe categorie 4 bedrijven niet toe.

- Maximaal categorie 2
- Maximaal categorie 3
- Maximaal categorie 4

Een deel van de categorie 4 bedrijven kunnen worden gesitueerd in de Rietlanden. Dit mag niet ten koste gaan van de ruimtelijke, bouwkundige en architectonische kwaliteit.





Bestaande situatie na verknoping A28 en N33

## Fasering

Het plangebied Assen Zuid zal niet in één keer getransformeerd worden naar een bedrijventerrein. Allereerst is de opdeling gemaakt tussen fase 1, het noordelijk deel (60ha) en fase 2, het zuidelijk deel (40ha). Deze visie beschrijft fase 1 gedetailleerd en fase 2 in hoofdlijnen. Fase 2 zal naar verwachting pas na 2020 aan bod komen.

Het ontwerp voor het werklandschap is zo opgezet dat het landschap in de loop van de tijd zal transformeren naar het eindbeeld van de visie.

Zoals eerder gezegd zal de aanleg van de verschillende 'kamers' (Boskamers, Velden, Rietlanden en Lint) gefaseerd plaatsvinden, afhankelijk van de vraag. Op dit moment is nog niet precies bekend welke kamer als eerste tot ontwikkeling zal komen.

De structuur is zo opgezet dat de verschillende kamers tot ontwikkeling kunnen komen, onafhankelijk van de mogelijke aanleg van de nieuwe infrastructuur. Gedurende de beginfase van de aanleg zal de Graswijk voorlopig de ontsluitende functie vervullen van de kamers. Na aanleg van een deel van de nieuwe infrastructuur zal de aansluiting van de kamers op de Graswijk verwijderd worden en zal uiteindelijk het Lint zijn ontsluitende functie verliezen.

De afbeeldingen op deze pagina's schetsen EEN mogelijke fasering van het gebied. Uitgangspunt bij de fasering is, dat gebiedsontwikkeling plaats vindt waar investeringen in infrastruc-

tuur aan de orde zijn.

Voorbeeld: zodra het station Assen Zuid aangelegd wordt en de ontsluitingsstructuur hier op aansluit, zullen de bedrijven zich vestigen in de kamers aansluitend op deze nieuwe infrastructuur. Kortom, ontwikkeling volgt investering.

De voor de fasering belangrijke infrastructuurle ingrepen zijn:

- aansluiting Assen Zuid op A28 aan de zuidzijde;
- aansluiting Assen Zuid op de knoop bij A28 en N33 aan de noordzijde;
- aanleg van het station Assen Zuid;
- de complete aanleg van de hoofontsluiting langs de oostzijde van het plangebied.



deelfase 1



















# Proces

Deze ontwikkelingsvisie legt de basis voor de verdere planvorming van het eerste deelgebied van het bedrijvenland Assen Zuid.

In 2011 zal de procedure voor het bestemmingsplan, inclusief een MER, worden doorlopen. Verwacht wordt in het najaar van 2011 het bestemmingsplan door de raad vast te kunnen laten stellen.

Ook zal in 2011 begonnen worden met het opstellen van een separaat beeldkwaliteitplan en zullen verschillende invullingsvarianten ontworpen worden.

Tenslotte zullen in 2011 de twee nieuw te realiseren aansluitingen op het hoofdwegennet worden geconcretiseerd. Als plek, ligging en uitvoeringsplanning van de twee aansluitingen bekend zijn, kan gewerkt worden aan de faseringskaart voor het bedrijvenpark.

## Planning

- 2011 Bestemmingsplan, MER bedrijvenland Assen Zuid
- 2011 Beeldkwaliteitplan Bedrijvenland Assen Zuid
- 2012 Mogelijke beroepsprocedure bij Raad van State
- 2013 Start uitvoering bedrijvenland Assen Zuid
- 2013 vroegste Start verdubbeling N33 + noordelijke aansluiting
- 2014 vroegste start uitvoering aansluiting Assen zuid-zuid
- 2014 vroegste Start uitvoering station Assen Zuid

# Colofon

## Gemeente Assen

Frank Aikema	-	stedenbouw
Marco Attema	-	economische zaken
Olga Coenraads	-	juridische zaken
Jos Duinkerken	-	economie en toerisme
Pieter Faber	-	projectleiding
Pieter Gautier	-	ecologie
Alfred Hamstra	-	projectleiding
Olaf Jansen	-	beheer
Herm Langendijk	-	planeconomie
Joris van Loon	-	verkeer
Frederiek Naber	-	communicatie
Tina Vegter	-	projectsecretariaat

## Provincie Drenthe

Leo van Grieken	-	groen/landschap
Margriet Speulman	-	verkeer

gemeente Assen, 21 september 2010

