

TOELICHTING OP HET BESTEMMINGSPLAN "KOMPLAN NOORD"

VAN DE GEMEENTE ASSEN

= = = = =

Bij een groeiende stad behoort vanzelfsprekend een groeiend stadscentrum.

Het aantal inwoners van de gemeente Assen bedraagt op dit ogenblik ca. 41.000.

De oorspronkelijke capaciteit van het structuurplan van de gemeente bedroeg ca. 80.000 inwoners, welk inwonertal naar verwachting vóór het jaar 2000 bereikt zou zijn. Op grond van meer recente onderzoek-gegevens moet echter worden aangenomen dat het totaal aantal inwoners vermoedelijk wel dichterbij de 70.000 zal komen te liggen.

Bij een dergelijke groei van het inwonertal dient er naar gestreefd te worden dat het hart van Assen zijn functie als stadscentrum zal kunnen blijven vervullen. Hier toe zal het noodzakelijk zijn dit hart op een zodanige wijze te vergroten en het geheel te herstructureren, dat de nodige centrale stedelijke voorzieningen daarin een plaats kunnen vinden, zodat dit optimaal kan functioneren, niet alleen voor de verder uit te bouwen stad Assen, doch evenzeer als verzorgend centrum voor de wijde regio.

Door het Nederlands Economisch Instituut te Rotterdam is een onderzoek ingesteld naar de noodzakelijke toekomstige omvang van de binnenstad. In het rapport van februari 1969, alsmede een aanvulling hierop d.d. 7 juni 1971 waarin de ontwikkeling nadien zijn verwerkt, zijn de resultaten van dit onderzoek weergegeven.

De wijze waarop het stadscentrum ontsloten wordt en de opzet van het wegennet in het stadscentrum zijn van fundamenteel belang voor een harmonische opbouw van de stad Assen. De opzet van het toekomstige wegennet in en rond het stadscentrum is nader onderzocht door het Ingenieursbureau Dwars - Heederik - en Verhey N.V. te Amersfoort.

In een uitgebrachte "Nota inzake het voorlopige ontwerp voor het wegenstelsel in het stadscentrum van Assen" zijn door genoemd bureau de noodzakelijk te treffen voorzieningen op verkeersgebied aangegeven.

In het structuurplan van Assen is de noodzakelijke uitbouw van het historisch gegroeide stadscentrum voornamelijk aan de noordzijde van de huidige kern gedacht. Het streven is er op gericht de bestaande kern en de verdere uitleg hiervan harmonisch samen te voegen. De ontsluiting van deze verdere uitleg is hierop gericht, terwijl om een evenwichtige uitbouw van het totale stadscentrum te bevorderen in het plan "Kern" voor wat betreft het zuidelijk gedeelte eveneens verdere uitbouw mogelijkheden worden geschapen.

Het stadscentrum omvat aan de noord- en noord-oostzijde gebieden waarvan het grootste deel van de bebouwing van een dusdanige slechte kwaliteit is dat een ingrijpende sanering noodzakelijk is.

De uitbreiding van de stad heeft zich na de tweede wereldoorlog in hoofdzaak voltrokken in noord-westelijke richting. Hierdoor werd het gebied aan de noord- en noord-oostzijde van het bestaande stadscentrum interessant voor de vestiging van bedrijven. Het gevaar werd onderkend dat, indien niet de nodige stedenbouwkundige maatregelen zouden worden getroffen om deze ontwikkeling in juiste banen te leiden, de structuur van de stadskern zou verbrokkelen. Vanaf 1957 zijn dan ook in deze de nodige planologische maatregelen getroffen.

Voor het noordelijke gebied kunnen in dit verband worden genoemd: "Plan Uitleg Kern", vastgesteld 15-11-1962, goedgekeurd door G.S. 24-1-1964 en gehandhaafd door de Kroon 21 - 6 - 1967.

"Plan doortrekking Nobellaan - Alteveerstraat", opgezet overeenkomstig de Wet op de Ruimtelijke Ordening, vastgesteld 16 - 2 - 1967 en goedgekeurd 23 - 4 - 1968.

Nieuwe verkeersverbindingen tussen het stadscentrum en het noord-westelijk stadsdeel zijn in deze stedenbouwkundige plannen opgenomen. De huidige verbindingen zijn geheel ontoereikend.

Nu de omlegging van het Noord-Willemskanaal door het Rijk is voltooid zal binnenkort met de geplande verbinding Nobellaan een aanvang kunnen worden gemaakt.

De Rijksweg no. 31, westelijk van Assen is in aanleg en zodra deze is voltooid wordt het mogelijk een goede harmonische samenhang tussen de bestaande "Kern" en de uitleg hiervan te bewerkstelligen.

Om praktische redenen zijn in het verleden de opgestelde plannen t.w. "Plan Uitleg Kern" en "Plan doortrekking Nobellaan - Alteveerstraat" beperkt van omvang gebleven. Nu evenwel meer inzicht is verkregen in de noodzakelijke herstructurering van het gehele gebied gelegen tussen plan "Kern" en het huidige Noord-Willemskanaal, op basis van de bovenvermelde onderzoeken, is een bestemmingsplan opgesteld, genaamd "Komplan Noord". Dit plan betreft een gebied, dat is gelegen in de bebouwde kom van de gemeente Assen, en dat zijn begrenzing vindt in: ged. Groningerstraat, Nieuwe Huizen, Gedempte Singel, Varkensmarkt, ged. Molenstraat, ged. Venestraat, ged. Schoolstraat, een deel van het gebied van "Plan Uitleg Kern", ged. Alteveerstraat, doortrekking Nobellaan - Alteveerstraat, ged. Nobellaan, zuidzijde woningen Nansenstraat, Kanaal, ged. Molenstraat, ged. Groen van Prinstererlaan, Kanaal tot aan de Groningerbrug, zoals op de kaart met een streeplijn met zwarte stip is aangegeven.

Het vermelde wegenstelsel voor de toekomstige binnenstad geeft bovendien aan dat de aanvankelijke gedachte omtrent "ringweg" aan de noordzijde van de uitleg van de kern meer het karakter dient te verkrijgen van een verdeelweg, die de noodzakelijke ontsluiting van de parkeerterreinen in het gebied verzorgt, terwijl het zgn. stroomverkeer meer tangentiaal gericht dient te worden langs het stadscentrum, waarvoor ter hoogte van het huidige Noord-Willemskanaal een nieuwe weg gepland is.

Voor het stadscentrum geldt als eerste eis een comfortabele ontsluiting en voldoende parkeerterreinen. Dit geldt in het bijzonder voor Assen, omdat gelet op het verwachte toekomstige aantal inwoners het openbaar vervoer voor verplaatsingen binnen Assen slechts een additionele functie kan vervullen.

Het aantal inwoners zal te gering zijn voor een redelijk renderend en goed exploiteerbaar openbaar vervoerstelsel. Dit impliceert dat het gebruik van de auto in de toekomst voor verplaatsingen binnen Assen aanzienlijk zal zijn.

Aan de andere kant moet ook getracht worden het centrum goed en aantrekkelijk bereikbaar voor de fietsers te maken door speciale fietsroutes, die de belangrijkste wegen ongelijkvloers zullen kruisen. Vermeld is reeds het uitgangspunt van een harmonieuze vervlechting van de uitleg van het stadscentrum met de bestaande historisch gegroeide stadskern, het gebied tussen de "singels".

In het bijzonder is hierbij van belang de wijze waarop het gebied wordt ontsloten, waarvan het volgende kan worden vermeld:

Ontsluiting. (zie structuurschets, bijlage 1).

Het verkeersaccent wordt gelegd op de zgn. "stroomweg", gepland ter hoogte van het te dempen kanaal, die het motorisch verkeer, komende vanuit de woonwijken en de regio van Assen opvangt en tangenciaal geleid langs de noordzijde van het stadscentrum.

Voorzover gelegen in dit plan, zijn vanaf deze weg drie aansluitende wegen gepland die het stadscentrum aan de noordzijde toegankelijk maken t.w.:

- 1e. Een weg aan de westzijde in het plan, geprojecteerd in het verlengde van de Nobelaan, de zgn. Weiersstraat.
- 2e. Een toegangsweg gelegen ca. 40 meter oostelijk van de huidige Molenstraat.
- 3e. Een toegangsweg gevormd door de bestaande Groningerstraat.

Vermeld dient te worden dat er in het in bewerking zijnde "Komplan Oost" rekening mee wordt gehouden dat deze laatste ontsluitingsweg wordt geprojecteerd in het verlengde van het meest oostelijk gelegen gedeelte van de Kloekhorststraat. Hierdoor wordt deze ontsluitingsweg tangenciaal gericht langs de oostzijde van het stadscentrum.

De huidige Groningerstraat, bestaand blijvend als interne ontsluitingsweg voor het gebied, krijgt hierdoor duidelijk het karakter van een winkelstraat, mede omdat deze geen doorgaand verkeer meer behoeft te verwerken.

Uit het bovenstaande volgt dat de Godempte Singel eveneens het karakter van "verkeersweg" verliest, waardoor een organische binding tussen de bestaande kern en de uitleg hiervan tot stand kan worden gebracht. Een herindeling van het thans bestaande wegprofiel zal dan wel nodig zijn.

Parkoerruimte (zie bijlage 2).

In het plan zijn de volgende parkeerterreinen opgenomen:

De terreinen I, II en III, totaal $\pm$ 900 parkeerplaatsen, die worden ontsloten door een zgn. verdeelweg, gelegen tussen de Weiersstraat en de Groningerstraat. Bij laatstgenoemde straat is de aansluiting geprojecteerd in het verlengde van de bestaande Kloekhorststraat, waarvoor de nodige bebouwing in de westelijke wand van de Groningerstraat moet worden geamoveerd.

Ten aanzien van de terreinen I en II bestaat tevens de mogelijkheid voor de bouw van parkeergarages. Bij de realisering hiervan zou de parkeercapaciteit met rond 1000 parkeerplaatsen kunnen worden opgevoerd. Neemt men daarbij in aanmerking dat op terrein III nog een extra parkeerlaag zou kunnen worden aangebracht, dan is het totaal aantal parkeerplaatsen op de terreinen I, II en III te brengen op ongeveer 2150 stuks.

De geprojecteerde verdeelweg vervult de functie van ontsluitingsweg van het gebied en koppelt de parkeerterreinen onderling op een logische wijze.

De tracering van de verdeelweg is zodanig gekozen dat deze niet als sluiproute zal worden benut.

- 4 -

Het verkeer dat niets in het stadscentrum hoeft te zoeken zal gebruik maken van de eerder genoemde zgn. "stroomweg" geprojecteerd ter hoogte van het Noord-Willemskanaal.

Behalve de ontsluiting van de eerder genoemde parkeerterreinen ontsluit de ver-deelweg tevens de parkeerterreinen annex expeditiehof IV en V.

In totaal geeft het plan derhalve de mogelijkheid tot de realisering van ongeveer 2350 parkeerplaatsen.

Voorts zijn geprojecteerd de expeditiehoven VI, VII en VIII, die het mogelijk maken dat de bevoorrading van de aangrenzende bedrijfspanden aan de achterzijde kan plaatsvinden.

Uit het bovenstaande volgt dat de ontsluiting van het gebied ten behoeve van motorisch verkeer er op gericht is dat dit meer tangentiaal kan geschieden en voor-zover dit in het stadscentrum wordt toegelaten de opvang hiervan kan geschieden door het situeren van parkeerterreinen in de randzone van het stadscentrum.

De geschetste ontsluiting ten behoeve van het motorisch verkeer is een ontwikkeling, die allergeen wordt nagestreefd om de verstikking van de stadscentra te voorkomen en hierin ruim baan te geven aan de voetganger en fietser.

Winkelbebouwing.

Vergroting van het winkelareaal (zie mede "Nota Binnenstad Assen" van februari 1969 + aanvulling van 7 juni 1971 van het N.E.I.) is gevonden door de projectie van bouw-mogelijkheden hiertoe tussen parkeerplaats no. I en de, op dezelfde hoogte lopende, Venestraat, alsmede tussen parkeerplaats no. II en III. In dit gebied zijn aantrek-kelijke looproutes opgenomen (zie structuurschets, bijlage 1).

Voetgangers en fietsers (zie bijlage 1).

In het plan zijn eigen routes gepland ten behoeve van de voetganger en fietser. Deze zijn zo direct mogelijk radiaal gericht vanuit de woonwijken op het stadscentrum.

De volgende routes zijn hiervoor in het plan opgenomen:

- 1e. Een route gelegen ter plaatse van de Venestraat.
- 2e. Een route gelegen ter plaatse van de Molenstraat.

In het in bewerking zijnde bestemmingsplan "Komplan-Oost" wordt een route opge-nomen, die is gelegen ter plaatse van de Groningerstraat.

Genoemde routes passeren de zgn. "stroomweg" kruisingsvrij door de geprojecteerde tunneltjes en sluiten aan op de interne ontsluitingswegen in het stadscentrum. Op deze wijze ontstaat een duidelijke scheiding tussen het motorisch verkeer en het langzaam verkeer, waardoor een aantrekkelijke ontsluiting van het gebied wordt ver-kregen.

Het eigenlijke "stadscentrum-gebied" wordt voornamelijk het domein voor de voet-ganger en de fietser en alleen op deze wijze is het mogelijk dat de mensen hun mode-mensen kunnen ontmoeten en met de "1001" produkten en gedachten van de stedelijke cultuur in contact kunnen worden gebracht.

Door een juiste vormgeving en de projectie van een wandelpromenade aan de noordzijde wordt op zinvolle wijze dit aanwezige watereloment benut en in samenspel met het wandelpark geïntegreerd in het stadsdeel opgenomen als aantrekkelijk recreatief stedelijk herkenningseloment.

Deze elementen vormen de inleidende en verbindende schakels tussen de noordelijke stadsuitleg en het stadscentrum. Bezoekers aan het stadscentrum kunnen via de geprojecteerde voet- fietstunnels op eenvoudige wijze deze stedelijke recreatieve elementen bereiken en hier aangenaam verpozen.

Op deze wijze ontstaan boeiende contrasten en dit hoort thuis in het kwaliteitsprogramma van een stadscentrum.

Woonfunctie van de binnenstad.

In het kader van de beoogde reconstructie van dit stadsdeel moeten ca. 278 woningen, 65 bedrijfspanden en 4 (voormalige) schoolgebouwen worden geamoveerd. Onder deze woningen bevinden zich veel krotten en de overige voldoen meestal niet aan minimum te stellen wooneisen.

Dit proces zet zich voort door de veroudering van de woningen en door de verzwaring van de wooneisen als gevolg van de welvaartsstijging. Een duidelijk samenhangende woonbuurt is in dit stadsgedeelte nimmer ontstaan. De aanwezige woonbebouwing is in het verleden uitgewaaid als lintbebouwing langs de Groningerstraat, Molensstraat, Venestraat en Kanaalstraat. Tussen deze radiaal gerichte straten hebben zich weer dwarsstraatjes gevormd, zoals de opgeheven Venegang, de Molendwarsstraat en de Groningerdwarsstraat.

Duidelijk blijkt uit de bebouwing dat het wonen in laatstgenoemde dwarsstraten op lager plan stond dan het wonen langs de hoofdstraten. Zo werd het ook door de bewoners ervaren. Het geheel is karakterloos gevormd, en amovering om ruimte te scheppen voor andere binnenstedelijke functies betekent dan ook in geen enkel opzicht verlies van stedschoon.

Dat genoemde bebouwing een armelijke indruk maakt is begrijpelijk als de periode van het ontstaan ervan in ogenschouw wordt genomen. De oorspronkelijke bewoners werkten voordien veelal in het veen als turfstekers, waar zij ook woonden.

Toen deze werkzaamheden aan het einde van de 19e eeuw en in het begin van deze eeuw afnamen, trokken veel mensen naar de stad, om daar opnieuw emplooi te kunnen vinden. Deze aanvankelijke plaggenhut bewoners werden niet geduld in het gebied waar de rijke lieden van toen zich in Assen vestigden, deze woonden vooral aan de zuidzijde en de westzijde van de oude stadskern, waar nu nog vele zgn. "paleisjes" zijn terug te vinden. De eenvoudige lieden waren genoodzaakt zich aan de noordzijde van de stadskern te vestigen, hetgeen zich in de thans aanwezige bebouwing weerspiegelt.

Het handhaven van de woonfunctie in de binnenstad op nieuwe, eigentijdse wijze is echter van wezenlijk belang en is mede bepalend voor de sfeer in de binnenstad. Alleen reeds vanwege haar relatie tot b.v. de detailhandel is de woonfunctie niet uit de binnenstad weg te denken.

Behalve op de daartoe geëigende plaatsen, waar de bouw van woningen boven de winkels is toegestaan, zijn in de randzone van het gebied op markante punten dan ook mogelijkheden geschapen voor de bouw van woningen in meerdere lagen, die zich lenen voor bewoning door een bepaalde categorie bewoners, die wonen vlakbij het stadscentrum ambiëren, en die wijkvoorzieningen zoals scholen e.d. niet behoeven.

Resume.

Resumerend kan gesteld worden dat bij de opstelling van het bestemmingsplan de volgende algemene richtlijnen als uitgangspunten zijn gehanteerd:

1e. Een ontsluiting van het gebied met inachtneming van een duidelijke stellingname ten opzichte van de hoofdverkeerswegen, de interne verkeersontsluiting, het groen- en het voetgangersgebied. (zie voor de ontsluiting van het plan bijgaande "Nota inzake het voorlopig ontwerp van het wegenstamien in het stadscentrum van Assen" uitgebracht door het Technisch Adviesbureau der Vereniging van Nederlandse Gemeenten - Ingenieursbureau Dwars - Heederik - en Verhey N.V. te Amersfoort).

2e. Het bevorderen van een zodanige uitleg van het bestaande stadscentrum dat dit op organische wijze hiermede wordt vervlechten.

Een intensieve vervlechting van functies, essentieel voor een goed stadshart, staat hierbij voorop.

(Zie voor omvang van het gebied de door het Nederlands Economisch Instituut uitgebrachte "Nota Binnenstad Assen" met bijbehorende aanvulling).

Onderzoek ingevolge artikel 7 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

Bovenbedoeld onderzoek had betrekking op een tweetal principiële aspecten, t.w. het verkeersaspect en het typische "binnenstad" aspect, toegespitst op het centrumvoorzieningen niveau dat Assen in de nabije en verre toekomst zal moeten bieden.

Bovengenoemde twee rapporten zijn op verzoek van het gemeentebestuur uitgebracht en in de stedenbouwkundige opzet van het plan verwerkt.

Overleg ingevolge artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is het ontwerp-plan met bijbehorende voorschriften en toelichting op 21 juli 1971 toegezonden aan:

1. de Provinciale Planologische Dienst te Assen;
2. de Inspectie van de Ruimtelijke Ordening te Groningen, Friesland en Drenthe te Groningen;
3. de Inspectie van de Volkshuisvesting te Assen;
4. het Staatsbedrijf der Posterijen, Telegrafie en Telefonie te Groningen;
5. het Electriciteitsbedrijf voor Groningen en Drenthe te Groningen;
6. de N.V. Regas te Assen;
7. de N.V. Waterleidingmaatschappij Drenthe te Assen;
8. de Rijkswaterstaat Directie Drenthe te Assen;
9. de Provinciale Waterstaat te Assen;
10. het Waterschap Drentse Aa te Rolde;
11. de Eerstaanwezend Ingenieur der Genie te Groningen,

met het verzoek eventuele op- of aanmerkingen vóór 4 september 1971 schriftelijk kenbaar te maken en onder de mededeling, dat de gelegenheid wordt geboden tot mondeling overleg in het gemeentehuis op 13 september 1971.

Van de hiervoren onder 5, 6, 7, 9 en 10 genoemde diensten o.q. instellingen zijn geen reacties ontvangen, zodat mag worden aangenomen, dat bij deze tegen het ontwerp-plan geen bedenkingen bestaan.

De Eerstaanwezend Ingenieur der Genie en de Rijkswaterstaat Directie Drenthe hebben schriftelijk bericht, dat het plan hun geen aanleiding geeft tot het maken van op- of aanmerkingen.

Van de zijde van de P.T.T., gebruik makend van de gelegenheid tot mondeling overleg, is medegedeeld dat tegen de stedenbouwkundige conceptie geen bezwaren bestaan. Wel is verzocht/te voren ten aanzien van de planuitvoering met de P.T.T. overleg te plegen. ^{tijdig}

De door de gemeente terzake steeds gevolgde gedragslijn, t.w. het onderhouden van een nauw contact met alle bij de uitvoering van bestemmingsplannen, o.q. openbare werken betrokken instanties, derhalve inclusief de P.T.T., zal ook ten aanzien van het onderhavige plan zeker in acht worden genomen.

Resteren nog de op- en aanmerkingen van de Provinciale Planologische Dienst, de Inspectie van de Ruimtelijke Ordening en de Inspectie van de Volkshuisvesting, zoals deze zijn vervat in de onderscheidenlijke brieven van 13 augustus 1971, 3 september 1971 en 12 augustus 1971.

Door de twee laatst genoemde instanties zijn deze bemerkingen nader toegelicht tijdens het mondeling overleg. De Provinciale Planologische Dienst heeft van die mogelijkheid geen gebruik gemaakt.

De ingebrachte bemerkingen hebben geresulteerd in de opname van een additioneel aantal woningen van ca. 200 op enige markante punten in het plan en zodanig gesitueerd, dat ruimtelijk gezien de geprojecteerde parkeerterreinen worden ingeperkt. De totale parkeercapaciteit zal door deze extra woningen niet worden aangetast. De mogelijkheid is namelijk ingebouwd om in samenhang met de nieuw geprojecteerde woonbebouwing op deze terreinen parkeervoorzieningen op niveau te realiseren. Op de daarvoor aangewezen terreinen zal de eerste parkeerlaag om aesthetische redenen waar mogelijk verdiept worden aangelegd. Dit geldt in principe ook voor de overige binnen het plangebied geprojecteerde parkeervoorzieningen.

Het huidige parkeerterrein tussen Schoolstraat en Gedempte Singel ("scharnierpunt"), overigens gelegen buiten de begrenzing van het onderhavige plangebied, zal voorlopig worden gehandhaafd. In een later stadium zal worden nagegaan of dit terrein in zijn huidige hoedanigheid al dan niet kan, o.q. dient te worden gehandhaafd, een en ander bezien in breder verband in het belang van de totale situatie in de binnenstad.

Tussen de Groningerstraat en de Molenstraat is de mogelijkheid opgenomen tot de aanleg van een expeditiehof.

De aard van de aanliggende bebouwing en de bereidheid tot samenwerking van de betreffende eigenaren spelen uiteraard ten aanzien van het tijdstip van realisering van de expeditiehof een rol van betekenis.

Teneinde een goed leefklimaat voor de noordelijke stadsuitleg te verzekeren wordt een directe verbinding Molenstraat - binnenstad voor het motorisch-verkeer onaanvaardbaar geacht. (Zie mede rapport "Gemeente Assen - hoofdwegennet", van september 1971 van het Technisch Adviesbureau van de V.N.G.).

Door het laten vervallen van de hoogbouw ter plaatse van de aansluiting van de Alteveerstraat op de Weiersstraat en het ter plaatse formeren van een groenelement door een geringe wijziging in de tracering van het stratenpatroon, wordt tegemoet gekomen aan het bezwaar tegen de abrupte wijze waarop de woonbebouwing aan de Alteveerstraat visueel wordt beëindigd.

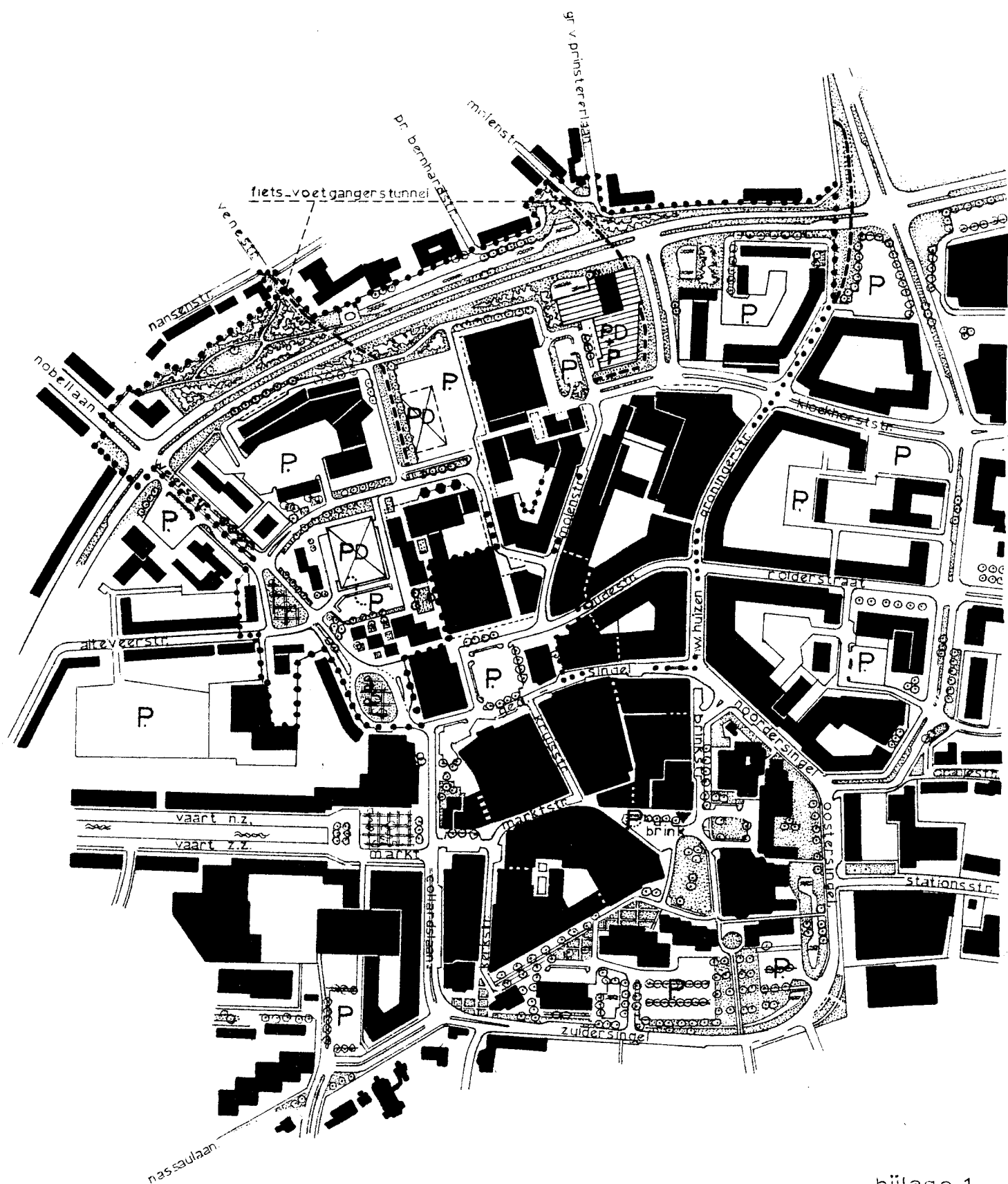
Aan het "groen" in het plan zal bijzondere aandacht worden besteed, waarbij ondermeer wordt gedacht aan een aankleding van de parkeerterreinen, het handhaven van de aanwezige houtopstanden etc.

In het plan zijn tussen de Gedempte Singel en de Oudestraat en tussen de Groningerstraat en de Molenstraat c.q. de Oudestraat "voetgangersdoorsteken" opgenomen. Deze doorsteken worden ook zijdens de gemeente van essentieel belang geacht voor een goed functioneren van de binnenstad als een levendig centrum, juist in het kader van een aantrekkelijke ontsluiting van het gebied voor de voetganger. Bovendien wordt aanmerkelijk bijgedragen in een scheiding tussen het motorisch verkeer en het langzaam verkeer, waardoor de aantrekkelijkheid van de binnenstad, vooral voor de voetganger sterk zal toenemen, temeer wanneer hij zich binnen het plangebied kan gewogen langs eigen, deels overdekte routes. Duidelijk is echter wel dat deze doorsteken alleen kunnen worden gerealiseerd indien daarvoor van Rijkswegen de benodigde financiële middelen worden beschikbaar gesteld.

In verband met de van de zijde van de Inspectie Ruimtelijke Ordening, na het vooroverleg, gelane suggesties heeft enige aanpassing van de planvoorschriften plaatsgevonden.

Assen, oktober 1971.

STRUKTUURSCHETS.



0 50 100 150 200 250mtr

bijlage 1

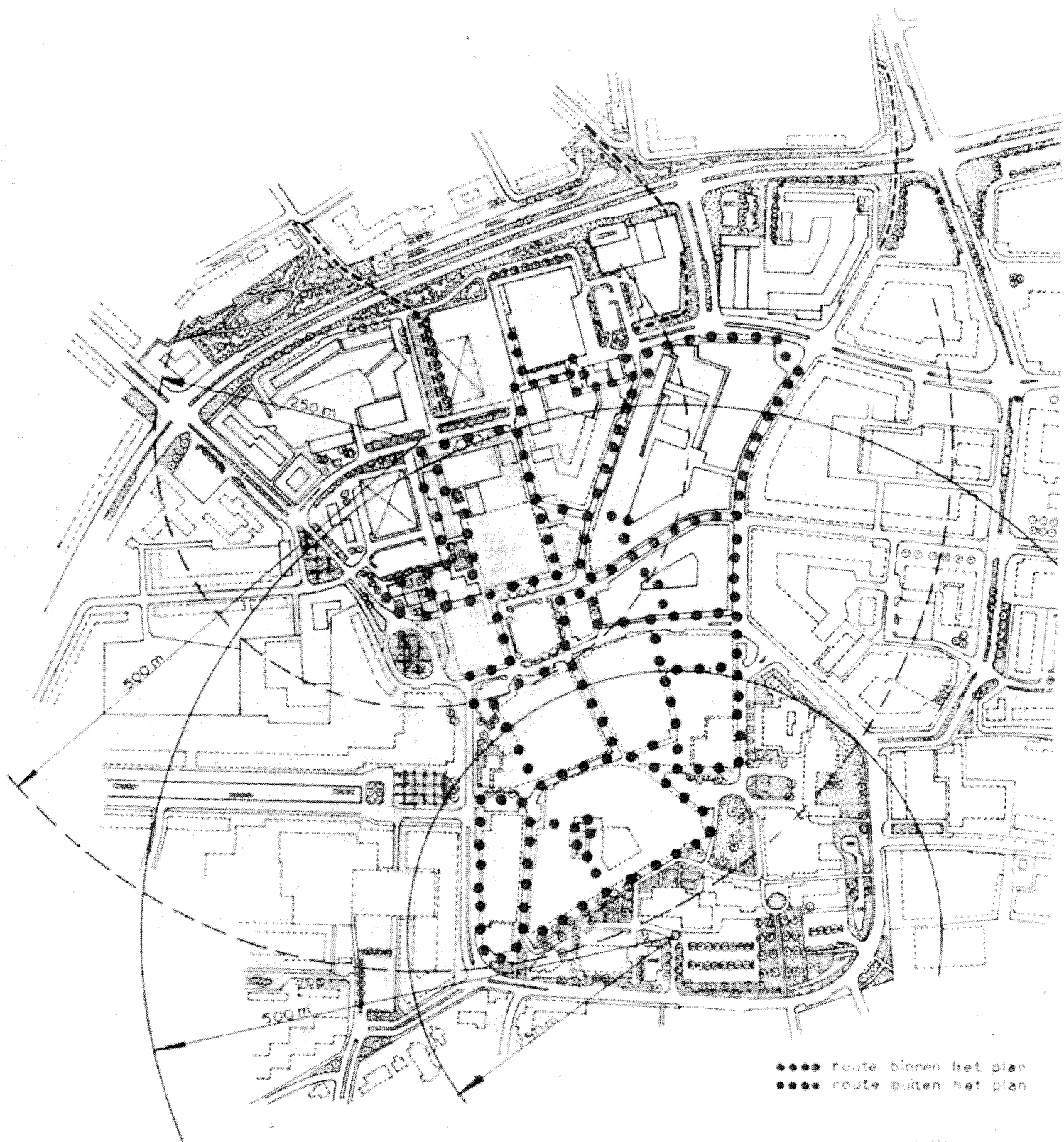
okt. '71



dienst gemeentewerken assen

afd.
stedenbouw

VOETGANGERSCIRCUITS.



bijlage 3

0 50 100 150 200 250 mtr

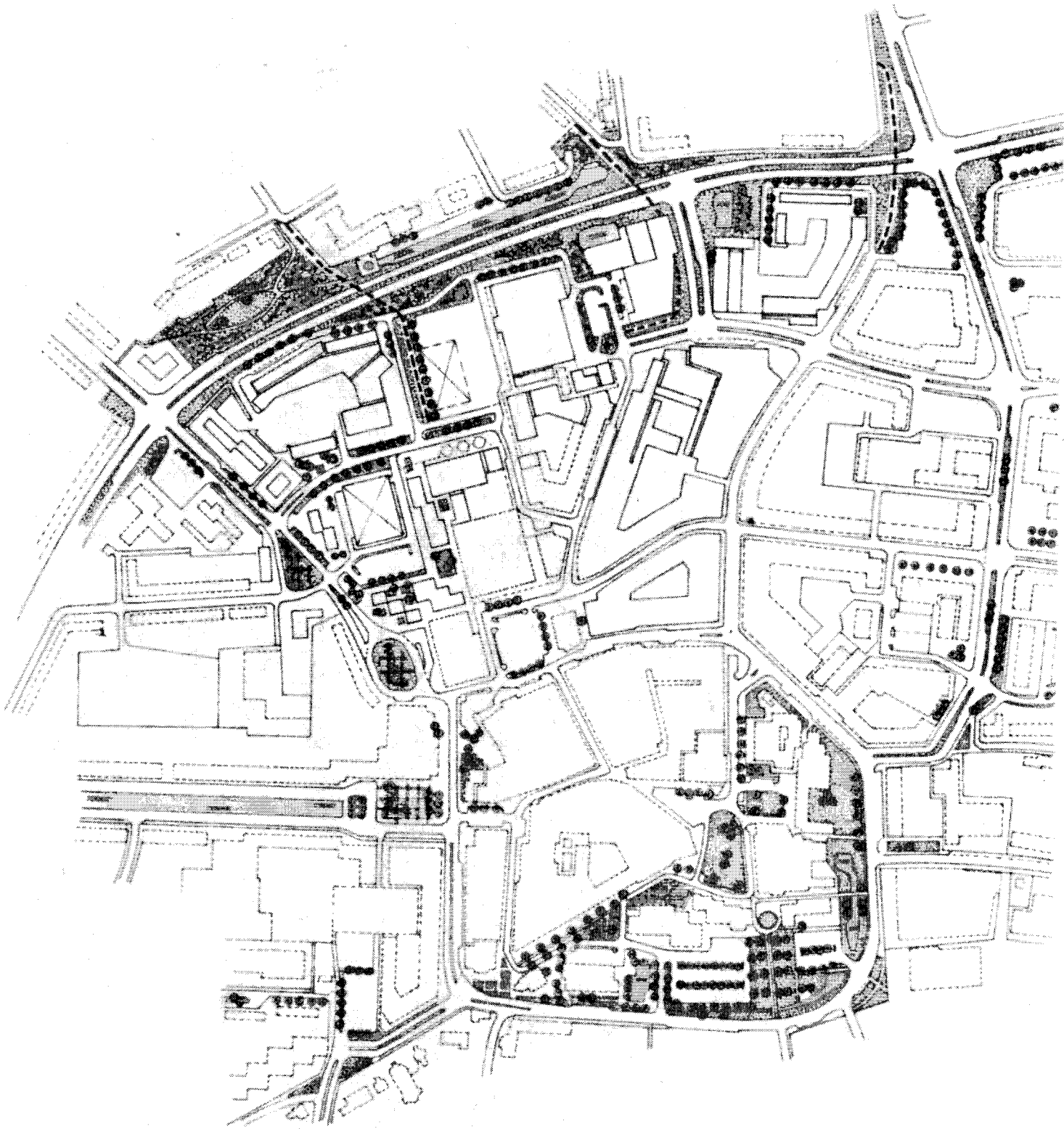


dienst gemeentewerken assen

afd
stedebouw

okt. '71

BEPLANTING EN WATER.



0 50 100 150 200 250 mtr

bijlage 4

okt. '71



dienst gemeentewerken assen

afd.
stedebouw