PLATEAU

PROVINCIE DRENTHE

JONGERE BOUWKUNST EN STEDEBOUW 1850-1940
MIP/DRENTHE

GEMEENTEBESCHRIJVING ASSEN

GEWIJZIGD EXEMPLAAR

DIT EXEMPLAAR WORDT NIET UITGELEEND !!

DECEMBER 1989

1. INLEIDING

De gemeente Assen maakt deel uit van de het inventarisatiegebied "Drents Plateau" en omvat naast de provinciehoofdstad de nederzettingen Anreep, Kloosterveen, Loon, Peelo, Schieven en Witten. Het grondgebied van de gemeente wordt begrensd door in het noorden de gemeente Vries in het oosten de gemeente Rolde, in het zuiden de gemeente Beilen, in het zuidwesten de gemeente Smilde en in het noordwesten de gemeente Norg. De huidige omvang van de gemeente bedraagt 5.333 hectare. Het inwonertal vertoont sinds 1850 het volgende verloop: 1850-4.365, 1900-11.327, 1940-20.566, 1988-48.300.

2. FYSISCHE GESTELDHEID

Gelegen op de rand van het ten tijde van de laatste ijstijd (Weichselien) vrijwel geheel met dekzand bedekte Drents Plateau, bestaat het grondgebied van de gemeente Assen voor een groot deel uit zandgronden. Bodemkundig betreft het hier overwegend hoge, middelhoge en soms lage podzolen. De tijdens de ijstijd in met name het oosten van de gemeente uitgesleten smeltwaterdalen - thans vinden het Anreeper-, Deurzer-, Looner- en Witterdiep, de Stadsbroekloop, de Ruimsloot en het noordelijk deel van het Havenkanaal hierin hun beloop - werden in de warmere periode van het Holoceen opgevuld met moerasveen. De bodems behoren hier tot de venige beekdalgronden. In het westen van de gemeente, de vlakke omgeving van Kloosterveen en het Witterveld, heeft ten gevolge van waterstagnatie hoogveenvorming plaatsgevonden. Het veenpakket bij Kloosterveen in als zodanig nu niet meer aanwezig; na afgraving en ontginning is dit deel van de gemeente uiteindelijk tot één grote vlakte van zwartveenontginningsgronden geworden. Op het Witterveld daarentegen komt plaatselijk nog onontgonnen hoogveen voor. Dankzij het voorkomen van een specifieke waterhuishouding met een constant grondwaterniveau en een voedselarm karakter, treft men hier zelfs nog het zeer zeldzame "levende" hoogveen aan.

Hoewel de hoogteligging globaal varieert van 6.5 meter + N.A.P. in het beekdal van het Loonerdiep tot 15 meter + N.A.P. in de omgeving van Witten, wordt de gemeente overwegend gekenmerkt door een vlak verloop. In feite is er alleen in het oostelijk en zuidwestelijk deel van de gemeente in de vorm van dekzandruggetjes en -koppen, alsmede op de in de loop der eeuwen opgehoogde esakkers sprake van enig reliëf. Opvallend is vooral het relatief laaggelegen gebied ten zuiden van Assen, waar een veelheid van stroompjes samenvloeit in het Deurzerdiep.
Afgezien van het gebied de Kloostervenen, dat sinds de oprichting van het Waterschap Kloosterveen in 1933 bemalen wordt, geschiedt de hoofdafwatering van de gemeente op natuurlijke wijze via de Drentsche Hoofdvaart het Noord-Willemskanaal en het Anreeper-, Deurzer-, Looner- en Witterdiep. Sinds de na-oorlogse reorganisatie van het Drentse waterschapsbestel behoort het grondgebied van Assen grotendeels tot het waterschap Drentse Aa. Een klein gedeelte valt binnen het waterschap Smilde.

3. ONTGINNINGEN EN GRONDGEBRUIK

De vroegste ontginningen in Assen - de eerste esakkers - dateren waarschijnlijk uit de vroege Middeleeuwen en waren karakteristiek voor de Drentse zandgronden gelegen in het overgangsgebied tussen de laaggelegen beken en de hogere zandgronden, met name die plaatsen waar de combinatie van een gunstige waterhuishouding, goede bewerkingsmogelijkheden en een zo hoog mogelijke bodemvruchtbaarheid de meest geschikte locatie voor het bedrijven van landbouw vormde. Tot na het midden van de vorige eeuw vormden deze open akkercomplexen in vooral het centrum van de gemeente, alleen de es van Witten lag in het zuidwesten, de meest gebruikte delen van het cultuurland van Assen. De groenlanden bevonden zich vanouds in de beekdalen. Veruit het grootste deel van het zogenaamde esdorpenlandschap werd rond 1850 evenwel ingenomen door het veld; woeste gronden die voornamelijk gebruikt werden als weidegebied en die onmisbaar waren voor de bemesting van de essen.
Naast de traditionele ontginngen van het esdorpenlandschap kende Assen voor 1850 tevens ontginningen van jongere en andersoortige oorsprong. Zo kwam met het groeien van de Asser bevolking langs met name aan de noordewestelijke en oostelijke stadsrand een gordel van blokvormige perceeltjes met in 1850 veelal een bouwlandbestemming (ondermeer tuinbouw) tot stand. Ten westen van de stad ontstond op initiatief van de provinciaal-griffier W.H. Hofstede in 1764-1784 bovendien het overgrote deel van het tegenwoordige Asserbosch; een uitbreiding van het thans vrijwel verdwenen Kloosterbosch, dat zich eertijds uitstrekte vanaf de Brink tot aan Port Natal.
Het hoogveenlandschap van Kloosterveen werd met het in de laatste helft van de 18e eeuw doortrekken van de Drentsche Hoofdvaart naar Assen (zie infrastructuur) aan snee gebracht. De bouwkavels van de voornamelijk aan de Hoofdvaart gesitueerde woningen daargelaten, bleven de dalgronden in dit deel van de gemeente vervolgens tot nà 1850 braak liggen. Naast het feit dat de aanvoer van mest duur was, speelde hierbij mogelijk ook het feit dat de Landschap (GS) van Drenthe als toenmalige eigenaar van de Kloostervenen de vervening niet zelf regelde, maar daartoe concessies gaf aan particulieren. Hieronder waren nogal wat "Asser heren", notabelen en bestuurders, die zich in de eerste plaats door middel van de veenhandel wensten te verrijken en die in het verdere gebruik van de dalgronden in de regel geen of weinig belang stelden. Wel werd men door de landschap verplicht tot het bouwen van een "degelijk" huis aan de Drentsche Hoofdvaart. Vanuit deze occupatie-as werden de dalgronden kort na 1850 door voornamelijk Groningerboeren, die met dergelijke gronden al enige ervaring hadden, alsnog in cultuur (hoofdzakelijk bouwland) gebracht.

De diverse ontginningsactiviteiten ten spijt, was de gemeente Assen rond 1850 nog altijd voor meer dan de helft woest. Ongeveer 3000 hectare van het gemeentelijk grondgebied bestond destijds uit heide, veen of zandverstuivingen. Naast de zuidwesthoek, waar het uitgestrekte Witterveld nog vrijwel onaangeroerd was, kende de gemeente verder nog omvangrijke heide oppervlakken in het Anreeperveld, het Peeloërveld, het Messchenveld, het Kleuvenveld, het Stoepveld, het Dijkveld en het Binnenveld.

Op de temidden van deze woeste gronden gelegen cultuurgronden domineerde het agrarisch grondgebruik. Ondanks hun geringe aandeel in de totale beroepsbevolking leverden de boeren rond het midden van de vorige eeuw toch een belangrijke bijdrage tot de economische ontwikkeling van Assen. De gemeente bezat destijds relatief veel bouwland. De oppervlakte verhouding grasland:bouwland (1832-714 hectare: 449 hectare) lag ruim onder het provinciaal gemiddelde en het étage- of gemengde bedrijf met als hoofdpijler de akkerbouw nam een sterk dominante positie in.
Een andere vorm van grondgebruik betrof de bosbouw. Naast het genoemde Asserbosch en enkele andere omvangrijke bebossingen, zoals het Amelterbosch en de landgoederen de Lariks, Overcingel en Vredeveld, kende de gemeente tevens tal van kleinere verspreid gelegen bosjes (hakhout en dennen). Met deze totale houtopstand behoorde Assen in 1850 tot de bosrijkste gemeenten van Drenthe.

Gedurende de laatste helft van de vorige eeuw nam ten gevolge van het sterk toenemende aantal heide-ontginningen het areaal woeste gronden af tot een oppervlakte van ongeveer 2000 hectare in 1900. De nieuwe ontginningen kwamen zowel ten goede aan de uitbreiding van het areaal grasland als die van het bouwlandareaal. Daar het bouwland relatief de sterkste groei te zien gaf, vertoonde de oppervlakteverhouding grasland:bouwland ten opzichte van 1832 een daling (1900- 1.412 hectare: 940 hectare): een teken dat de akkerbouw als pijler van het gemengde bedrijf verder werd verstevigd.
Van alle gemeenten binnen het Zandgebied, de regio waartoe de gemeente dankzij het domineren van het gemengde of étage bedrijf volgens de nieuwe landbouwkundige indeling van 1910 wordt gerekend, was Assen rond de eeuwwisseling zelfs het rijkst aan bouwland. Naast de akkerbouw bleef destijds echter ook de veeteelt van belang. Met name richtte men zich op de melkveehouderij. Ten gevolge van een intensieve bedrijfsvoering lag de rundveedichtheid (aantal runderen per 100 hectare landbouwgrond) ondanks het lage graslandaandeel toch rond het provinciaal gemiddelde. Opvallend laag in vergelijking met andere gemeenten binnen de regio was wel de varkensconcentratie.

Tussen 1900 en 1940 werd het areaal woeste grond dankzij het voortgaan van de heide-ontginningen nogmaals met ruim de helft verminderd. Temidden van de nieuwe ontginningen, bleven naast diverse kleinere heide- en veenrestanten evenwel nog altijd tal van grotere oppervlakten woest. Allereerst was daar het Witterveld, dat sinds de aanwijziging als militair oefenterrein in 1881 grotendeels voor ontginning was uitgesloten. Daarnaast verkeerden het Anreeperveld, het Binnenveld, het Messchenveld, het Kleuvenveld, het Stoepveld en het Dijkveld in 1940 in belangrijke mate nog in ongerepte staat. Daar de nieuwe ontginningen min of meer evenredig aan de uitbreiding van het bouw- en het graslandareaal ten goede kwamen, bleef de oppervlakteverhouding grasland:bouwland tussen 1900 en 1940 vrijwel gelijk. Wat wel veranderde waren de agrarische bedrijfsvoering die verder werd geïntensiveerd en de afzetmarkt voor agrarische produkten die met de voortgaande ontwikkeling van Assen (bevolkingstoename + opkomst agarische grondstoffen verwerkende industrie) aanzienlijk groeide. Hiermee gold Assen ondanks de steeds dominanter wordende aanwezigheid van de stad rond 1940 nog altijd in belangrijke mate als een agrarische gemeente.

In de periode na 1940 werden, de militaire oefenterreinen op het Witter- en het Dijkveld (nà 1940 in gebruik genomen) daargelaten, vrijwel alle resterende woeste gronden in de gemeente alsnog ontgonnen en in cultuur gebracht. Slechts sporadisch herinnert een verspreid gelegen perceeltje heide of veen te midden van het cultuurland nog aan de situatie van het recente verleden.
Als voorheen wordt het grondgebruik in het buitengebied ook nu nog gedomineert door de landbouw. Gaf het landbouwareaal in de eerste decennia nà 1940 ten gevolge van nieuwe heide-ontginningen nog een aanzienlijk uitbreiding te zien, gedurende de laatste decennia is er vanwege de stedeijke uitbreiding van Assen sprake geweest van een voortdurende afname. Daar het aantal bedrijven in deze periode echter eveneens een beduidende daling te zien gaf, is de trend van vergroting van de gemiddelde bedrijfsgrootte tot op heden wel gewoon doorgegaan.

4. INFRASTRUCTUUR

Tot in de eerste helft van de vorige eeuw verkeerden alle wegen in het buitengebied van de gemeente Assen in onverharde toestand. De via de hoofdplaats lopende postweg van Groningen naar Meppel was lange tijd de belangrijkste verbinding. Het was ook deze weg die in de jaren 1825-1839 als eerste in de gemeente (en ook in de provincie) werd verhard. Verder had rond het midden van de vorige eeuw ook de dwarsverbinding Assen-Rolde-Gieten-Bareveld zich ontwikkeld tot een route van bovenregionale betekenis. Deze in 1848 gereed gekomen rijksweg, waarvan het wegvak Assen-Rolde al in 1841 bestraat werd, voorzag Assen van een goede verbinding met zowel de Groninger veenkoloniën als Duitsland.
Naast landverbindingen van interregionale betekenis kende de gemeente Assen in de Drentsche Hoofdvaart (1667-1780) reeds vroeg ook een vaarweg van bovenregionaal niveau. De Hoofdvaart - met op enige afstand ten westen van de oude stadskern een zwaaikom - was niet alleen van grote economische betekenis voor Assen, maar beïnvloede bovendien in belangrijke mate de stedebouwkundige ontwikkeling (zie nederzettingsstructuur).

Omstreeks 1850 werd het wegenpatroon van de gemeente Assen gevormd door een vanuit het stadscentrum in alle richtingen radiaal uitwaaierend stelsel van wegen. Van deze uitvalswegen werden er gedurende de laatste helft van de vorige eeuw slechts twee verhard: de weg Assen-Beilen-Hoogeveen in 1856 en de weg Assen-Loon-Anloo in 1874-1875. Het duurde vervolgens tot 1910 alvorens met de bestrating van de verbinding Assen-Witten-De Haar de volgende verharding gereed kwam. Hierna volgden de verhardingen elkaar in snel tempo op, met als gevolg dat de nederzettingen in de gemeente alle reeds voor 1940 over de verharde weg bereikbaar waren.
Leidde de verharding van het wegenpatroon tussen 1850 en 1940 vooral tot verbetering van de locale en regionale bereikbaarheid, in de laatste helft van de vorige eeuw deden zich tevens een tweetal ontwikkelingen van bovenregionale betekenis binnen de Asser infrastructuur voor. Zo ontstond er met de aanleg van het in 1861 voor de scheepvaart opengestelde Noord-Willemskanaal een vaarverbinding tussen de Drentsche Hoofdvaart en Noord-Drenthe en (vooral) Groningen.

Een verbinding die in de eerste plaats overigens een afwateringsfunctie had. Afgezien van de aanleg van het Noord-Willemskanaal op zich, had de komst van deze op enige afstand ten noorden van Assen gelegen vaarweg tevens invloed op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de stad (bedrijvigheid langs het kanaal). Van nog grotere betekenis voor de stedebouwkundige en vooral de economische ontwikkeling van Assen was in 1870 de aansluiting op het landelijke spoorwegennet met de lijn Meppel-Assen-Groningen. Luidde de aanleg van de Drentsche Hoofdvaart stedebouwkundig gezien een doorbraak in westelijke richting in, met de spoorlijn werd de openlegging van het bebouwingspatroon naar het oosten gerealiseerd. De uitbreiding van het spoorwegennet met de lijn Assen-Rolde-Gieten-Gasselternijveen-Stadskanaal in 1905 was vervolgens hoofdzakelijk van economische en slechts in geringe mate van stedebouwkundige betekenis.
Gedurende de eerste decennia van deze eeuw kreeg Assen er met de introductie van de tram een geheel nieuwe wijze van vervoer bij. De N.T.M. (Nederlandsche Tramweg Mij.) en de E.D.S. (Eerste Drentsche Stoomtram Mij.) exploiteerden binnen de gemeente respectievelijk de lijnen Assen-Meppel en Assen-Coevorden. Lang duurde het floreren van de tram, zeker wat het personenvervoer betreft, evenwel niet. Spoedig namelijk werd het reizigersvervoer per tram merendeels overgenomen door de eerste autobussen. Wel bleven de trams nog enige tijd van betekenis voor het goederenvervoer. Nadat er tijdens de oorlog nog sprake was van een tijdelijke opleving, reed in 1947 uiteindelijk de laatste tram door Assen.

In de periode nà 1940 hebben zich binnen de infrastructuur van Assen tal van uitbreidingen en wijzigingen voorgedaan. Naast het feit dat met de stadsuitbreidingen het stratenpatroon van de stad Assen enorm werd uitgebreid, vallen verder vooral de aanleg van de nieuwe rondweg (Europaweg) en de N33 en A28 op. Wat het treinverkeer betreft is in vergelijking tot de situatie van 1940 de lijn Assen-Rolde-Gieten-Stadskanaal thans opgeheven en zijn de rails verwijderd. Het zelfde geldt als vermeld voor de tramlijnen. Ten behoeve van het scheepvaartverkeer tenslotte, is er noordelijk van Assen een omlegging van het Noord-Willemskanaal gerealiseerd. Het oostelijk deel van het oude tracé fungeert nu als industriehaven, terwijl het westelijk deel door de aanleg van diverse vaste bruggen en gedeeltelijk zelfs demping (nabij de Vaart) zijn functie voor de scheepvaart geheel verloren heeft.

5. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

5.1. Assen

In tegenstelling tot de meeste andere provincie-hoofdsteden kan Assen niet terugzien op een roemrucht Middeleeuws verleden. Rond 1260 werd, op de plaats van het gehucht Assen in de marke van Witten, daar waar nu het Drents Museum en het Rijksarchief staan, een cisterciënzer nonnenklooster gebouwd, Sancta Maria de Campe of Mariënkamp geheten. Lange tijd was Assen vervolgens weinig meer dan een klooster. In deze hoedanigheid was het voortbestaan van de nederzetting met het uitbreken van de Tachtig Jarige Oorlog uiterst onzeker.

Hoewel Willem Lodewijk als stadhouder van Groningen, Friesland en Drenthe in 1598 het protestantisme dwingend oplegde, bleef de Abdij van Assen toch als vanouds fungeren. De beslissing van de Staten van Drenthe om zich de kloostergoederen toe te eigenen, maakte in 1600 alsnog een einde aan het bestaan van het klooster, maar luidde gelijktijdig een nieuw begin voor Assen als hoofdplaats van Drenthe in. Het gewestelijk bestuur bestemde de kloostergebouwen namelijk tot "vergaderplaats" voor het College van Drost en Gedeputeerden. Hoewel de bestuurlijke drukte spoedig diverse andere instellingen aantrok, waren destijds zowel het inwonertal als de bebouwde oppervlakte van geringe omvang.
De structuur van de kloosternederzetting, een klooster met voorhof, tuinen en vijvers, bleef lang behouden. Nog aan het eind van de 18e eeuw beperkte de bebouwing zich vrijwel geheel tot het kloosterterrein, dat aan de noord-, oost- en zuidzijde werd begrensd door grachten en aan de westzijde door het riviertje de Weiersloop. Een begrenzing die thans nog te herkennen is in de Zuider-, Ooster-, Noorder en Gedempte Singel en de Weiersloop. Aan de Brink overheersten in het voormalige klooster de overheidsgebouwen, terwijl aan de overzijde evenals in de huidige Kruisstraat ambachtslieden gevestigd waren. Verder was er sprake van bebouwing aan de huidige Kloosterstraat, waar enkele ambtenarenwoningen en een boerderij stonden. Hoewel ten westen van de nederzetting eerst omstreeks 1760 het Asser- of Stadsbos werd aangeplant, was het in feite de aanleg van de Drentsche Hoofdvaart, in 1780 werd Assen bereikt, die daadwerkelijk de doorbreking van de eeuwen oude kloosterstructuur inluidde. Aan het einde van de Vaart, bij de Markt, kwam een zwaaikom, de Kolk, waar omheen spoedig de nodige bebouwing zou verrijzen. Ook werd er gebouwd aan de Marktstraat, die het marktpleintje met de Brink verbond.

Ondanks wijzigingen op het bestuurlijke vlak veranderde er tijdens de Franse bezetting ruimtelijk gezien vervolgens slechts weinig in Assen. Na in 1807 officieel van het kerspil Rolde afgescheiden en tot zelfstandige gemeente verheven te zijn, verhief koning Lodewijk Napoleon Assen, dat hiervoor met 766 inwoners eigenlijk veel te klein was, in 1809 tot stad. Bovendien schonk hij de gemeente het Asserbosch en gaf hij de Italiaanse architect Giudici opdracht een stedebouwkundig plan te ontwerpen, waarbij Assen een echt stedelijk karakter zou krijgen. Van dit plan, waarin ondermeer een zomerpaleis met park was voorzien, werd echter niet veel gerealiseerd. Alleen de doorbraak van de Brink in de richting van het Stadsbos kwam door de aanleg van de Torenlaan tot stand en aan het huidige Nieuwe-Huizen werd met geld van Lodewijk Napoleon een aantal woningen gebouwd. Zo was Assen na het vertrek van de Fransen uit ons land nog altijd weinig meer dan een dorp met stadsrechten.
Het was nadien Gouverneur P. Hofstede die alles in het werk stelde om de hoofdstad alsnog aantrekkelijker te maken. Zo haalde hij in 1820 H.J. Nassau naar Assen om leiding te geven aan een Franse school en rolde in 1823 dankzij zijn initiatief het Nieuws en Advertentieblad voor de provincie Drenthe, de voorloper van de Drentse en Asser Courant, van de pers. Verder kreeg Assen in 1830 een schouwburg. De meeste status en aanzien ontleende de stad echter aan het in 1840 aan de Brink gebouwde Paleis van Justitie.
Dat deze en andere ontwikkelingen, zoals bij voorbeeld de bouw van de Jozefkerk (1846-1848), de aantrekkelijkheid van de stad ten goede kwamen moge blijken uit het feit dat het inwonertal tussen 1809 en 1850 toenam van 766 tot 4.365. Met name de gegoede burgerij beschouwde Assen als een ideale woonstad.

Tal van ondernemingslustige ambtenaren waren het die, vooral rijk geworden in de vervening, er met hun fraaie woningen voor zorgden dat Assen in de loop van de eerste helft van de vorige eeuw de bijnaam "Stad der Paleizen" kreeg.
In deze periode boekten ook de handel en nijverheid grote vooruitgang. Zo kon er rond 1850 reeds een vrij groot aantal bedrijven, onder andere 10 beddenmakerijen, 2 bezembinderijen, 1 scheepstimmerwerf, 4 strohoedenfabrieken en 2 zerksteenbouwerijen, in Assen worden aangetroffen. Het bleven echter wel veelal éénmansbedrijfjes en van echte industrie was zeker nog geen sprake.

Was het tot 1850 vrijwel uitsluitend het toenemende belang als bestuurscentrum dat Assen deed groeien, voor de latere ontwikkelingen van de stad waren de aanleg van het Noord-Willemskanaal en de spoorlijn Zwolle-Groningen minstens zo belangrijk. Mede hierdoor nam het inwonertal van de stad tussen 1850 en 1900 toe van 4.365 tot 11.327 en breidden handel en nijverheid eveneens aanzienlijk uit. Wat betreft de bevolkingsgroei vereiste dit een enorme uitbreiding van de woning voorraad: telde Assen in 1830 nog slechts 273 woningen, in 1900 was dit aantal gestegen tot maar liefst 2.278. De bouw van nieuwe woningen vond in de laatste helft van de vorige eeuw langs bestaande en nieuw aangelegde straten in een drietal richtingen plaats: in oostelijke richting tussen de Brink en de spoorlijn, in noordelijke richting tot aan het Noord-Willemskanaal en in westelijke richting langs de Vaart tot aan de rond de eeuwwisseling gebouwde kazernes, waarover straks meer. De welgestelde ambtenaren, gedeputeerden en rijk geworden veenbazen lieten ondermeer aan de Vaart luxe herenhuizen bouwen. Tevens werd een gedeelte van het Asser Bos gekapt voor de aanleg van de Hertenkamp en het Van der Feltzpark (1875). Hier, en langs de direct aangrenzende straten, verrees tussen 1875 en 1880 een aantal grote villa's. Veel van de (grotere) woonhuizen die in de laatste helft van de vorige eeuw gebouwd werden vertonen gemeenschappelijke kenmerken. Het betreft hier over het algemeen verdiepingloze huizen, met een verhoogde, al dan niet uitspringende middenpartij. Voorbeelden van dit type, dat ook elders in de provincie aangetroffen wordt, zijn ondermeer te vinden aan weerszijden van de Hoofdvaart, aan de Brink, de Nassaulaan, de Beilerstraat en de Stationsstraat.
Vormde Assen als cultureel centrum van Drenthe en zonder rumoerige industrie voor de gegoede burgerij tijdens de laatste helft van de vorige eeuw een ideale woonstad, voor de arbeidersklasse waren de woonomstandigheden aanzienlijk minder florisant. In de overwegend aan de noordzijde van de stad gelegen woonwijken was het vaak weinig prettig en bovenal onhygiënisch vertoeven. De naam "Lange Jammer" voor een blok van 10 éénkamerwoningen voor armen aan de huidige Sluisstraat spreekt wat dit betrof boekdelen. Het schrijnendst was de situatie echter op het ten oosten van de spoorlijn gelegen Aardseveld (gemeenschappelijk bezit van de boeren van Anreep), waar een huttenkolonie was ontstaan, waaraan later de naam Lombok werd gegeven. Tegenwoordig bevinden zich op deze plaats de gebouwen van het psychiatrisch centrum Licht en Kracht en het centrum voor geestelijk gehandicapten H. van Boeyenoord.
Het was de Asser Werkliedenvereniging die als eerste iets aan de situatie van de zwakkeren in de Asser samenleving trachtte te verbeteren: in 1878 werd de "Coöperatieve Vereniging Eigen Haard" opgericht, met als doel sociale woningbouw te plegen. In 1883 kwamen aan de Steendijk de eerste vier werknemerswoningen gereed. Omdat de woningbouwvereniging een te hoge lening was aangegaan zouden deze woningen ook meteen de laatste zijn.

In samenhang met de sterk groeiende bevolking werden er naast woningen ook tal van openbare gebouwen gesticht. Zo werd bij voorbeeld in 1867 de Rijks-HBS aan de Beilerstraat gebouwd en kwam er aan het Van der Feltzpark een gebouw ter bewaring van het kadaster en de hypotheekregister. Aan de Witterstraat werd in 1883 door de gemeente een ziekenhuis gebouwd, uitsluitend bestemd voor lijders aan besmettelijke ziekten. De klooster gebouwen werden in 1882-1886 vervangen door een nieuw provinciehuis naar ontwerp van rijksbouwmeester J. van Lokhorst. Aan de achterzijde van dit gebouw verrees in 1897-1901 naar ontwerp van rijksbouwmeester C.H. Peters, die in 1875 ook al vorm gaf aan het Asser postkantoor op de hoek Torenlaan-Zuidersingel, een nieuw gebouw ten behoeve van het Rijksarchief. Voor de ontwikkeling van de handels- en nijverheidssector was als vermeld de sterk verbeterde bereikbaarheid van grote betekenis. Tezamen met de snel groeiende bevolking stelde deze veel bedrijven in staat de vleugels uit te slaan. Naast uitbreiding van bestaande bedrijven, vonden er tevens tal van nieuwe vestigingen plaats. Zo werd in 1861 bij voorbeeld aan de Witterstraat de gemeentelijke gasfabriek in gebruik genomen. Eén van de grotere industrieën die nadien volgden, was de in 1866 aan het Noord-Willemskanaal opgerichte Asser IJzergieterij. Deze fabriek, die ondermeer landbouwwerktuigen en grafmonumenten vervaardigde, bood spoedig werk aan 60 à 70 mensen. Doordat gietijzerengrafmonumenten, op de Noorderbegraafplaats zijn er nog enkele aanwezig, uit de mode geraakten moest het personeelsbestand na verloop van tijd echter worden ingekrompen en kwam er in 1895 zelfs een definitief einde aan het eertijds florerende bedrijf. Andere grotere bedrijfsvestigingen, overigens inmiddels verdwenen, waren onder andere aan de Vaart een zeepziederij (1875) en azijnfabriek (1878) en aan de Kerkstraat een grote sigarenfabriek (1884). Laatstgenoemd bedrijf zou spoedig werk bieden aan bijna 100 arbeiders. De band die Assen vanouds met de in de omringende gebieden bedreven landbouw onderhield, blijkt onder andere uit de vestiging van de grote exportslachterij van Thompson & Co. aan de Lonerstraat.

Zo mogelijk nog belangrijker voor de ontwikkeling van Assen dan genoemde verbeterde bereikbaarheid, was vervolgens in 1881 de aanwijzing van Assen tot garnizoensstad. De Witterheide kreeg hierbij een bestemming als schietterrein en langs de Vaart werd grond gekocht om een kazerne te bouwen. In 1893 kwam dit gebouwd, de "Wilhelmina", gereed en een jaar later werden de soldaten feestelijk binnengehaald. In 1895 kwam een tweede kazerne, de "Emma", in gereedheid. Nog in dat zelfde jaar werd besloten dat de regimentstaf met het muziekkorps van Leeuwarden naar Assen zou worden overgeplaatst. In 1903 kwam een derde betaljon naar Assen en in 1905 werd het kazernecomplex verder uitgebreid met de "Hendrik". Naast de bouw van de eigenlijke kazernes kwamen er ook tal van bijgebouwen, werd het aan de Witterstraat gebouwde hospitaal uitgebreid en verrees er een manege op de hoek Witterstraat-Broeklaan. Oorspronkelijk lag de entree, getuige het imposante smeedijzeren hekwerk en de wachthuisjes, aan de vaartzijde. Omwille van praktische redenen is de entree verplaatst naar de Witterstraat.
De vestiging van de bataljons bracht vele gehuwde militairen met hun gezinnen naar Assen, hetgeen rond de eeuwwisseling zorgde voor een vergrote vraag naar woningen. Om hierin te kunnen voorzien werden er door de militairen speciale woningbouwverenigingen opgericht, zoals de Onderofficierenvereniging Arbeid Adelt, waarbij de rangen veelal strikt gescheiden werden.

Zo waren de woningen aan de Witterstraat en de Oranjestraat voor onderofficieren, terwijl die bij de Hertenkamp en het op de hoek Oosterhoutstraat-Parkstraat gesitueerde wooncomplex speciaal voor officieren bedoeld waren.
Niet alleen ten behoeve van de militairen, maar in veel grotere mate ook voor het niet-militaire deel van de Asser bevolking, het totale inwonertal nam in de periode 1900-1940 toe van 11.327 naar 20.566, moeten er na de eeuwwisseling huizen gebouwd worden. In tegenstelling tot de voorgaande jaren vonden de stadsuitbreidingen nu in alle richtingen plaats. Voor de gegoede burgerij werd er, met name in de eerste decennia van deze eeuw, nieuwbouw gepleegd langs onder andere de Vaart, de Beilerstraat, de Torenlaan en de Stationsstraat. Later werd nabij het station in een parkachtige omgeving nog de villabuurt Assen-Zuid aangelegd. Gezien de kwaliteit en het belang van deze straten zijn er een aantal aangewezen als bijzonder gebied.
Het bijzonder gebied Vaart, het oudste gebied, omvat de gebouwen vanaf de Markt tot en met de kazerne.
Het is een van de meest markante ruimtelijke structuren van Assen. De bebouwing langs de Vaart bestaat hoofdzakelijk uit woonhuizen die dicht op de weg staan. Sommige huizen hebben een rijk beplante achtertuin. Tussen de woningen in gelegen, liggen nog enkele bedrijfspanden zoals enkele parkhuizen, die doen herinneren aan de economische betekenis van de scheepvaart.
Ook opgenomen in dit gebied zijn de oude gebouwen van de Johan Willem Frisokazerne.
Het gebied Torenlaan/Paleizenbuurt omvat de gebouwen langs de diagonale as Torenlaan-Nassaulaan maar omvat ook de groenstructuur van de oude Gouverneurstuin en het Hertenkamp. Dit gebied, waarbij ook de Beilerstraat en het Van der Feltzpark zijn opgenomen, wordt vanwege het hoge aantal villa's ook wel Paleizenbuurt genoemd.
Met de bouw van het station, ten oosten van het centrum, kwam in de 19e eeuw een bescheiden ontwikkeling op gang langs de Stationsstraat. Na 1900 trad een verdergaande verdichting op en kwam ook de bebouwing langs de Oranjestraat tot stand. Karakteristiek in laatstgenoemde straat zijn de woningen van de Onderofficierenvereniging Arbeid Adelt.
Ten slotte is er nog het gebied Assen Oud-Zuid dat geldt als voorbeeld van een vroeg 20e eeuwse uitbreiding met voornamelijk een woonfunctie.
Het bebouwingspatroon is gedeeltelijk geënt op de pre-stedelijke structuur (bij voorbeeld de woningbouw langs de Beilerstraat) maar kent ook een aantal nieuwe, typische 20e eeuwse gebieden zoals de bebouwing aan de Oosterhoutstraat-Parkstraat en de bebouwing rond het Parkplein.
Met het tot stand komen van de Woningwet in 1901, kon er dankzij reglementering en financiële ondersteuning vanuit de overheid voor het eerst ook daadwerkelijk iets gedaan worden aan de vaak erbarmelijke woonomstandigheden van de minder welgestelden. Zo kon de bouw van nieuwe hutten op het Aardse veld worden verboden en werd afbraak mogelijk. Inzake dit laatste voerde de gemeente echter een zeer terughoudend beleid; de laatste hutten verdwenen pas in 1932 toen met de bouw van de centra Licht en Kracht (ontwerp van J.G. en P.K. Mensink 1933-1934) en H. van Boeyenoord (zie voorgaande) begonnen werd.
De sociale woningbouw kwam, het kortstondig optreden van "Eigen Haard" daargelaten, pas echt op gang met de oprichting van de "Bouwvereniging Assen" in 1907. Deze bouwde tussen 1910 en 1924 595 woningen, waaronder 9 winkels.

De omvangrijkste projecten van de vereniging betroffen: in 1916 het 76 tellende Rode Dorp (Rodeweg en omstreken), in 1920 het 128 woningen tellende Blauwe Dorp (Geraniumstraat en omstreken) en in 1921 het ten zuidoosten van het Blauwe Dorp gelegen Wittedorp met 64 woningen. Veel van deze sociale woningbouw is inmiddels weer vervangen.
Verspreid over de stad vond op een aanzienlijk geringere schaal nieuwbouw plaats: Broeklaan, Ericastraat, Geraniumstraat, Groningerstraat, Lange Dijk, Lonerstraat, Molenstraat, Nansenstraat, Noord-Willemskanaal, Oosterhoutstraat, Rheebruggerstraat, Sluisstraat, Talmastraat, Ter Aardseweg, Tuinstraat, Weth. Buningstraat, Witterstraat, Zwartwatersweg.
In 1917 kreeg Assen met de oprichting van de "Bouwstichting Boaz" een tweede woningbouwvereniging. Tussen 1918 en 1922 bouwde deze 95 woningen, waaronder één winkel. De woningen kwamen te staan aan de Molenstraat, Talmastraat, Tuinstraat en de Zwartwatersweg.
Rond het midden van de 20er jaren stagneerde de sociale woningbouw vervolgens volledig. Kenmerkend voor de daarop volgende jaren was vooral de uitbreiding van de bebouwing langs uitvalswegen (de Anreeperstraat, de Asserstraat, de Beilerstraat, de Groningerstraat, de Lonerstraat, de Molenstraat, de Venestaat en de Witterstraat) en straten (onder andere de Broeklaan) aan de rand van Assen.
De uitbreiding van het garnizoen en de deels daarmee samenhangende sterke bevolkingsgroei betekenden gedurende de periode 1900-1940 ook economisch gezien een enorme stimulans voor de ontwikkeling van Assen. Opmerkelijk veel winkels werden sinds de uitbreiding van het garnizoen vernieuwd, verfraaid of bijgebouwd. Het feit dat de vraag naar woonruimte sterk steeg deed veel ambachtslieden in Assen vestigen en ook op andere terreinen viel er, getuige de uitbreiding en oprichting van tal van bedrijven, een beduidende vooruitgang te bespeuren. Sterke uitbreidingen maakten met name de drukkerijen en houtzagerijen door. Nieuw waren onder andere de timmerfabriek van de Gebr. Van Wijk, een cementpannenfabriek aan het Noord-Willemskanaal, de schoolmeubelfabriek "De Eendracht" en "Faber's Fabrieken voor Houtbewerking".
In samenhang met de landbouw, destijds in Drenthe nog zonder al te veel concurrentie verreweg de belangrijkste bedrijfssector, werden in Assen bovendien ondermeer opgericht: het "Botercontrolestation Assen" de "Asser Coöperatieve Melkinrichting en Melkproducten Fabriek" (ACMESA) en "Wilco Conserven". Door de directeur van gemeentewerken J. Jansen van Galen werd een openbaar slachthuis ontworpen (1933). Dit werd vlakbij de veemarkt, aan de Paul Krügerstraat, gebouwd.
Ondanks al deze ontwikkeling was Assen in 1940 nog altijd geen industriecentrum. Wel had de stad zich in sterke mate ontwikkeld als streekcentrum voor de wijde omgeving. Zowel voor de inkoop van niet alledaagse consumptiegoederen, als op het terrein van sociale en culturele voorzieningen waren veel Drentse plattelandsbewoners aangewezen op Assen.
De geschiedenis van de stedebouwkundigeplannen van Assen begint, zoals reeds vermeld, in 1809 met het plan van Giudici. Uit deze plannen spreekt de voorkeur van de Bonapartes voor het Neo-classicisme. Slechts weinig is op basis van dit plan gerealiseerd.

Gedurende de 19e eeuw is niet weer een uitbreidingsplan opgesteld. Het eerst volgende plan, opgesteld naar aanleiding van de Woningwet, dateert van 1913. De betekenis van dit plan is niet volledig onderzocht. Wel is, op basis van het kaartmateriaal, duidelijk dat de opsteller een toename van de verkeersdruk voorzag. Op de kaart is namelijk een soort ringweg aangegeven die aansloot op de weg voor het station. De route loopt via een bocht naar het Asserbosch en gaat in noordwestelijke richting door het bos heen om via de Kerkhoflaan en een gedeeltelijke omleiding naar de Witterbrug, met een grote boog weer aansluiting te vinden bij het station. Dit beeld van een ringweg komt bij latere plannen in gewijzigde vorm weer terug. Hetzelfde geldt voor de reservering van grondgebied voor villa-bebouwing in het zuiden van Assen. Enkele jaren later, waarschijnlijk in 1917, werd door de directeur van gemeentewerken J. Jansen van Galen een "Stadsplan Assen met Nieuw Geprojecteerde Randbebouwing" opgesteld. Ook hiervan zijn niet alle gegevens op hun betekenis onderzocht maar zeer in het oog springend is de projectie van een villapark in het Asserbosch en van woningbouw in het Landgoed Overcingel.

Onduidelijk is vooralsnog wat op basis van deze plannen is gebouwd maar toch lijkt er een invloed vanuit te gaan op het Uitbreidingsplan van Assen uit 1937. Zo werd in het plan van 1937 ook een weg geprojecteerd door het Asserbosch met een beperkte reservering voor villa-bebouwing.
Eveneens werd op vergelijkbare manier als in het plan van 1913 gekozen voor een gebogen wegenpatroon evenwijdig aan het Noord-Willemskanaal.
Voor het overige geldt dat het plan, door een te sterke aansluiting te zoeken op de bestaande patronen, een weinig helder patroon laat zien. Op een aantal punten werd middels pleinvormen gestreefd naar een geprofileerder straatbeeld.

Nadat het economisch leven na afloop van de Tweede Wereldoorlog eerst langzaam weer op gang was gekomen, ging de groei van Assen in versneld tempo voort. Afgezien van het zuiden, waar het Asserbosch en de centra Licht en Kracht en H. van Boeyenoord in belangrijke mate een beperkende invloed hebben gehad, heeft er sindsdien in alle windrichtingen een sterke uitbreiding van de bebouwing plaatsgevonden. Aanvankelijk geschiedde dit op concentrische wijze, meer recentelijk werd gekozen voor uitbreiding in blokken. De meest recente stadsuitleg richtte zich vooral op het noorden en westen van Assen, waardoor hier ten opzichte van 1940 dan ook de grootste bebouwingstoename heeft plaatsgevonden. De komst van een aantal flats in de nieuw aangelegde stadswijken ten noorden en oosten van het oude centrum heeft Assen in de loop der jaren een meer stedelijk karakter verschaft.
Naast stadsuitbreidingen aan de rand van Assen, hebben zich sinds 1940 ook tal van wijzigingen binnen de oude stadplattegrond voorgedaan. Zo resulteerden stadsvernieuwingsactiviteiten in met name het noorden en oosten van het "oude" Assen in het merendeels verdwijnen van de vóór oorlogse volkswoningbouwwijken en -buurten. Tevens zijn door sloop ten behoeve van nieuwbouw een aantal, soms zeer fraaie, individuele panden uit het stadsbeeld verdwenen en werd bovendien de Kolk gedempt.
Hoewel ook in het "Assen van voor 1940" de (fysieke) verstedelijking door onder andere enige hoogbouw is toegenomen, heeft de Asser binnenstad zijn "landelijke" karakter behouden. Een gegeven waartoe met name ook het behoud van opvallend veel groen heeft bijgedragen.

5.2 Buitengebied

Het Asser buitengebied kende omstreeks 1850, afgezien van de noordwesthoek (omgeving Pittelo, Domeinwijk, Asserwijk) en een zuidwestelijk van Loon gelegen gedeelte van het Dijkveld (in 1850 bekend als Nieuw Loon), geen verspreide bebouwing van betekenis. Vrijwel de gehele plattelandsbevolking was gehuisvest in één van de diverse dorpen en (vooral) gehuchten die de gemeente telde. Dorpen en gehuchten die merendeels tot het esdorpenlandschap behoorden en die omstreeks 1850 veelal van zeer bescheiden omvang waren.
Als grootste esnederzetting had Loon ondanks de nabijheid van Assen rond het midden van de vorige eeuw toch een puur agrarisch karakter. De boerderijen waren op vrij korte afstand van het centraal gelegen knooppunt van (doorgaande) wegen gesitueerd. Tussen 1850 en 1940 maakte de nederzetting - met meer dan een verdubbeling van het aantal boerderijen - een relatief sterke groei door. In de oude kern van het dorp resulteerde dit in een dusdanige verdichting van de bestaande bebouwing, dat het bebouwingskarakter van het esdorp van vrij open tot compact werd. Naast deze verdichting van de bebouwingsstructuur vond er tevens uitbreiding aan de rand van het dorp plaats. Zo diende zich in het zuiden de bebouwing van de Lonerbroekweg aan, terwijl in het noorden met name de Lonerésweg van nieuwbouw werd voorzien. Wat in deze periode niet veranderde, was het domineren van het agrarische karakter.

Het ten westen van Assen gelegen esdorp Witten telde in 1850 slechts enkele boerderijen en een schooltje. Gelegen aan een driesprong van doorgaande wegen had het dorp een L-vormige structuur, waarbij de bebouwing zich voornamelijk aan de zuidzijde van de straat Witterzomer en ten oosten van de straat Witterhaar de straat bevond. Dankzij het feit dat Witten tussen 1850 en 1940 slechts een geringe mate van nieuwbouw kende, veranderde er gedurende deze periode nagenoeg niets. Zowel de L-vormige structuur als het agrarische karakter bleven behouden.

Het in vergelijking met de esdorpen aanzienlijk jongere Kloosterveen neemt als veenkoloniale nederzetting binnen de gemeente een uitzonderlijke positie in. In 1850 werd dit dorp gekenmerkt door een lineaire structuur, waarbij de bebouwing zich langs de Drentsche Hoofdvaart, en dan met name aan de noordzijde daarvan, uitstrekte. Tussen 1850 en 1940 bleef de bebouwingstoename vervolgens beperkt tot verdichting van de bestaande structuur. Het meest opvallende verschil ten opzichte van 1850 was in 1940 dan ook het feit dat het zwaartepunt van de bebouwing minder sterk op de noordzijde van de Hoofdvaart was komen te liggen.

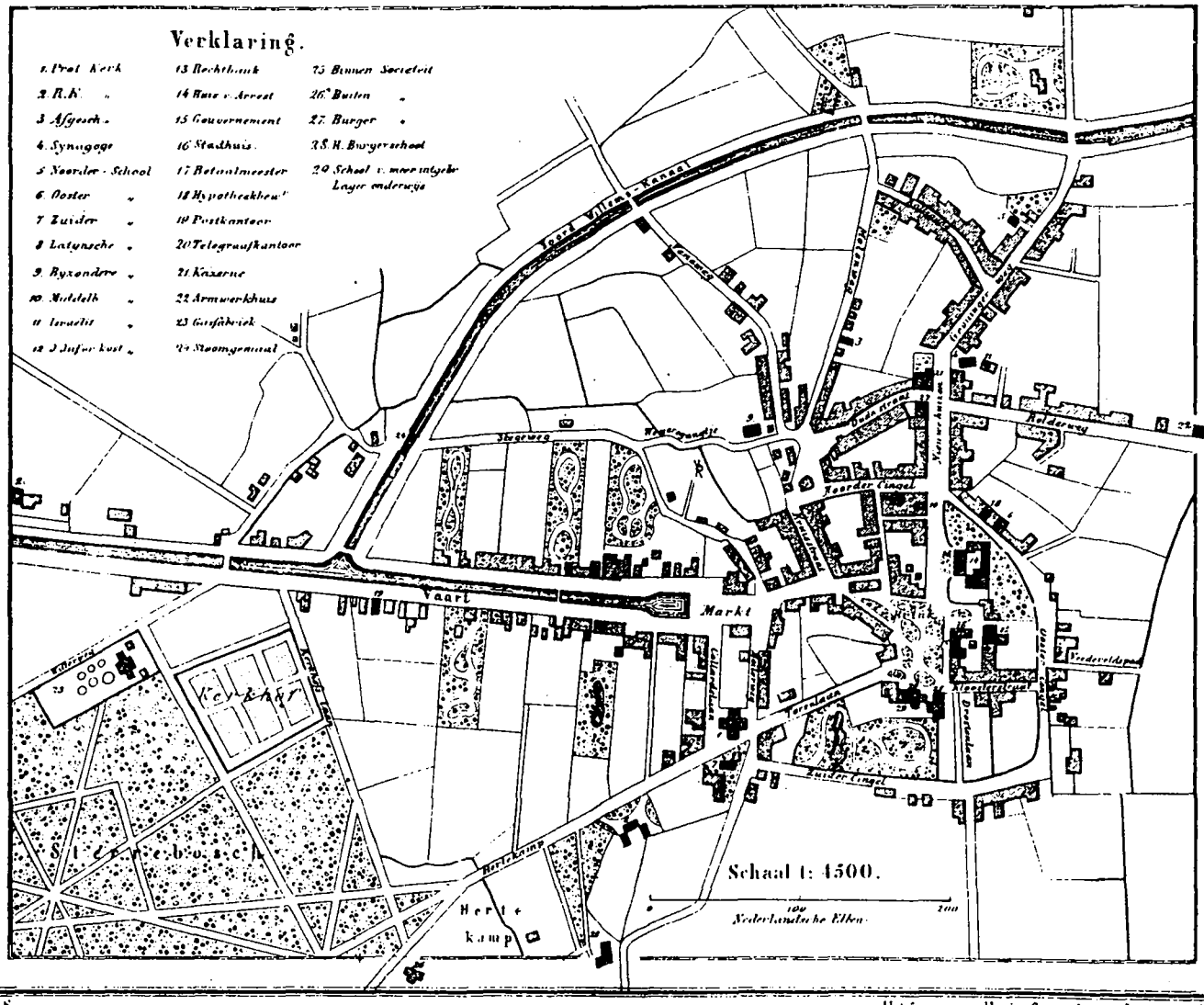
Evenals genoemde dorpen maakten in de gemeente Assen ook de gehuchten Anreep, Peelo en Schieven tussen 1850 en 1940 een zekere mate van groei door. Daadwerkelijk structurele veranderingen bleven evenwel uit.

Na 1940 zijn in het Asser buitengebied de esdorpen Witten en vooral Loon het sterkst gegroeid. In Loon is ten gevolge van de uitbreidingen niet alleen de dorpsplattegrond aanzienlijk vergroot, tevens heeft er in het centrum enige mate van straatwandvorming plaatsgevonden. In Witten, waar de ontwikkeling van het recreatieterrein Witterzomer vooral opvalt, heeft de nieuwbouw niet tot grote veranderingen in de ruimtelijke structuur van de oude nederzetting geleid; de L-vorm is nog altijd aanwezig. Wel is hier, evenals in Loon overigens, het agrarische karakter van de nederzetting ten opzichte van 1940 duidelijk afgenomen. Wat het dorp Kloosterveen en de gehuchten Anreep en Schieven betreft kan volstaan worden met de vermelding dat er zich hier qua ruimtelijke structuur geen wijzigingen van betekenis hebben voorgedaan. Het gehucht Peelo tenslotte, is thans geheel opgenomen in de nieuwbouw van Assen.

jt.coll.

PROVINCIE DRENTHE

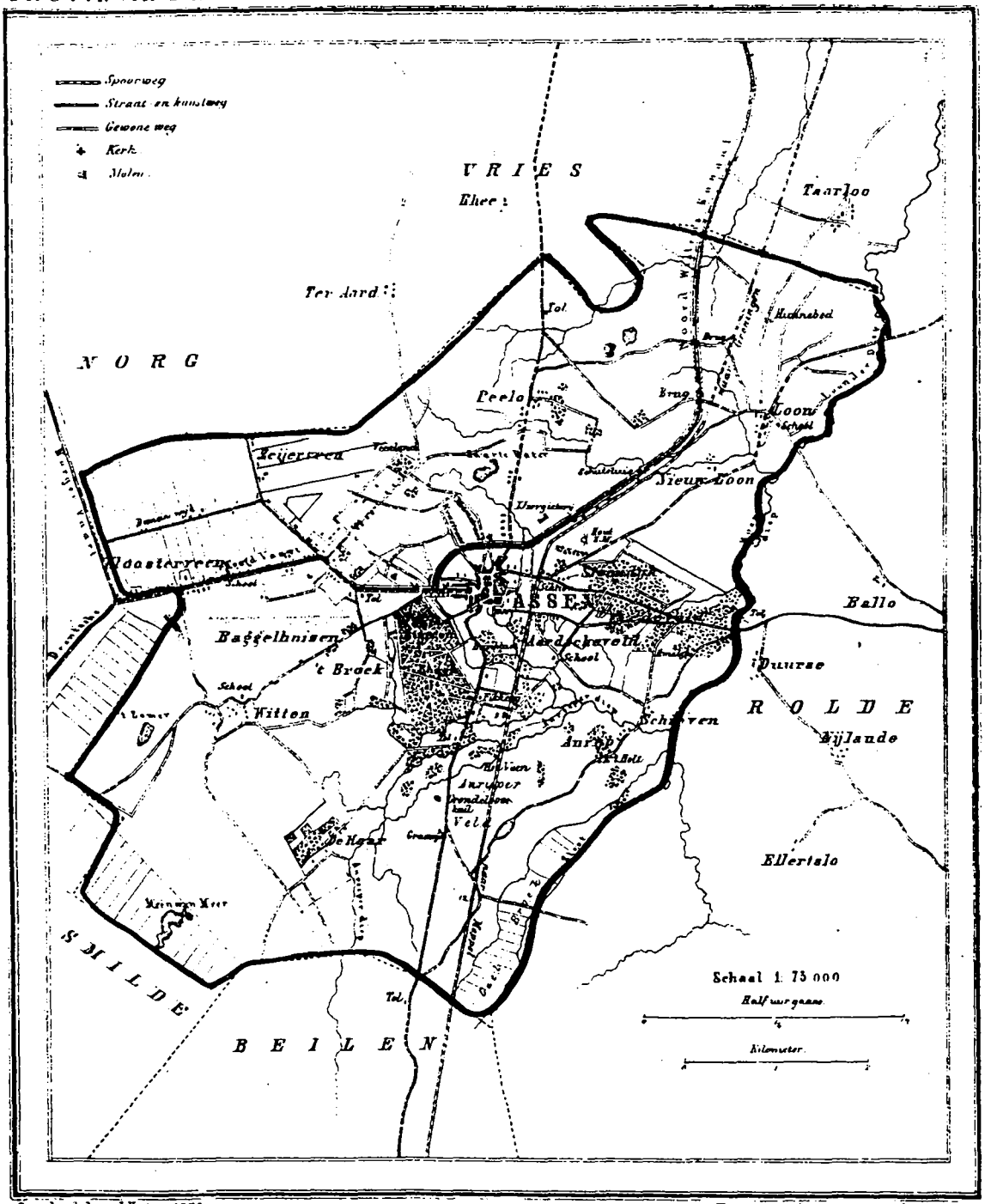
GEMEENTE ASSEN. (N°2. Stad.)



1868.

Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden

PROVINCIE DRENTHE. GEMEENTE AS.



Geteekend door J. Kuyper 1875. Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden

5496 Hectaren, 7041 Inwoners.

RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Assen

Kern: Assen

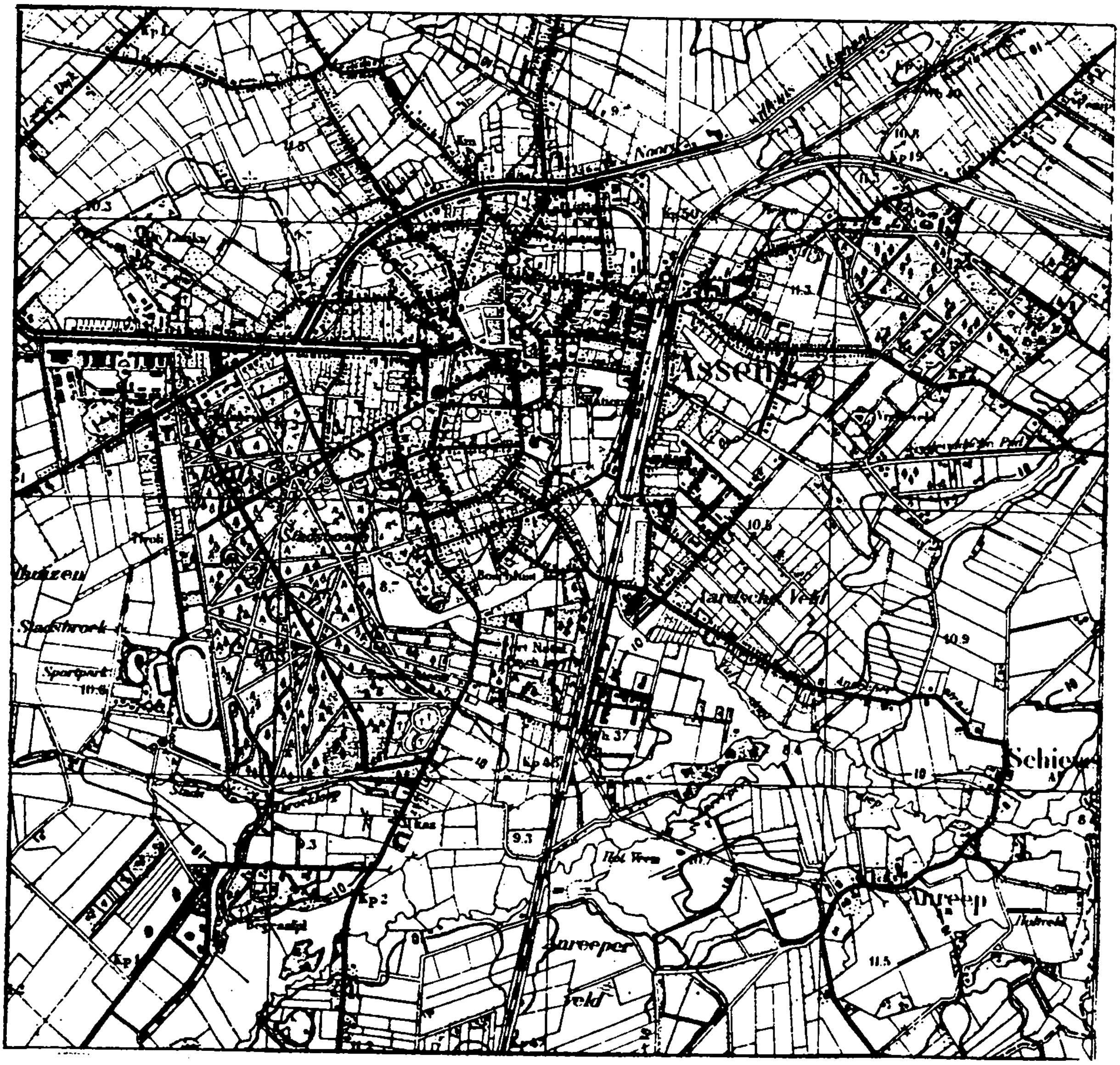
Type nederzetting: Stedelijke nederzetting

Schaal 1:25.000

ca. 1850

Gemeente: Assen

Kern: Assen



ca. 1920-1930

Schaal 1:25.000

Gemeente: Assen

Kern: Assen

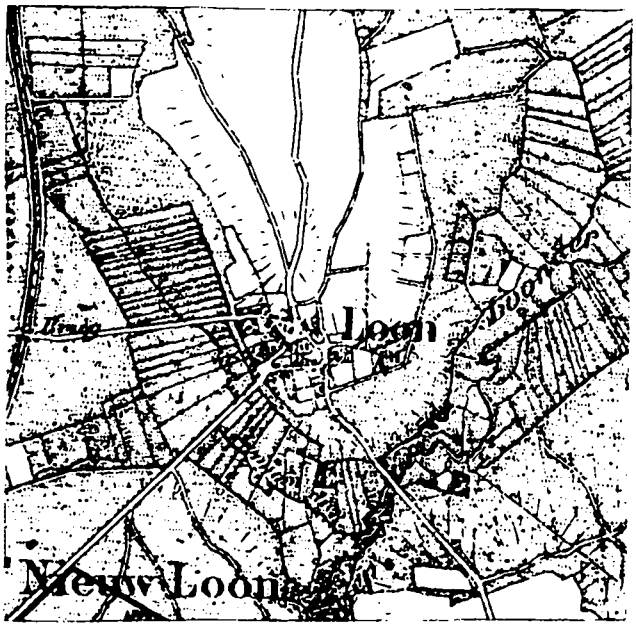
ca. 1985-1988

Schaal 1:25.000

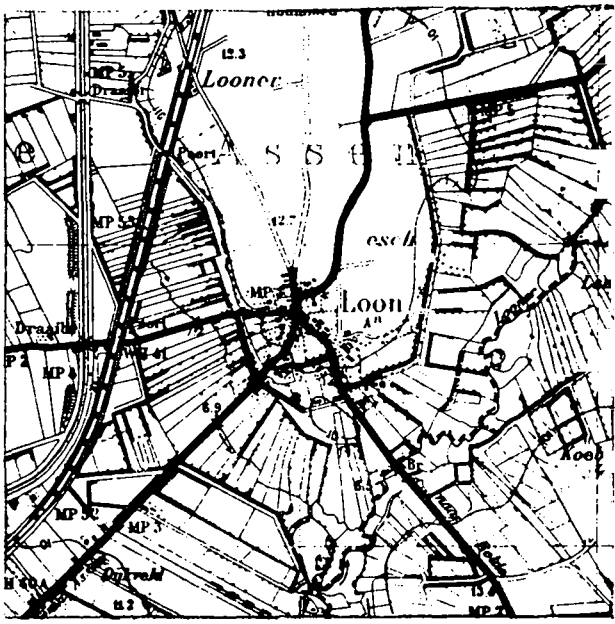
RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 1850-1988

Gemeente: Assen

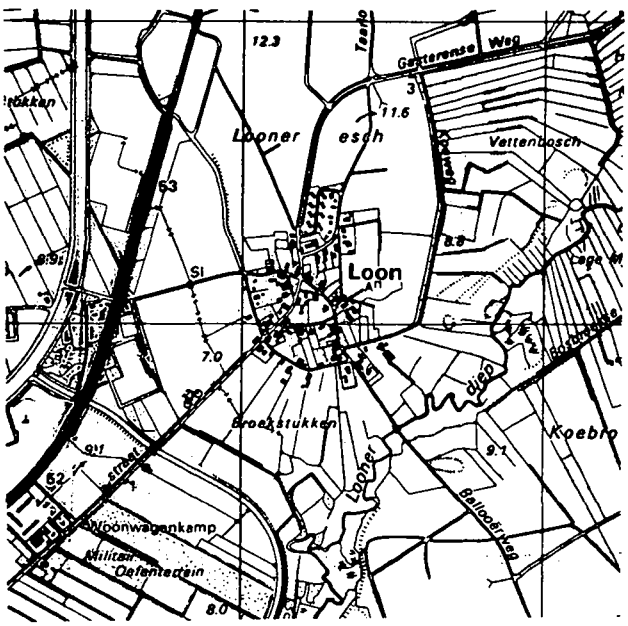
Kern: Loon



ca. 1850



ca. 1920-1930



ca. 1985-1988

Type nederzetting: Esdorp

Schaal 1:25.000

Criteria voor aanduiding van gebieden met bijzondere waarden in Assen.

Gebied 1: Vaart
Gebied 2: Torenlaan/Paleizenbuurt
Gebied 3: Assen oud-zuid
Gebied 4: Stationsstraat/Oranjestraat
Gebied 5:
Gebied 6:
Gebied 7:

Criteria:	*Gebieden* 1	2	3	4	5	6	7
I Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:							
1. kwaliteit van het ruimtelijke concept;	±	+					
2. betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/voorzieningen;			+				
3. betekenis vanwege architectonische/architectuurhistorische kwaliteiten;	+	+	+	+			
4. betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkeling (bv. havengebied, city-ontwikkeling, sportpark).	+						
II Bijzondere historische betekenis, zoals:							
1. structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijk uitdrukking gevend aan een specifieke politieke, culturele, geestelijke, sociale, economische of algemeen historische ontwikkeling;	+	+	+	+			
2. betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedebouwkundig denken;			+				
3. betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniersfunctie (type, motief, datering).		+					
III Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:							
1. betekenis als onderdeel van een groter geheel;		+		±			
2. betekenis vanwege ruimtelijke relaties met de omgeving;	+		±				
3. betekenis vanwege markering van het stadsbeeld, als ruimtelijke of functionele dominant in een groter geheel of als representant van een groter geheel.	+						
IV Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)	+	+	±	±			
V Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten).	+	+	+	±			

Naam bijzonder gebied

De Vaart (1)

Algemene karakteristiek

Lintbebouwing met hoofdzakelijk villa's en middenstandswoningen langs de Drentse Hoofdvaart; van de overige activiteiten is het met name de Johan Willem Frisokazerne die opvalt.

Nadere omschrijving bijzondere waarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit

  De stedebouwkundige kwaliteit wordt met name bepaald door de op de toren gerichte Drentse Hoofdvaart. Langs deze as staan met name villa's en middenstandswoningen. In het meest oostelijk gedeelte, omgeving de Markt, staan een aantal woonhuizen van het zogenaamde Asser-type. Behalve als locatie van woonhuizen heeft de Drentse Hoofdvaart ook de functie van havengebied gehad. Restanten daarvan zijn te vinden in het terrein van de Markt, enkele pakhuizen en ondermeer een houtzagerij.

* Historische betekenis

  De structuur van de Drentse Hoofdvaart is bepalend geweest voor de ontwikkeling in Assen. Tot diep in de 19de eeuw en zelfs nog in de eerste helft van de 20ste eeuw heeft er verdichting langs dit kanaal plaatsgevonden met een over het algemeen zeer specifieke architectuur. Enkele bijzondere elementen daarvan zijn de houtzagerij en de gebouwen van de Johan Willem Frisokazerne.

* Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving

  De kaarsrechte as van de Hoofdvaart heeft nog steeds een zeer dominante rol in het stedebouwkundig beeld van Assen. Samen met de bebouwing heeft het kanaal een dominante rol ten opzichte van de omgeving.

* Gaafheid

  De structuur van de Drentse Hoofdvaart is nog in grote lijnen aanwezig. Slechts één afdamming en een aanpassing bij de markt hebben het oorspronkelijke karakter aangetast. Over het algemeen geldt dat de bebouwing nog in zeer goede staat is.

* Zeldzaamheid

  Er zijn in Nederland slechts weinig situaties waar een doodlopend kanaal zover in het centrum van een stad doordringt. Tegelijkertijd is de dominerende rol van het water en de bebouwing zeldzaam te noemen.

Naam bijzonder gebied

Torenlaan/Paleizenbuurt (2)

Algemene karakteristiek

Een hoofdzakelijk villa-achtige bebouwing gelegen in de omgeving van een belangrijke diagonale as. Tevens zijn er enkele groenvoorzieningen aanwezig.

Nadere omschrijving bijzonder waarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit

  De diagonale as Torenlaan-Nassaulaan zorgt voor een fraaie verbinding tussen het centrum en het geometrisch patroon van het Asser Bos. De diagonale as verstevigt daarmee de positie van de Brink als centrum. De invulling van het hele gebied, dus ook langs het eerste gedeelte van de Beilerstraat, levert een rijk en gevarieerd beeld van karakteristieke bouwstijlen.

* Historische betekenis

  De inrichting van het gebied met villa-achtige bebouwing en enkele groenvoorzieningen geeft uitdrukking aan een sociaal-economische opleving. Dit gebied laat bij uitstek zien dat Assen nog steeds "Stad der Paleizen" genoemd kan worden. (Deze uitdrukking had van oorsprong meer betrekking op enkele grotere woonhuizen zoals "huis Overcingel".) Het is met name de omgeving van het Hertenkamp/Van der Felzpark die een vergelijking doet oproepen met de typische einde 19-eeuwse villabuurten van andere steden. (Vergelijk bij voorbeeld het Van Heutszpark in Coevorden, het Zuiderpark in Groningen.)

* Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving

  Het zijn met name de diagonale as en de groenvoorzieningen die in ruimere zin van belang zijn. De diagonaal versterkt de positie van het centrum, de Gouverneurstuin (achter de Torenlaan) zorgt voor een visuele en ruimtelijke grens tussen de uitbreiding in zuidelijke richting en het centrum en het Hertenkamp, oorspronkelijk al onderdeel van het Asser Bos, versterkt de band tussen villa-bebouwing en bos.

* Gaafheid

  Zowel de diagonale as, de groenvoorzieningen als de bebouwing zijn in grote lijnen nog in gave staat. Wel zijn veel van de royale woonhuizen intern verbouwd ten behoeve van de functie als kantoor.

* Zeldzaamheid

  De hele structuur van diagonale as, groengebied en villa-achtige bebouwing komt in Drenthe vrij weinig voor. Daarnaast zijn enkele elementen in dit gebied (Jozefkerk; woning hoek Nassaulaan/Van der Feltzpark; Hertenkamp 1 het schoolgebouw aan de Beilerstraat; het Hertenkamp etc.) eveneens vrij zeldzaam.

Naam bijzonder gebied

Assen Oud-zuid (3)

Algemene karakteristiek

19- en 20-eeuwse uitbreiding waarin naast vele middenstandswoningen (sommige neigend naar herenhuis) ook ruimte was voor arbeiderswoningen.

Nadere omschrijving bijzondere waarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit

  Grotendeels is de verkaveling op eenvoudige wijze "ontstaan", in het zuid-oostelijk gedeelte is echter duidelijk sprake van een geplande verkaveling. Daar is rond een rotonde een soort stervorming wegenpatroon ontworpen waarlangs hoofdzakelijk vrijstaande of twee-onder-één-kap woningen gebouwd zijn. In het gehele gebied is een grote mate van diversiteit aan woonhuizen. Feitelijk varieert het van zeer waardevolle en boeiende ontwerpen tot hele sobere oplossingen. Een voorbeeld van een boeiend ontwerp is de woningbouw aan de Oosterhoutstraat/Parkweg.

* Historische betekenis

  Door de diversiteit op het gebied van de woningbouw valt uit dit gebied als het ware een staalkaart af te leiden. Het planmatig ingedeelde gebied in het zuidoosten is stedebouwkundig gezien interessant (mogelijk een onderdeel van een voor-oorlogs uitbreidingsplan).

* Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving

  Ruimtelijke relaties met de omgeving zijn met name te vinden aan de Zuidersingel, waar nog een duidelijk merkbare singelstructuur is, en aan de Beilerstraat waar aan één kant een lintbebouwing staat zodat het zicht op het Asser Bos gehandhaafd blijft.

* Gaafheid

  Redelijk veel van de oorspronkelijke bebouwing is nog in goede staat. Het wegenpatroon is vrijwel ongewijzigd.

* Zeldzaamheid

  In het gebied zijn een aantal vrij zeldzame onderdelen te vinden (onder meer het gebied rond de rotonde, de woningen aan de Oosterhoutstraat/Parkweg enkele zeer expressief vorm gegeven woningen met rieten kap).

Naam bijzonder gebied

Stationsstraat/Oranjestraat (4)

Algemene karakteristiek

Dit gebied omvat het terrein ingesloten tussen Oostersingel-Oranjestraat-Parallelweg-Stationsstraat. In dit gebied staan hoofdzakelijk woningen.

Nadere omschrijving bijzondere waarden

* Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit

  Dit gebied, dat de schakel vormt tussen het centrum en het station, bestaat voornamelijk uit woonhuizen. Langs de Stationsstraat en de Oostersingel zijn vrij royale panden gebouwd aan het eind van de 19de eeuw. In de overige straten zijn het met name 20-eeuwse ontwikkelingen waarvan de officierswoningen aan de Oranjestraat een goed voorbeeld zijn.

* Historische betekenis

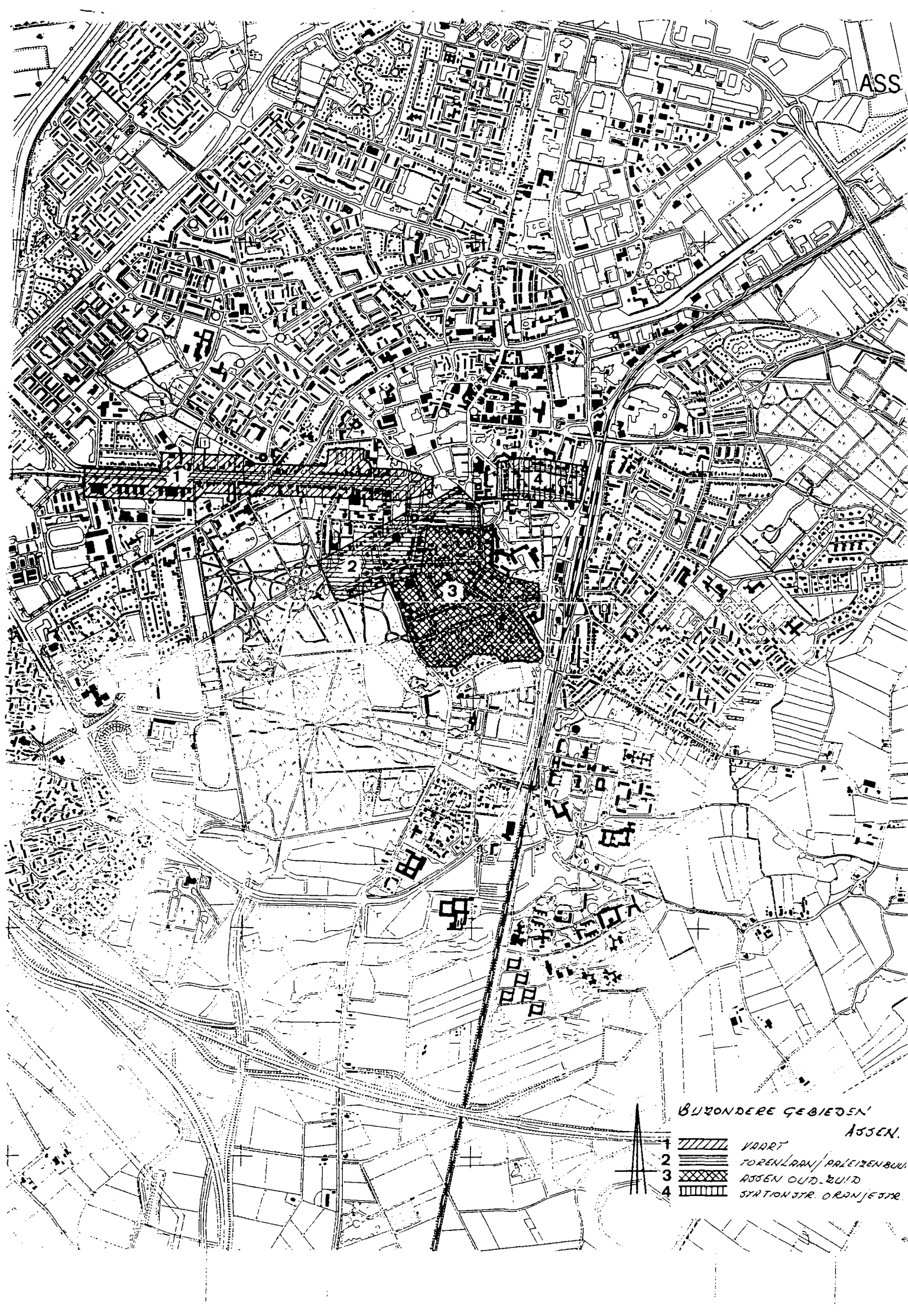
  De ontwikkeling in dit gebied is opgekomen sinds de aanleg van de spoorlijn. Daarnaast heeft de bouw van de officierswoningen een duidelijke relatie met de kazerne aan de Vaart.

* Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving

  Als verbinding tussen centrum en station heeft dit gebied (Stationsstraat) betekenis in de stedelijke structuur van Assen. Daarnaast verwijst de Oostersingel naar de oorspronkelijk singel-structuur.

* Zeldzaamheid

  Het zijn met name de Officierswoningen die toch voor een zeldzaam karakter zorg dragen.


ASS
1
2
3
4
BIJZONDERE GEBIEDEN
ASSEN.
1 VAART
2 TORENLAAN/PRIESTERBUUR
3 ASSEN OUD-ZUID
4 STATIONSTR. ORANJESTR.