NOTA VAN ANTWOORD

NOTA VAN ANTWOORD

ONTWERP OMGEVINGSVISIE GEMEENTE ASSEN

26 MEI 2021

Gemeente Assen

VOORAF

De ontwerp omgevingsvisie ‘Assen nog mooier’ heeft van 17 maart 2021 tot en met 28 april 2021 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn een aantal zienswijzen ingediend en vragen gesteld over dit document.

Daarnaast zijn er naar aanleiding van de consulterende raadsbijeenkomst van 8 april een aantal vragen gesteld.

In deze Nota van Antwoord worden deze zienswijzen en vragen beantwoord. Het college van B&W heeft drie zienswijzen ontvangen, er zijn diverse vragen gesteld via het digitale antwoordformulier op www.assen.nl/assennogmooier en er zijn vragen gesteld tijdens de online uitzending ‘Assen nog mooier’ op woensdag 20 april jl.

De uitzending van 20 april kunt u hier terugkijken:
https://www.youtube.com/watch?v=FhfHDzT55wg

De antwoorden op raadsvragen zijn in het document 210526_raadsvragen_Omgevingsvisie.pdf beschreven.

De zienswijzen en raadsvragen hebben geleid tot aanpassing van de omgevingsvisie, zowel tekstueel als in kaartbeelden. Deze aanpassingen zijn in een overzicht gezet en als paragraaf opgenomen in deze Nota van Antwoord.

College van burgemeester en wethouders
Gemeente Assen

ZIENS WIJZE

Bond Heemschut, Vereniging tot Bescherming van Cultuurmonumenten in Nederland
Brief d.d. 26 april 2021 (zie bijlage)

Zienswijze
De Bond Heemschut vraagt om een sterkere verankering van het thema cultuurhistorie in de omgevingsvisie. De ‘Biografie van Assen’ moet sterker vertaald worden in de ruimtelijke ambitie. Ook vraagt Bond Heemschut om meer aandacht voor de cultuurhistorische waarden van het buitengebied en voor dorpen en streken. Ten slotte blijft Bond Heemschut in de toekomst graag betrokken bij de actualisatie van het gemeentelijk erfgoedbeleid.

Reactie
Wij onderschrijven het belang van cultuurhistorie in de gemeente. In hoofdstuk 2.9 staat beschreven dat de gemeente Assen de aanwezige cultuurhistorie ziet als drager voor ruimtelijke ontwikkeling dat de aantrekkelijkheid van de stad vergroot. Ook onderschrijven wij het belang van actueel erfgoedbeleid om dit mogelijk te maken. Op pagina 59 van de omgevingsvisie staat benoemd dat we dit als opgave zien. Het actualiseren van het erfgoedbeleid gebeurt in samenspraak met belanghebbende partijen en stakeholders, waaronder Bond Heemschut. Naar aanleiding van de zienswijze heeft reeds een eerste verkennend gesprek plaatsgevonden tussen Bond Heemschut en een aantal ambtelijke specialisten van de gemeente Assen. Hierbij is afgesproken dat we elkaar in de toekomst zullen blijven opzoeken.

Conclusie
Cultuurhistorie is een belangrijk onderdeel van de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Hiervoor dient het huidige beleid in samenspraak met de stad geactualiseerd te worden. Op deze manier moet de ‘Biografie van Assen’ sterker worden vertaald in de ruimtelijke ambitie.

Tekst ontwerp-omgevingsvisie wordt niet aangepast op basis van deze zienswijze

Zienswijze inwoner buurgemeente I
Brief d.d. 26 april 2021 (zie bijlage)

Zienswijze
Inwoner heeft de gemeente in het voorbereidende traject voorzien van inspiratie. Ook in zijn zienswijze kijkt hij vanuit een historisch perspectief en vanuit een overzicht naar de gemeente. Hij doet een aantal suggesties voor concrete zaken in het buitengebied die we zouden kunnen oppakken.

Reactie
Inwoner benoemt een aantal ontwikkelingen die wij kunnen uitvoeren in het buitengebied. Het gaat hierbij om concrete ingrepen en projecten in bijvoorbeeld Smeerveensche Loop/Eischenbroeksche Loop, Natura 2000 gebied (Graswijk) of Zeyerveen/Zeyerveld. Deze zijn zeker interessant, maar bevinden zich op een concreter niveau dan dat van de omgevingsvisie. We willen ze graag als suggesties meenemen in het proces van de groenvisie. Een vaarverbinding door de Norgervaart zien wij niet als een noodzakelijk project. Het is een mooie gedachte, maar een dergelijke verbinding is kostbaar en de investering staat niet in verhouding tot het aantal te verwachte gebruikers. Wij zien namelijk dat de vaarrecreatie in Drenthe langjarig gezien sterk afneemt.

Conclusie
Wij nemen de suggesties mee in de ontwikkeling van de groenvisie. Wij nemen een vaarverbinding in de Norgervaart niet op in de omgevingsvisie.

Tekst ontwerp-omgevingsvisie wordt niet aangepast op basis van deze zienswijze

ZIENS WIJZE

Fietsersbond Assen
Fietsvisie 2040 (zie bijlage)

Zienswijze
Als reactie op het ter inzage leggen van de omgevingsvisie heeft de Fietsersbond Assen een eigen fietsvisie 2040 opgesteld. In deze visie verwoordt de bond dat ze erg blij zijn met de Omgevingsvisie “Assen nog mooier”, waarin duidelijk wordt gekozen voor voetgangers en fietsers als belangrijkste verkeersdeelnemers, de automobilisten zijn te gast in de stad.

De fietsvisie gaat een stap verder dan de omgevingsvisie met ideeën voor concretere invulling. In de visie wordt onder andere beschreven dat de Fietsersbond van mening is dat er gegronde redenen zijn om nu een eerste stap te zetten in de transformatie naar een verkeerssysteem dat duurzaamheid, leefbaarheid en gezondheid vooropstelt.

Kern daarbij is dat er een fundamentele herindeling van de verkeersruimte plaatsvindt waarin milieuvriendelijke vervoersvormen voorrang krijgen (qua aanleg en in de verkeersafwikkeling) en de ruimte voor de auto wordt beperkt. Wat betreft het fietsverkeer pleit de fietsersbond voor een basisinrichting van het verkeerssysteem, waarin de ruimtelijke kwaliteit aanmerkelijk wordt verbeterd en waarin ook de zwakke fietsers zich veilig voelen.

De fietsersbond geeft in haar visie aan uit te kijken naar de overleggen met de gemeente hierover in de komende jaren**.**

Reactie
Het is prettig te horen dat de Fietsersbond zich herkent in de omgevingsvisie en zelfs voorstellen doet ter uitwerking ervan. Concretere voorstellen hoe om te gaan met nieuwe verkeersvormen en/of -systemen zijn zeer welkom.
Net als de Fietsersbond kijkt ook de gemeente uit om hierover met elkaar het gesprek te voeren en gezamenlijk tot een concretere uitwerking te komen. Dit zal onder andere gebeuren in het proces van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

Conclusie
De gemeente en De Fietsersbond zullen met elkaar in het proces van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit verder onderzoeken welke onderdelen uit de Fietsvisie 2040 daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden.

Tekst ontwerp-omgevingsvisie wordt aangepast op basis van deze zienswijze op pagina 37

VRAGEN VIA WEBSITE

Zienswijze Inwoner II

Zienswijze
1. De plattegronden hebben geen aanduiding om wat duidelijker te zien waar je naar kijkt. Al was het maar 1 straatnaam.

2. Het industrieterrein Messchenveld is grotendeels onbebouwd en er staan zelfs bedrijfspanden leeg. Daar zie ik geen plannen voor. Het zou ook voor woningbouw beschikbaar kunnen komen met flinke ruimte voor groen (CO2 reductie). De aansluiting met het noordelijk natuurgebied(je) zou een mooi nieuw wandelpark kunnen vormen.

Reactie
1. De visiekaart mét duiding van straatnamen wordt bijgevoegd in de bijlage van de omgevingsvisie.

2. Op pagina 53 van de omgevingsvisie staan een aantal opgaven en uitgangspunten beschreven over de werklocaties in Assen. Deze uitgangspunten worden verder uitgewerkt in een zogenaamde ruimtelijk-economische visie. Dit proces gestart worden direct na vaststelling van de omgevingsvisie.

In deze verkenning zullen de werklocaties in Assen zowel ruimtelijk als programmatisch beoordeeld worden. Tegelijkertijd zal aangegeven worden wat de kracht is van de Assense werklocaties, waarop we gaan investeren en waar welke ruimtelijke keuzes/ingrepen nodig zullen zijn. Het Messchenveld maakt onderdeel uit van deze verkenning. Keuze om deze locatie als woningbouwlocatie aan te duiden is op dit moment niet aan de orde.

Conclusie
1. Nieuwe visiekaart met duiding van enkele straatnamen wordt toegevoegd aan de omgevingsvisie in de bijlage

2. Na vaststelling van de omgevingsvisie wordt er een ruimtelijk-economische visie opgesteld waarin de werklocaties van Assen worden geanalyseerd (ruimtelijk/programmatisch) en de ambities uit de Economische Agenda en de Omgevingsvisie verder worden geconcretiseerd.

De omgevingsvisie is aangepast op basis van deze zienswijze door het toevoegen van een extra visiekaart met straatnamen.

Zienswijze Inwoner III

Zienswijze
“Ik denk dat het goed is dat Assen vooruitkijkt. De ontwikkeling van dynamisch havenkwartier vind ik nog wat abstract. Ik kan mij er nog geen voorstelling van maken. Wel denk ik aan een leuk idee om te ontwikkelen: Een plek waar mensen samen komen zoals nu al gebeurt bij de ondernemers fabriek. Maar dan de hele locatie meer uitnodigend. Meer groen, sfeervolle verlichting, etc?”

Reactie
De omgevingsvisie is inderdaad een abstracte visie die op hoofdlijnen de ruimtelijke ontwikkeling tot 2040 beschrijft. We hebben onze ambities voor het Havenkwartier eerder al concreet gemaakt in het Masterplan Havenkwartier (2012). Momenteel houden wij dit Masterplan tegen het licht van de actuele ontwikkelingen en gaan wij na op welke wijze de concrete ontwikkeling van Havenkwartier impulsen kan krijgen. Uw aangedragen ideeën zijn hiermee in lijn.

Conclusie
Nog dit jaar zullen wij over onze visie op de verdere ontwikkeling van het Havenkwartier in nader gesprek gaan met alle betrokken partijen.

Tekst ontwerp-omgevingsvisie wordt niet aangepast op basis van deze zienswijze

VRAGEN VIA WEBSITE

Zienswijze Inwoner IV

Zienswijze
Er wordt gepleit voor meer groen in de binnenstad. Als voorbeeld wordt het plaatsen van voortuintjes in een aanloopstraat als de Groningerstraat genoemd.

Reactie
Het is positief dat er wordt meegedacht over het vergroenen van de (binnen)stad. Het leidende principe ‘groene stad van het noorden’ maakt duidelijk dat Assen inzet op het vergroenen van de stad. Ook in de binnenstadsvisie wordt het vergroenen van de binnenstad om te ‘groeien in kwaliteit’ als aandachtspunt benoemd. De zienswijze is dan ook in lijn met de omgevingsvisie, binnenstadsvisie en op te stellen groenvisie.

Conclusie
Het voorbeeld om voortuintjes te plaatsen in aanloopstraten wordt meegenomen als suggestie om de (binnen)stad te vergroenen en invulling te geven aan het leidende principe ‘groene stad van het noorden’.

Tekst ontwerp-omgevingsvisie wordt aangepast op basis van deze zienswijze op pagina 32

Zienswijze Veiligheidsregio Drenthe

Team Risicobeheersing

Zienswijze
De Veiligheidsregio Drenthe (VRD) geeft aan dat het mooi is dat zij als ketenpartner wordt ervaren, maar het jammer is dat er in de visie weinig over te lezen valt. Tegelijkertijd geeft de Veiligheidsregio er vertrouwen in te houden dat in de uitwerking, o.a. de omgevingsplannen, omgevingsvergunningen en programma’s, alsnog het integraal veiligheidsaspect van de VRD op de één of andere manier kunnen inbedden of een “plekje” kunnen geven. De VRD ziet in ieder geval uit naar de verdere participatie en ondersteuning van onze kant.

Reactie
De Veiligheidsregio Drenthe heeft in het participatieproces deelgenomen aan de externe ronde tafelsessie van 7 oktober 2020. Tijdens dit gesprek is door de VRD onder andere aangegeven dat in het proces vanaf de keuzes voor de inrichting van de ruimte tot en met de realisatie van bouwwerken en het gebruik hiervan veiligheidsaspecten continu een thema zijn. Hierbij dient expliciet aandacht te zijn voor zowel het voorkomen en beperken van veiligheidsrisico’s als het bestrijden van branden, rampen en crisis en de zelfredzaamheid van mensen die aan deze veiligheidsrisico’s zijn blootgesteld. Dit geldt onder meer voor de volgende fysieke veiligheidsthema’s: natuurbranden, wateroverlast/overstromingen, externe veiligheid (gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen), uitval vitale infrastructuur (elektriciteit, telecommunicatie en ICT), evenementen, bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid voor hulpdiensten.

We hebben ook met elkaar besproken dat deze onderdelen een plek moeten krijgen in het omgevingsplan. In het omgevingsplan voor de gemeente Assen wordt de gezonde en veilige fysieke leefomgeving aan de hand van de crisis- en incidenttypen nader uitgewerkt. De gemeente Assen stelt zich tot doel deze risico’s in samenwerking met haar partners, waaronder de Veiligheidsregio Drenthe, te beperken voor zover dit redelijkerwijs mogelijk is. Bovendien is de gemeente op basis van de instructieregels (w.o. artikel 5.2) uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) verplicht om in het omgevingsplan naast externe veiligheid ook rekening te houden met de mogelijkheden voor het voorkomen, beperken en bestrijden van een brand, een ramp of een crisis als bedoeld in artikel 1 van de Wet veiligheidsregio’s.

Conclusie
Het integraal veiligheidsaspect van de VRD krijgt een plek in het op te stellen omgevingsplan van de gemeente Assen en zal betrokken worden tijdens het proces hiervan.

Tekst ontwerp-omgevingsvisie wordt niet aangepast op basis van deze zienswijze

VRAGEN VIA WEBSITE

Zienswijze Inwoner V

Zienswijze

De focus op ‘versleten’ plekken in de stad wordt gewaardeerd. De zienswijze richt zich op een drietal onderwerpen:

1. Assen kent geen dekkend vrijetijdsaanbod. Als voorbeelden worden scoutinggroepen, een manege en een buitenbad genoemd.
2. De overweging wordt meegegeven om parkeren in de binnenstad van Assen gratis te maken, zodat men niet hoeft uit te wijken naar een wijkwinkelcentra of het internet.
3. De verbinding tussen de binnenstad en omliggende wijken zoals het Noorderpark kan worden verbeterd. Als voorbeeld wordt een betere fietsroute genoemd.

Reactie

1. Het klopt dat er veel vraag is naar de vrijetijdbestedingen zoals sportieve en buitenactiviteiten. Het sportakkoord zet zich in voor de versterking van de breedtesport. Daarnaast werkt Assen actief samen in regionaal verband om het vrijetijdsaanbod te versterken, omdat het vrijetijdsaanbod een regionaal product is – toeristen laten zich niet leiden door gemeentegrenzen. Dit zorgt ervoor dat bezoekers van buiten de gemeente naar Assen komen.
2. Vrij recent – in 2019 – is onderzocht of het parkeerbeleid gewijzigd moest worden. Ook toen was er de vraag of het parkeren goedkoper of gratis kon worden aangeboden. Destijds is besloten om het parkeerbeleid – en dus ook het prijsbeleid – ongewijzigd te laten. De belangrijkste argumenten hiervoor waren dat:
    - Assen ruime en goede parkeervoorzieningen heeft;
    - Het realiseren en in stand houden van deze voorzieningen geld kost;
    - Inwoners en bezoekers stimuleren met de fiets en het OV te gaan;
    - Het prijsbeleid – over het geheel bezien – vergelijkbaar is met dat van andere steden;
    - Een lager parkeertarief ten koste gaat van de uitvoering van duurzaam mobiliteitsbeleid.
3. Het verbeteren van de verbinding tussen het buitengebied, de woonwijken en de binnenstad is een van de opgaven die wordt benoemd in de omgevingsvisie. Dit is onder andere te lezen op pagina 13 en 42.

Conclusie

De suggesties over de verbreding van de sportieve en buitenactiviteiten worden meegenomen in de uitwerking van het sportakkoord. Parkeren in de binnenstad wordt niet gratis. We houden ons aan het besluit dat is genomen in 2019. De suggestie om de verbinding tussen het Noorderpark en de binnenstad te versterken wordt onderschreven en meegenomen in de uitwerking van de visie zoals beschreven op pagina 42.

Tekst ontwerp-omgevingsvisie wordt niet aangepast op basis van deze zienswijze.

VRAGEN VIA WEBSITE

Zienswijze Inwoner VI

Zienswijze

Qua marketing en positionering van de stad wordt de verbinding met andere visies gemist. Van groei naar stabilisatie heeft een negatieve klank. Assen moet groeien in kwaliteit.

Reactie

In de omgevingsvisie staat de ruimtelijke ambitie van Assen centraal. Met stabilisatie wordt het inwoneraantal bedoeld: er is geen sprake meer van sterke groei, maar het inwoneraantal stabiliseert. We willen daarom vooral groeien in kwaliteit. Deze ambitie komt sterk terug in de binnenstadsvisie en komt ook voort uit het participatietraject dat is doorlopen met de verschillende stakeholders.

Conclusie

Als we het hebben over groei, bedoelen we dat in kwaliteit en niet per se in kwantiteit. We onderschrijven het standpunt dat Assen een eenduidige marketing- en positioneringsstrategie moet hebben.

Tekst ontwerp-omgevingsvisie wordt niet aangepast op basis van deze zienswijze.

VRAGEN NAV WEBINAR

1. Vraag
Wat wordt er gedaan met MFA gebouwen? MFA gebouwen zijn in een aantal gevallen schoolgebouwen geworden.

Reactie
De gemeente Assen zet in op het creëren van ontmoetingsplekken in de wijken. Het kan gaan om inpandige ontmoetingsplekken, maar ook in de openbare ruimte of nabij wijkwinkelcentra. Dit is een uitwerking van het leidende principe ‘verbonden stad’ en onder andere te lezen op pagina 13 en 43. Ook de MFA gebouwen kunnen in de toekomst een ontmoetingsplek blijven. Dit wordt per locatie bekeken.

Conclusie
In de zoektocht naar nieuwe ontmoetingsplekken zullen de MFA gebouwen worden meegenomen als potentiële, toekomstige ontmoetingsplek.

Tekst ontwerp-omgevingsvisie wordt niet aangepast op basis van deze vraag

2. Vraag
Zijn er tiny houses mogelijk op plekken waar dat nu is gepland? Bijvoorbeeld passend bij een grote groep milieubewuste jongeren?

Reactie

De gemeente Assen treedt graag in gesprek met initiatiefnemers voor nieuwe woonvormen. In de zomer verwachten we verder te zijn met het project tiny houses, waarvoor reeds twee locaties zijn aangewezen als mogelijke plekken waar tiny houses gerealiseerd kunnen worden. Dit zijn de locaties Groene Dijk en Witterhoofdweg. Tot die tijd, maar ook daarna, kunnen initiatiefnemers zich melden bij de gemeente.

Tekst ontwerp-omgevingsvisie wordt op pagina 41 aangepast op basis van deze vraag

3. Vraag
Hoe staat het met de plannen rond de Toeristische Recreatieve Zone?

Reactie
Tijdens het webinar is niet uitvoerig ingegaan op de toekomst van de TRZ. In de omgevingsvisie wordt de TRZ op pagina 51 uitvoering beschreven. De gemeente ziet de TRZ als een potentiële locatie om Assen als toeristisch-recreatieve op de kaart te zetten.

Conclusie
De plannen met de TRZ worden op pagina 51 van de omgevingsvisie toegelicht.

Tekst ontwerp-omgevingsvisie wordt niet aangepast op basis van deze vraag

4. Vraag
Is een veilige schoolomgeving ook een thema? Kinderen hebben het recht om veilig naar school te kunnen en daar veilig kunnen spelen. Er wordt de suggestie gedaan om de auto te gast te laten zijn rondom scholen, of mogelijk helemaal te weren uit schoolzones.

Reactie
We stimuleren duurzamere vormen van mobiliteit. Een daarvan is de fiets. Daarna willen we de komende jaren inzetten op het terugdringen van de dominante positie van de auto in de wijken. Dit staat onder andere beschreven op pagina 42.

Conclusie
De schoolomgeving zien wij als een belangrijk onderdeel van de wijken. In het terugdringen van de dominante positie van de auto zullen we deze gebieden dan ook meenemen.

Tekst ontwerp-omgevingsvisie wordt op pagina 42 aangepast op basis van deze vraag

TEKST WIJZIGING

Pagina 21

Klimaatadaptatie | Hittestress

De hittestresstest laat zien dat er met name in Havenkwartier, het noordelijke gedeelte van de binnenstad, op bedrijventerreinen en bij wijkwinkelcentra sprake kan zijn van extra temperatuurstijging in hete periodes.

Tekst aangepast n.a.v. ambtelijke opmerking(en)

Pagina 24

Mobiliteit | Verbindingen voor fietsers en wandelaars

De goede auto-ontsluitingswegen van Assen zijn er de mede oorzaak van dat wijken buiten de Europaweg, het buitengebied en de binnenstad voor de fietser en de wandelaar geïsoleerd van elkaar liggen. De Europaweg, het Noord-Willemskanaal, de A28 en het Stadsbedrijvenpark kennen geen aantrekkelijke routes voor fietsers en wandelaars.

Tekst aangepast n.a.v. ambtelijke opmerking(en)

Pagina 32

3.1C Inspelen op klimaatverandering | derde alinea

Ook inwoners en bedrijven dragen bij aan een klimaatadaptiever Assen. Door hen te informeren en te stimuleren om op eigen terrein maatregelen te nemen (bijvoorbeeld in het kader van operatie Steenbreek waarbij verhardingen worden vervangen door groen in de aanloopstraten van de binnenstad, of door daken te vergroenen) dragen ook zij bij.

Tekst aangepast n.a.v. zienswijze IV

Pagina 36

3.2B Levendige binnenstad: groeien in kwaliteit | tweede alinea

Voor nieuwe publiekstrekkende functies hanteert de gemeente het ordeningsprincipe dat deze ten eerste een plek dient te krijgen in de binnenstad of de nabijheid ervan. Zijn deze nieuwe functies niet passend in de binnenstad wordt vervolgens gekeken naar de schillen om de binnenstad, zoals bijvoorbeeld de bestaande bedrijventerreinen in de bestaande stad. Als laatste optie wordt gekeken naar de rand van de stad (zie bovenstaande schema).

Tekst aangepast n.a.v. ambtelijke opmerking(en)

Pagina 37

3.2C Sterke en bereikbare stad voor de regio | derde alinea

Op deze manier geven we de jongeren in Assen meer kansen om zich te ontwikkelen en een bijdrage te leveren aan de Asser economie. Voor deze doelgroep van 16-24 jaar dient tot 2040 specifieke aandacht te zijn. Inzet op een uitdagend aanbod van onderwijs-, sport- en uitgaansvoorzieningen is hierbij van belang.

Tekst aangepast n.a.v. raadsvraag

Pagina 37

3.2C Sterke en bereikbare stad voor de regio | vijfde alinea

We gaan meer aandacht besteden aan de (elektrische) fiets als dagelijks en recreatief vervoermiddel, bijvoorbeeld met snelle doorfietsroutes richting Zuid en West en nieuwe recreatieve fietsverbindingen. Zo verbinden we de voorzieningen van de stad Assen met de kwaliteiten van het buitengebied. Maar we kijken ook naar basisinrichting van het verkeerssysteem voor de fietser, waarin de ruimtelijke kwaliteit aanmerkelijk wordt verbeterd en waarin ook de kwetsbare fietsers zich veilig voelen.

Tekst aangepast n.a.v. zienswijze Fietsersbond

TEKST WIJZIGING

Pagina 41

3.3A Sterke wijken: woonmilieus voor alle doelgroepen | eerste alinea

Om aan deze vraag te voldoen wordt nu bijvoorbeeld gewerkt aan bijzondere woonvormen in het Havenkwartier en de realisatie van tiny houses op de locaties Groene Dijk en Witterhoofdweg.

Tekst aangepast n.a.v. vraag webinar

Pagina 42

3.3B Aantrekkelijk en gezond door de stad bewegen | eerste alinea

Met aanpassingen aan de weginrichting, parkeernormen en het gebruik van slimme technieken geven we meer ruimte aan fiets en voetganger, hierbij geven we extra aandacht aan de omgeving van scholen.

Tekst aangepast n.a.v. vraag webinar

Pagina 43

Betrekken jeugd

Bij de ontwikkeling van dergelijke plekken maken we in het bijzonder gebruik van de ideeën van jongeren in Assen.

Tekst aangepast n.a.v. raadsvraag

Pagina 53

Wonen en woonomgeving | Punt 3

Toevoegen van 2.500 tot 3.000 woningen tot 2030 in Assen: hiervan worden in Kloosterveen naar verwachting 800 tot 975 nieuwe woningen (inclusief Kloosterakker) tot 2030 gerealiseerd. De overige nieuwbouw zal in eerste instantie binnen de bestaande stad gerealiseerd worden.
In de periode van 2030-2040 zullen naar verwachting 500 tot 750 nieuwbouwwoningen aan de stad worden toegevoegd. Daarbij houden uiteraard rekening met (nieuwe) ontwikkelingen in de woonvraag en anticiperen daar zo nodig op.

Tekst aangepast n.a.v. raadsvraag

Pagina 60

Sturingsfilosofie | eerste alinea

Vanuit de omgevingsvisie hebben we wel specifieke aandacht voor de jongeren in Assen – zij zijn immers de toekomst en de volwassenen van 2040.

Tekst aangepast n.a.v. raadsvraag

Participatie | derde alinea

Bij de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de stad is het uitgangspunt dat er gelijkwaardigheid is van de verschillende spelers in het ruimtelijk domein.
Deze gelijkwaardigheid is beschreven in de participatienota.

Pagina 66 & 67

Biografie van Assen

Dit stond in schril contrast met de alom aanwezige armoede in Assen en omgeving. Op het Aardscheveld wonen de armste inwoners tot ver in de eerste helft van de 20e eeuw in plaggenhutten.(pagina 66)
Verwijderd: ~~Assen had een grote aantrekkingskracht op met name jonge gezinnen~~. (pagina 67)
De wijken Lariks, Noorderpark en Vredeveld werden gebouwd. De komst van ruim 1000 Molukkers naar Assen in 1964 was het begin van een grotere diversiteit in bevolkingssamenstelling. (pagina 67)

Tekst aangepast n.a.v. raadsvraag

AANPASSING KAART BEELDEN

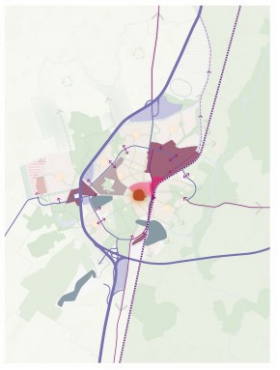
Visiekaarten
(dit zijn de kaarten op pagina 10 t/m 13)



Totaal conclusiekaart

Aanpassingen n.a.v. raadsvraag
- 3e Hoofdontsluiting Kloosterveen toegevoegd.

Aanpassingen n.a.v. ambtelijke opmerking(en)
- Werkgebied langs spoor/Florijnas is ingetekend.
- N371 is weergegeven als paarse weg omdat het onderdeel uitmaakt van ‘Snelle infrastructuur auto’
- Voor de Groen/blauwe zone langs de Norgervaart is kleurverloop toegevoegd, als aparte legenda eenheid.



Dynamische stad conclusiekaart:

Aanpassingen n.a.v. raadsvraag
- 3e Hoofdontsluiting Kloosterveen toegevoegd.

Aanpassingen n.a.v. ambtelijke opmerking(en)
- N371 is weergegeven als paarse weg omdat het onderdeel uitmaakt van ‘Snelle infrastructuur auto’
- Voor de Groen/blauwe zone langs de Norgervaart is kleurverloop toegevoegd, als aparte legenda eenheid.



Verbonden stad conclusiekaart:

Aanpassing n.a.v. ambtelijke opmerking(en)
- Stippellijnen netwerk zijn geüpdatet: ontbrekende lijnen toegevoegd door Asserbos en naar Marsdijk.



Groene stad conclusiekaart:

Aanpassingen n.a.v. ambtelijke opmerking(en)
- Voor de Groen/blauwe zone langs de Norgervaart is kleurverloop toegevoegd, als aparte legenda eenheid.
- Stippellijnen netwerk zijn geüpdatet: ontbrekende lijnen toegevoegd door Asserbos en naar Marsdijk.

AANPASSING KAART BEELDEN

Facetkaarten

(facetkaarten zijn de kaarten die de verschillende uitgewerkte thema's in beeld ondersteunen)



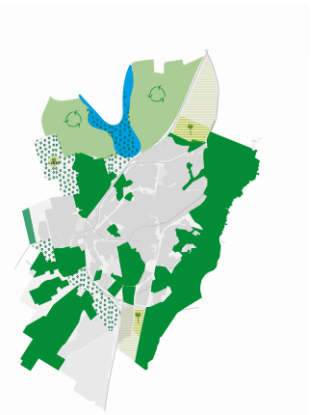
Alle

Aanpassing n.a.v. ambtelijke opmerking(en)
- Kloosterakker is aan de basiskaart toegevoegd als stedelijk gebied.

Kaarten waarop alleen kloosterakker is aangepast, verder geen wijzigingen:
Oude plekken bloeien op; levendige binnenstad; werklocaties.

Barrières

Aanpassing n.a.v. ambtelijke opmerking(en)
- Scherper onderscheid in barrières tussen werkgebieden en infrastructuur



Energie

Aanpassing n.a.v. raadsvraag
- Blauw/groene zone langs Norgervaart andere kleur, zodat hij als nieuw gebied herkenbaar is.



Langzaam verkeersnetwerk

Aanpassingen n.a.v. ambtelijke opmerking(en)
- Witterzomer route aangepast/verlengd, deze stond niet volledig ingetekend.
- Pijl door Kloosterveen richting buitengebied, deze was per abuis niet opgenomen



Sterke en bereikbare stad

Aanpassing n.a.v. raadsvraag
- 3e Hoofdontsluiting Kloosterveen toegevoegd.

Aanpassing n.a.v. ambtelijke opmerking(en)
- N371 is weergegeven als paarse weg omdat het onderdeel uitmaakt van 'Snelle infrastructuur auto'.

KAART BEELDEN



Ruimtelijke schetsen

(deze kaarten zijn uitsluitend bedoeld om een indruk te geven, het zijn nadrukkelijk geen plankaarten; er kunnen dan ook geen rechten aan worden ontleend)

De groene stad van het Noorden:

Aanpassingen n.a.v. ambtelijke opmerking(en)
- Blok gebouwd gebied toegevoegd langs het spoor/Florijnas.
- Baggelhuizerplas als hoofdstructuur water, door de kleur aan te passen.
- Verbindingen vanuit Kloosterveen naar buitengebied conform structuurvisie Kloosterveen 2017-2035
- Kloosterakker als onderdeel stedelijk gebied



Dynamische hoofdstad:

Aanpassing n.a.v. raadsvraag
- 3e Hoofdontsluiting is hier niet toegevoegd. Voor betere leesbaarheid en focus van de kaart zijn nergens wijkontsluitingen getekend.

Verbonden stad
- Geen aanpassingen.



Legenda

Aanpassing n.a.v. raadsvraag
- Ander cultuureel icoontje (Bonte Wever)
- Legenda eenheid toegevoegd voor buitengebied: In het buitengebied zoeken we naar ruimte voor nieuwe energie, in combinatie met landschapsverbetering

Vogelvlucht perspectief
- Geen aanpassingen

BIJLAGE

Bond Heemschut, Vereniging tot Bescherming van Cultuurmonumenten in Nederland

Brief d.d. 26 april 2021

ERFGOEDVERENIGING HEEMSCHUT

Reg.nr.

2021/1688

Gemeente Assen
Ingekomen d.d.
26 APR. 2021
EH/Team RT
Behandelaar T Otterman
Zaaknr.
Proces
cc Wethouder

Aan het College van B&W der gemeente Assen
Postbus 30018
9400 RA Assen

Betreft: reactie op de ontwerp-omgevingsvisie

Valthe 23 april 2021

Geacht College,

Met belangstelling heeft de Commissie Drenthe van Heemschut kennisgenomen van de ontwerp-omgevingsvisie van de gemeente Assen. Zoals gebruikelijk bij omgevingsvisies straalt ook dit document een positieve toekomstvisie uit en komt nadrukkelijk bestuurlijke ambitie aan de orde. In grote lijnen delen wij de in het document weergegeven visie en spreken onze waardering uit voor de heldere bewoordingen van de ambities. Desondanks zouden wij, vanuit onze doelstelling en optiek, hier en daar bij de gepresenteerde visie enige kanttekeningen willen plaatsen.

In de ontwerp-omgevingsvisie van de gemeente Assen wordt erfgoedbeleid als zodanig weinig genoemd, al komt het min of meer impliciet hier en daar in andere bewoordingen terug. Wij hanteren een breed erfgoedbegrip en herkennen ook in andere doelstellingen van het stuk aspecten die positief uit kunnen werken op het erfgoedbeleid. We achten het echter een gemiste kans om in de ontwerp-visie genoemde "biografie van Assen" niet nadrukkelijker door te laten werken in de ruimtelijke overwegingen.
Erfgoed krijgt betekenis in de zichtbaarheid en beleefbaarheid van het tastbare verleden in het heden. In dat opzicht is Assen, ondanks de kaalslag en nieuwbouw die er sedert de jaren '60 van de vorige eeuw heeft plaatsgevonden, nog altijd in het bezit van interessante sporen van de ruimtelijke ontwikkeling. Daarbij valt te denken aan de bebouwing langs de toegangswegen naar het centrum vanuit de vier windrichtingen en de waterlopen in de stad. Assen als "Stad der Paleizen" mag wat overdreven zijn, maar tot ver in de eerste helft van de 20e eeuw zijn er juweeltjes van burgerlijke woningen gebouwd die de status van Assen als administratief en bestuurlijk centrum van de provincie benadrukken. Wij zouden dan ook nadrukkelijker de biografie van de stad vertaald willen zien in de ruimtelijke ambitie en vooral ook in de opgaven waar de stad in de komende jaren voor staat.

Meer nog dan met monumenten en ruimtelijke ordening heeft erfgoed te maken met mensen, met identiteit en met de verbondenheid aan continuiteit van het menselijk bestaan. In dat opzicht verdient erfgoedbeleid een eigen plek in een omgevingsvisie en zou niet onder toerisme, recreatie en cultuur moeten worden geschoven. Erfgoed is geen smeermiddel in de vrijetijdsmaatschappij, maar de essentie van wie wij zijn en hoe we zo geworden zijn. De immateriele waarde ervan overstijgt de marktwaarde als onroerend goed en als toeristische attractie.

Wij missen ook nadrukkelijker aandacht voor het buitengebied van de gemeente, historische dorpen zoals Witten, Loon en streken als Schieven en Anreep hebben een specifieke identiteit als erfgoed binnen de gemeente Assen.

Bond Heemschut, Vereniging tot Bescherming van Cultuurmonumenten in Nederland
Opgericht in 1911, Beschermvrouwe: H.K.H. Prinses Beatrix

Commissie Drenthe Heemschut, secretaris G. de Vries, De Wouden 99, 9405 HD Assen, ga.vries@hccnet.nl

BIJLAGE

Bond Heemschut, Vereniging tot Bescherming van Cultuurmonumenten in Nederland

Brief d.d. 26 april 2021

ERFGOEDVERENIGING HEEMSCHUT

Het is terecht dat in de omgevingsvisie wordt opgemerkt dat het een intentieverklaring, een richtlijn is, maar geen bindend document voor diverse belanghebbende partijen. Niemand kan uiteraard tot 2040 definitieve keuzes maken. Maar de vraag blijft hoe we omgaan met de druk op de nog beschikbare ruimte. Wat gaat de toezegging van de drie Noordelijke provincies voor 300.000 huizen in ruil voor infrastructuur voor Assen betekenen? Gezamenlijk hebben we erg veel ambitie met het kleine stukje van de wereld dat we in beheer hebben. We willen nieuwe natuur creëren, woningen bouwen, we willen de economie laten groeien, een van de grootste exporteurs van landbouwproducten zijn en de infrastructuur verbeteren. Daarenboven zitten we midden in de energietransitie met velden vol zonneparken en horizon vervuilende windmolenparken.
Ruimtelijk ordening die verder gaat dan gemeente- en provinciegrenzen, is meer dan ooit noodzakelijk. Helaas is de trend tegenovergesteld. De energietransitie geeft nu juist gemeenten en provincies taken op die op lokaal niveau moeten worden gerealiseerd, die alleen bovenlokaal kunnen worden aangepakt.

Participatie staat centraal in de omgevingswet, maar de vorm waarin deze gevat moet worden is vrij, evenals de mate waarin participatie noodzakelijk wordt geacht voor diverse aspecten van de omgevingsvisie en het daaruit voorvloeiende omgevingsplan. Heemschut dringt erop aan dat in de verdere uitwerking nadrukkelijk aandacht is voor de juridische en procedurele inbedding van de participatie. Aan welke criteria moet deze voldoen om geldingskracht in besluitvormingsprocedures te zijn? Het bestuurlijk instrumentarium om richting te geven aan het proces verdient grote zorg. Zo komt het voor dat sommige gemeenten in hun beleid hebben opgenomen dat monumenten alleen kunnen worden beschermd met toestemming van de eigenaar. Daarmee geven gemeenten een belangrijk instrument uit handen om de vastgelegde ambities in de omgevingsvisie waar te maken.
Een goed instrumentarium en heldere procedures zijn bij deze uitgebreide en complexe wet- en regelgeving van groot belang. Maar ook zijn alerte burgers en maatschappelijke organisaties van vitaal belang in de realisatie van de gestelde opgaven. De omgevingswet is een majeure operatie die we vooral ook moeten zien te gebruiken als een grote stimulans om het verleden in te zetten als inspiratiebron voor toekomstige ontwikkelingen. De Commissie Heemschut Drenthe zal gaarne een rol willen spelen in het actualiseren en het goed borgen van het beleid met betrekking tot het Asser erfgoed.

Met de meeste hoogachting,
Namens de Commissie Drenthe
Erfgoedvereniging Heemschut.

F.F.J. Schouten
Voorzitter

b/a

G.A. de Vries
secretaris

Bond Heemschut, Vereniging tot Bescherming van Cultuurmonumenten in Nederland
Opgericht in 1911, Beschermvrouwe: H.K.H. Prinses Beatrix

BIJLAGE

Zienswijze Inwoner buurgemeente I
Brief d.d. 24 april 2021

Assen 2040 Assen nog mooier

Betreft: zienswijze

Webinar dinsdag 20 april j.l. was erg de moeite waard

Aanvulling van deze toekomstvisie voor Assen op een wezenlijk onderdeel

Assen binnen het grote verband "buitenverband, externe relaties", als provinciehoofdstad, de grootste nieuwe stad in de regio Noord -en Midden-Drenthe, in Drenthe naast Emmen in de G4; naast Groningen in 6e Nationaal Stedelijk Netwerk; het was in de jaren negentig dat Assen als snel groeiende nieuwe Drentse stad, het stedenbouwkundig bekende Emmen, in omvang wat stil voorbijging

Vanaf 1950 was in deze provincie juist sprake van het **zgn. Drentse model versus Brabantse model**; zie mijn boek Gewogen Ruimte (pagina 's 54, 70, 184, 232 en 243 versus het proefschrift van Joks Jansen over Brabant; Drentse groei was veel concentratie in enkele nieuwe steden, de zgn. HEA kernen in Drenthe, Brabantse groei was veel spreiding, de industrie moest daar vooral ook naar (nieuwe industrie) dorpen; Drenthe heeft bewust 1 Roden, Brabant heeft 25 Rodens

Voorgaande ging gepaard met veel strijd binnen Drenthe en toch het afremmen van de beoogde en reeds door die gemeenten geplande grote(re) groei in dorpen als o.a. Rolde, Gieten, Norg, Anloo, Zuidlaren, Eelde en Vries (Gewogen Ruimte pagina 89-93 en 118)

Daarbij komt dat de juist door Assen in het verleden gewenste groei naar het oosten niet kon/mocht worden gerealiseerd, zoals Plan Schieven en Europaweg Oost die toch niet doorgingen (Zie Gewogen Ruimte pagina 40); Het werd recent Assen aan de Aa

Assen vertegenwoordigt daarmee het Drents DNA, evenwicht rood-groen, doch nadrukkelijk ook in groter regionaal verband

Lelylijn en betere spoorverbindingen

Met **daaraan gekoppeld de ruimte voor** 30.000 **extra woningen** in Drenthe, zoals maandag 19 april werd gelanceerd door de provincies en noordelijke steden; **de aanleg van de Lelylijn en de spoorverbinding Groningen-Assen met 6 treinen per uur is een impuls voor de Drentse hoofdstad**, een bouwruimte die ook aangrenzend net buiten Assen in het huidige landbouwgebied moet worden gevonden, transformatie van winkels en oude bedrijfsterreinen, binnenstedelijk dan wel veel hoger bouwen is daarvoor niet voldoende

Andere aspecten

***Herstel van de (recreatieve) vaarverbinding Norgervaart**; deze historische vaarroute naar het Pauperparadijs, de toenmalige route De Kolk-Veenhuizen; zeker nu de nominatie als Werelderfgoed UNESCO in beeld is, waarmee deze vaarweg onlosmakelijk verbonden is; **Provinciale Staten besloten in 1998 en 2004 reeds tot herstel van deze vaarverbinding**, maar de provincie lijkt bij het huidige plan tot versmallen van de Norgervaart hier op terug te komen; met de **afronding van Kloosterveen komt de weg langs de Norgervaart meer en meer in de sfeer van de bebouwde kom van Assen te**

BIJLAGE

Zienswijze Inwoner buurgemeente I
Brief d.d. 24 april 2021

liggen, zodat een maximum snelheid van 50 km per uur noodzakelijk wordt (De zgn. Achterste Erm oplossing die de provincie juist begin 2021 voor een andere zgn. Gebiedsontsluitingsweg koos)

***Smeerveensche Loop en Eischenbroeksche loop met de directe omgeving (lage beginnende dalen van de bekende Noord-Drentse beken) ontwikkelen naar natuur, landschap, uitloop, woonomgeving, waterconservering**; de laatstgenoemde loop, langs de Taarlose en Oudemolense brug en naast het snel-fietspad langs het Kanaal, is de bovenloop van het befaamde Zeegser loopje

***Versterking bestaande en begrensde Natura 2000 gebied zuidelijk in Graswijk, zoals zo'n 25 ha meteen oostelijk van en tussen de spoorlijn en Geelbroek**; hier kan zowel de invulling van een (Drentse) Bosvisie met vooral spontaan wat natuurlijke bosontwikkleing als Agrarisch Natuurbeheer Drenthe (AND) een rol spelen in de flank naar hert weidevogelgebied

***Versterking van het unieke Zeyerveen en Zeyerveld** (Cremerontginning waarover apart boek is)

***Klimaatadaptatie zoals rond de Drentse Aa** , waarover in februari een bouwsteen verscheen; in de Kamerstukken rond de NOVI werd dit gebied als voorbeeld aangehaald

***Ontwikkeling Dubbel EOT De Haar naar groen, natuur, waterberging, uitloop, recreatie** etc.

Slot en aanbod

Presentatie door mij voor B&W, adviseur Bureau De Zwarte Hond, het team Assen 2040, ambtelijke staf en in elk geval wethouders Dekker en Pauwels, doch liefst hele college (!), met symbolische overhandiging van o.a. mijn laatste boek Gewogen Ruimte (daarnaast een geheel ander boek van mij dat zich in Assen afspeelt)

Nadere info:

Zelf bijna 20 jaar wonend aan de overkant van het Deurzer diep in de naast liggende gemeente

Maar voordien 27 jaar inwoner van Assen (Noorderpark en Oost/Steendijk)

*In al die jaren 40 jaar als adviseur voor college van GS en **voelt zich nog Assenaar***

==========

Eerdere inbreng, namelijk 2 bijgaande bijlagen:

==========

'Ik zie de toekomst van Drenthe heel optimistisch tegemoet'

[redacted] **is 'doordrenkt met Drenthe', zoals hij het zelf aangeeft. Hij adviseerde als provinciaal planoloog meer dan tien verschillende College van Gedeputeerde Staten, schreef zes boeken over de provincie en werkte daarnaast nog eens mee aan talrijke andere titels en artikelen. Zijn meest recente werk *'Gewogen Ruimte – Vorm geven aan de provincie Drenthe 1970 - 2020 - 2050'* bespreekt zo ongeveer alle ruimtelijke veranderingen in Drenthe van 1970 tot nu. De gemeente Assen sprak met hem over het verleden, het heden en de toekomst van Assen én de steeds belangrijker wordende regionale positie van de stad.**

Kernwaarden van Assen

BIJLAGE

Zienswijze Inwoner buurgemeente I
Brief d.d. 24 april 2021

Als provinciaal planoloog en liefhebber van het Drentse landschap is I[redacted] met name op de hoogte van de historische ontwikkelingen in het buitengebied van Assen. Hij maakte het project Assen aan de Aa van dichtbij mee. 'De landschappelijke positie van Assen is heel bijzonder. Drenthe kent grofweg zes landschapstypen (Gewogen Ruimte p.350) waarvan Assen precies op de grens ligt tussen twee landschapstypen [Het esdorpenlandschap met beken en kleine stroompjes, velden, oude bossen, heide, brinkdorpen en essen en daarnaast het hoogveen(ontginning)landschap zoals de overgangen naar Witterveld/Bovensmilde en Kloosterveen/Fochteloërveen). Dit is vrij uniek, zeker omdat de binnenstad van Assen op een steenworp afstand ligt.' Ook binnen de gemeentegrenzen van Assen is er volgens Hanskamp de nodige cultuurhistorie te ontdekken. Het Asserbos, het Amelterbos, het militair oefenterrein bij Baggelhuizen maar ook het Pelinckbosch nabij Kloosterveen zijn landschappelijke parels van Assen. Sommige van deze plekken zijn nog onontdekt. Neem het gebied rondom Graswijk, ten zuiden van de N33. Een parkachtig landschap, waar je met de juiste bestemming en oog voor de omgeving een heel mooi gebruikslandschap kunt creëren met meteen de overgang naar Geelbroek. Het is een vrij onbekend natuurgebied dat niet ver van de binnenstad van Assen afligt. Er valt voor de Assenaren nog veel te ontdekken.'

De (boven)regionale positie van Assen

[redacted] maakte ook de steeds sterker wordende relatie tussen Groningen en Assen mee. 'In de jaren zeventig was er bijna niemand die in Groningen of Assen woonde en in de andere stad werkte. Nu is dat heel vanzelfsprekend. De samenwerking tussen de twee steden is enorm gegroeid en ik denk dat dit in de toekomst nog veel meer kan groeien. De regio Groningen-Assen, met nationale betekenis, kan daarbij kijken naar bijvoorbeeld de gemeenten Midden-Drenthe en Aa en Hunze. Betrek ook hen in de regionale ontwikkeling.' Als voorbeeld haalt H[redacted] het onlangs verschenen boek *'Een klein land met verre uithoeken'* van Floor Milikowski aan. Het boek benoemt de groeiende kloof in en tussen de Randstad en de grote mogelijkheden in de rest van Nederland. Regio 's kunnen volgens [redacted] inspelen op deze kloof door nóg meer samen te werken en door breder te kijken dan hun eigen gemeentegrenzen. **Bekijk Assen meer en meer binnen het groter geheel.**

Kansen voor Assen

Ondanks dat sommige regio's buiten de Randstad er in het boek van Milikowski niet overal goed vanaf komen, ziet Hanskamp de toekomst van Drenthe optimistisch tegemoet. 'Kijkend naar de geschiedenis, heeft Drenthe juist altijd van de Randstad geprofiteerd in plaats van dat het er last van heeft gehad. De unieke manier van wonen en werken die in Drenthe mogelijk is – dichtbij stedelijke voorzieningen en de natuur – is een kernkwaliteit die Randstedelingen al vanaf de jaren vijftig naar Drenthe doet trekken. En mijn overtuiging is dat Drenthe dit in de toekomst ook zal blijven doen. Dankzij het *footlose* werken en de digitalisering hoeven mensen straks niet meer in de drukke stad te wonen. Drenthe komt steeds dichter bij het Nederlandse ''Midden-land''. In Assen kunnen mensen wonen in een hele prettige omgeving en ook nog eens voor een betaalbare prijs. In Assen is er op verschillende plekken ruimte voor geschikte en betaalbare woningen. In de binnenstad en in het Havenkwartier een stedelijk woonmilieu en aan de rand van de stad een ruim, groen woonmilieu.'

Daarnaast ziet I[redacted] genoeg kansen voor Assen om onbekende, onbenutte plekken in en rondom de stad meer aandacht te geven. 'Het Pelinckbosch en het groene gebied rondom Graswijk zijn plekken die Assen echt een impuls kunnen geven. Net zoals in het recente verleden met het Arboretum en het Bos-Golfproject is gebeurd. Kijk daarbij goed naar de verbindingen met de woonwijken, zodat de groene gebieden in de stad ook bereikbaar zijn met de fiets. Zodat de inwoners van Assen er echt van kunnen genieten.'

==========

BIJLAGE

Zienswijze Inwoner buurgemeente I
Brief d.d. 24 april 2021

Omgevingsvisie Assen naar 2040 **ASSEN AAN DE AA 's**

UITLENEN of OVERHANDIGEN EXEMPLAAR GEWOGEN RUIMTE

[redacted] **12-10-20** [redacted]

Kader, begrenzing van deze nota: Assen binnen groter geheel

Toelichting op de naam voor de toekomst "ASSEN AAN DE AA 's"

ASSEN STAD IN EN AAN HET GROEN, VELE GROENTINTEN

DRENTSE HOOFDSTAD: VAN BOER, BRINK EN KLOOSTER TOT WOON- EN WERKSTAD, BEDRIJVEN, VERKEERSKNOOPPUNT, A28-SPOOR-N33, IN BEEKDAL-, ESSEN EN HOOGVEENLANDSCHAP

DRENTSE CULTUUR, ASSEN WERD HOOFDSTAD VAN EEN EIGENZINNIGE BOERENREPUBLIEK, NIEUWE STAD, GROEI-GROEI, PROVINCIALE CONCENTRATIE, ECONOMIE, BEREIKBAAR, VERZORGING, WONEN, VOORZIENINGEN (p.178-179), RUIMTE VOOR EN IN NATUUR EN LANDSCHAP, (NATIONALE) CULTUUR DRENTS MUSEUM

GROTER GEHEEL

Dichterbij zgn. Middenland (dat oude rol Randstad meer en meer overneemt); groeiende problematiek grote steden Westen in tal van opzichten is impuls voor Drenthe, footlose, digitalisering, werken op afstand

-Binnenlijn (Zwolle-) Assen-Groningen

-Buitenlijn Lelylijn-(uitwisseling en overloop) Groningen

(Publicaties april 2020)

(Vergrote) Regio(visie) in deze lijn wezenlijk *NB Midden-Drenthe, Aa en Hunze*

(Zesde) Nationale Stedelijke Netwerk Gr-As Geen landjepik - samenwerken

Als het in Groningen regent druppelt het gestaag in Assen p.319-329

BIJLAGE

Zienswijze Inwoner buurgemeente I
Brief d.d. 24 april 2021

***Nieuwe stad als geheel, groei, omvang, ruimte, plekken, inpassen, urbane transformatie**

***Binnen groter geheel, Assen binnen Drenthe tekst en kaarten p.54, 70, 184**

***Rijkspredicaten, Onderdeel (6e) Nationaal Stedelijk Netwerk**

-ROM beleid (en water) p.240-241, 190, 200

-Nationaal Park, all inclusive, meer dan natuur en bos, landbouw en dorpen

-Nationaal Landschap

-Dr Aa moet schoner en meanderend verder stromen p.294-299

-Burger-Boer-Biodiversiteit (Rhee, Drentsche Aa en de rest)

-Lopen die daar toen liepen en beken die hier nu lopen

(Drentse riviertje dat water verzamelde uit stroeten) watereiland AMELTE

-Assen binnen de 7 Drentse Panorama 's *Teksten en beelden heel Drenthe beschikbaar*

Inzomen op groene deelgebieden

-Stadsbossen

-Smeerveensche Loop en Rhee

-Messchenveld (hoe verder?) (destijds boerderijen ruilverkaveling Vries)

-Marke van Loon als totaal landschap (beeld Hooge Maden 1955 en 2020)

-Amelte, Schieven, Anreep

-Graswijk, Geelbroek (rond en over de spoorlijn) zonering nieuwe bedrijven

-Dubbel EOT richting natuur, extensieve recreatie, water

-Marke van Witten als geheel

-Tonckenbosch

N 2000

***Witterveld zonering**

***Drentsche Aa (Streekplan Drentse Aa, voormalig Overgangsgebied) p.85-87**

BIJLAGE

Zienswijze Inwoner buurgemeente I
Brief d.d. 24 april 2021

***Fochteloërveen**

NB Zie ook landgoederen verder op

(Terug in de tijd:

Meldingsgebieden RNP/PPD/Provincie 1948 NB topkaart provincie en OKW besluit 1959

Plassenverordening met kaart PM

Nationaal Park 1957 p.32 kaart

Urgentieprogramma Drentse beken en beekdalen 1958 PM

Facetstreekplan 1966 kaarten

Facetstreekplan 1973 p.75-88, 333 Gewogen Ruimte pagina 40

Relatienota gebieden, EHS

ASSEN ALS OVERGANG NAAR

***Overgangsgebied Dr Aa systeem, steeds meer A aan de A p.333**

Streekplan Midden-Drenthe sterke functie Assen naar buiten p.115-120

Streekplan Drenthe 1990 hoofdfunctie Assen idem kaart (deel op p.224)

POP I 1998 hoofdfunctie Assen idem kaart (deel op p.225)

Ruilverkaveling Loon afgestemd, Anreep-Schieven 1952, Rolde 1983 incl. Loon kaart p.124, 128, 353, 358 uit de lucht totaal kaart Drenthe 338 tekst 339-340

Oude en nieuwe landgoederen p.284

Dreesman Amelte

Pelinck(bosch)

Cremer (boek)

Pastoor etc.

BIJLAGE

Zienswijze Inwoner buurgemeente I
Brief d.d. 24 april 2021

Uitleg nieuwe gemeentegrenzen in 1998 (CDA J. Pastoor PS, M. Verhagen amendement Tweede Kamer) *grenzen getekend auteur*

NB Lusten en lasten Kazerne en LMB opstaplaats Zeyerveld

Bescherming en afstand Kloosterveen Tonckensbosch (Wildeveen)

Assen te klein gehouden Tegenwind bij de gemeentelijke herindeling 1998

Asser Verzorgingsgebied groeide alsmaar Rolde, Gieten, Norg, Beilen, Smilde enz. enz.
Naar delen Westerveld, Borger-Odoorn

Langman-advies en -geld, SNN, G4 en P3

Tegelijk met POP, Gr-As en Herindeling heel Drenthe

Hoogbouw, steden en dorpen p. 270-271, 301

Militaire terreinen p. 160-164, 217-220, 185, 233 *boekje ruilverkaveling Laaghalen*

Wegen gewogen p. 89-93, 147, 355

Water en kaarten p. 190, 191, 192, 200, 202, 331-337 kaart p.332, 333

(Achtergrondinformatie:

Oudste plannen in hoofdzaak (buitengebied) en onderdelen (wijk, straat, plein, dorp) p.23 als voorbeeld bv. Westerpark

Artikelen Jan den Boer (PPD jaarverslag 1969)

Toppers als 1 ,3, 10, 12, 16, 69

Tobbers 10, 11, 12, 31

BIJLAGE

Zienswijze Inwoner buurgemeente I
B*rief d.d. 24 april 2021*

Toekomstbeelden en agenda p. 360-365 tekst 361-365

RISICO ?

WINDMOLENS HOGER DAN 200 METER p.156, 311-318 dus "in" Drentsche Aa

==========

Aanbod als onderzoeker en schrijver van Bewogen Ruimte en Gewogen Ruimte (was 40 jaar adviseur GS) voor enige verdiepingspresentaties alsmede tegelijk met voorgaande zijn Tentoonstelling 7 Panorama 's Drenthe *(voorlopige tekst en beelden beschikbaar)*

Luchtopnamen Gewogen Ruimte beschikbaar

==========

Bijlage als zoek- en verdiepingsfunctie

Bronnen met veel beelden

Gewogen Ruimte Drenthe (Bernhard Hanskamp Bij In Boekvorm Uitgevers Brink Assen)

Van 1950-1970-2020 naar 2050

Pagina 16, 20, 21, 22, **23**, **25 (358)**, 32, **40**, 44-46, **54, 70**, **75 ev**., 115-**118**, **160-164**, 186, **200, 219-220**, **224-225**, 233, 240-241, **258-259**, 260-263, **270-271**, **301**, 307-308, **319-329**, 332, 338, 342-343, 344, 348, 351-352, 353, **358 (25)**, **360, 364**

Zie ook **Bewogen Ruimte 1941-1970** pagina 17, 18, 23, 27, 28, 29, 30, 31, **36-37**, **146-147**, 152-157-160-161, 173, 178-179, **189**, **253-255, 276**

BIJLAGE

Fietsersbond Assen

Fietsvisie *2040*







2040

Fietsersbond Assen

Fietsersbond
Assen



Fietsersbond
Assen

Inhoud:

1. Inleiding
2. Fietsen in Assen in 2040, een terugblik op de ontwikkelingen
    - 2.1 Wijknetwerken en de Fietsfamilie
    - 2.2 Elke Assenaar een fiets
    - 2.3 Fietsnetwerk 8&80
3. Fietsvisie 2040 van de landelijke Fietsersbond
    - 3.1 Het STOP-principe is leidend
    - 3.2 ISA
    - 3.3 De FietsFamilie
    - 3.4 De drie fietsnetwerken
        - a. Het 8&80-netwerk
        - b. FietsFamilienetwerk
        - c. Hoofdfietsnetwerk
4. De situatie in Assen in 2021
    - 4.1 Autoverkeer in de binnenstad
    - 4.2 Veranderingen bij het fietsen
    - 4.3 Groei van ketenmobiliteit
    - 4.4 Groeiende waardering voor omgevingskwaliteit
    - 4.5 Anderhalvemetersamenleving
    - 4.6 Samenvatting
5. Noodzakelijke veranderingen in Assen tot 2040
    - 5.1 Ruimtelijke ordening leidend
    - 5.2 Herinrichting binnenstad
    - 5.3 Herinrichting buiten de binnenstad
    - 5.4 Opvang auto's aan de buitenrand
    - 5.5 Uitbouw fietsnet
6. Samenvatting

Fietsersbond
Assen

1. Inleiding

Wij zijn blij met de Omgevingsvisie “Assen nog mooier”. Hier wordt duidelijk gekozen voor voetgangers en fietsers als belangrijkste verkeersdeelnemers, de automobilisten zijn te gast in de stad.
Er is veel aandacht voor meer groene beleving. Als voorbeeld van wat met beleving bedoeld wordt: de vele krokussen en narcissen langs wegen en fietspaden in het voorjaar: daar word je blij van.

Er is nog veel te doen de komende 20 jaar. Daarom hebben wij onze eigen visie geschreven, met vaak een concretere invulling. We zien uit naar de overleggen in de komende jaren.



2. Fietsen in Assen in 2040, een terugblik op de ontwikkelingen

Het is september 2040. De 40-jarige Lieke Jansen stalt haar e-bike bij Winkelcentrum Marsdijk. Even nog snel wat boodschappen doen op weg van haar werk (in Groningen) naar huis in deze wijk. "Het was weer heerlijk, om zo lekker rustig langs het water en over het doorfietspad De Groene As te fietsen". Sinds Lieke als student door Assen reed, is er veel veranderd: "In 2022 besloot de gemeenteraad om de snelheid in alle wijken te verlagen naar 30 km/uur en het autocirculatieplan in te voeren (automobilisten kunnen alleen via de Europaweg en de Overcingellaan van de ene wijk naar de andere en naar het centrum en dwars door het centrum). Er veranderde toen sowieso veel: om de stad aan te passen aan piekbuien, hete zomers en nieuwe vormen van energie zoals aquathermie (Aquathermie is één van de alternatieven voor duurzame verwarming uit het Klimaatakkoord) moesten de straten toch al op de schop".

Ze kijkt om zich heen om zich te herinneren hoe het voor 2019 was. De weg langs het Noord-Willemskanaal was toen gedeeltelijk een zandweg "En steeds als je een drukke weg kruiste, moest je wachten voorautomobilisten".

Hoe anders is dat nu. Veel straten zijn fietsstraten geworden, met brede trottoirs, waar het goed flaneren is. De doorgaande fietsroutes zijn veranderd in fietsstraten, als er geen vrijliggende fietspaden liggen, waar de vele fietsers en cargobikes voorrang hebben op de kruisingen. Alle rotondes zijn, net als in de rest van Nederland, zo ingericht, dat fietsers voorrang hebben.

De verkeersambtenaren en wethouders in die tijd lieten zich inspireren door hun collega's uit Houten. Ze kopieerden het Rondwegmodel van Houten: met de auto kun je nog steeds overal in de stad komen, maar met de fiets ben je een stuk sneller.

"O ja", vervolgt Lieke, "en er zijn hubs, waar je snel je auto of e-bike op kan laden. Je kunt hier, aan de rand van de stad, trouwens ook overstappen uit je auto naar de E-bus die je naar het station of centrum van Assen rijdt. Voor de automobilisten zijn er verschillende soorten fietsen beschikbaar om mee naar het centrum, bedrijventerrein of woonwijken te rijden. En ik haal hier ook vaak mijn pakjes en bestellingen op, ik kom er toch elke dag langs en ik hoef er nooit voor thuis te blijven!".

Naar en van Groningen, Beilen, Norg en andere plaatsen in de omgeving van Assen is het prima fietsen, maar voor mensen, die voor bedrijven elders in het land werken, zijn er prima werkplekken in verzamelgebouwen, zodat je wel met collega's kunt sparren, maar geen lange reistijd nodig hebt en op de fiets naar je werk kunt.

2.1 Wijknetwerken en de Fietsfamilie

De nieuwe wind die in 2021 waaide kwam óók voort vanuit de wens van bewoners, die de overlast en onveiligheid van hardrijdende brommers en auto's zat waren. Mede door de ervaring tijdens de coronacrisis, dat het ook anders kan. Dat resulteerde bijvoorbeeld in de aanleg van fietsstraten die met hun gladde rode asfalt een grote aantrekkingskracht hadden op fietsers in alle soorten en maten. Maar niet alleen gewone fietsen; ook driewielers met of zonder trapondersteuning, duofietsen, bakfietsen, speed pedelecs en cargobikes in alle soorten en maten maken er gebruik van. En naast deze Fietsfamilie natuurlijk ook de scootmobielen en elektrische rolstoelen.

2.2 Elke Assenaar op de fiets

"De vergrijzing heeft de laatste decennia flink toegeslagen in Assen", zegt Jan van Haren, wethouder Positieve gezondheid van de gemeente Assen. "Veel van de Assenaren, die hier al heel lang woonden, kampten met gezondheidsproblemen en eenzaamheid. We moesten echt flink aan de bak om dáár wat aan te doen. In de jaren twintig zijn we begonnen met een tweesporen-aanpak: zowel met nieuwe Assenaren als met de oorspronkelijke inwoners. Er werden fietstochten voor nieuwe inwoners georganiseerd. Zo kunnen nieuwe inwoners kennis maken met bijzondere plekjes, en met de fietsmogelijkheden in Assen. Een gouden greep. Ook breidden we het aanbod van fietslessen en fietsen uit, voor alle inwoners die nog niet konden fietsen, geen geld hadden voor een fiets of over moesten schakelen op een driewielfiets. Die laatste zijn nu heel normaal voor degenen, die om wat voor reden dan ook, niet meer op een gewone fiets kunnen of durven en wel willen blijven bewegen.

Elk kind en elke volwassen Assenaar een fiets, werd ons motto! Ook laten fietsenwinkels hun aanbod voor transport van baby's en jonge kinderen regelmatig zien bij zwangerschapscursussen en bij fietslessen voor volwassenen laat men ook alternatieven zien. Zo werken veel partijen samen.

Voor de senioren werden in het kader van het project Doortrappen fietsgroepjes georganiseerd. Want samen met andere gelijkgestemden een stukje fietsen is heel wat leuker dan achter de geraniums blijven zitten… "



2.3 Fietsnetwerk 8&80

Dit is het fietsnetwerk voor kinderen, senioren en kwetsbare fietsers.

Zijn collega Mariëtte Vroeg, wethouder van Omgeving, vult aan: "Die combinatie van sociaal en veilig, bleek echt een gouden greep. Ik hoorde van één van mijn voorgangsters dat vroeger veel ouderen en ouders met kleine kinderen in enkele wijken bang waren om hun kind zelfstandig te (laten) fietsen. Sommige wegen en kruisingen waren daarvoor veel te druk en met die fietsstroken voelde het niet veilig. Tegenwoordig laat ik mijn zoon van 9 met een gerust hart via het 8&80-netwerk veilig alleen naar school fietsen. Met Intelligente SnelhedisAssistent (ISA) rijden de auto's op de 8&80-fietsstraten nooit harder dan 20 km/uur!

Maar ook ouderen profiteren van de overzichtelijke, veilige parallelwegen van het 8&80-netwerk. Het aantal 65-plussers in Assen is sinds 2010 verdubbeld; en hoewel onze ouderen veel actiever zijn gebleven, vroeg dat echt om aanpassingen. In de vorm van trainingen en cursussen, bijvoorbeeld in het veilig gebruik van de e-bike en de driewielfiets, scootmobiel of elektrische rolstoel, maar ook in ons wegennetwerk. Want een veilig netwerk dat geschikt is voor kinderen en ouderen, is geschikt voor iedereen! Kruisingen zijn nu veel overzichtelijker en makkelijker over te steken, we hebben ons netwerk van fietspaden en fietsstraten met rood asfalt herkenbaarder gemaakt en obstakels weggehaald".

Er staan in de wijken en het centrum veel minder auto's geparkeerd, doordat er volop is ingezet op deelauto's. Hierdoor gaan mensen eerder op de fiets en alleen als het echt niet anders kan met de auto. Bovendien is er nu zoveel meer ruimte op de weg, met meer mogelijkheden voor fietsparkeren, trottoirs, straatmeubilair, dat uitnodigt tot bewegen en groen, waardoor de stad mooier, gezonder en veiliger is. Er zijn schoolstraten en schoolzones om de omgeving van scholen gezond en veilig te houden op het gebied van verkeer, voeding en beweging.

Wat ook fijn is: in het centrum en bij grotere winkels op het bedrijventerrein zijn nu vrachtfietsen beschikbaar voor mensen, die hun grotere aankoop op een duurzame manier naar huis kunnen brengen.



3. Fietsvisie 2040 van de landelijke Fietsersbond

De landelijke fietsersbond heeft een uitgebreide visie geschreven met ideeën en trends op het gebied van fietsgebruik in 2040, zie: Fietsvisie 2040 van de Fietsersbond.

Enige belangrijke ideeën en gebruikte termen zullen we in dit hoofdstuk nader verklaren: het STOP-principe, ISA, De FietsFamilie en De drie fietsnetwerken.

3.1 Het STOP-principe is leidend

Stappen, Trappen, OV, Personenwagen (STOP): dat is de volgorde waarin het mobiliteitsprincipe vorm krijgt vanaf 2021, ook op rijksniveau. Dit STOP-principe, staat voorop. Bij het ontwerpen van oplossingen op straat, maar ook als het gaat om de verhouding in investeringen die ermee gemoeid zijn. We kiezen voor actieve (fietsen en lopen) en duurzame (fietsen, lopen, ov) vormen van mobiliteit boven automobiliteit.

3.2 ISA

Het probleem van te hard rijdend gemotoriseerd verkeer bestaat over een jaar of tien niet meer, als naar verwachting alle nieuwe auto's, motoren, brom- en snorfietsen en speed-pedelecs ISA hebben: Intelligente SnelheidsAssistentie. Te hard rijdend verkeer in woonwijken en op wijkwegen is, naast zwerfvuil en hondenpoep, één van de meest gehoorde klachten die bewonersgroepen en wijknetwerken noemen. Met ISA word je geholpen niet meer harder te rijden dan de maximumsnelheid op een wegvak voorschrijft. Het hele probleem van het ontbreken van handhaving is hiermee grotendeels opgelost, hopen we.

3.3 De FietsFamilie

We zien in 2040 niet alleen de vertrouwde (elektrische) fiets op straat, maar een hele FietsFamilie van bakfietsen, transportfietsen, driewielers, speedpedelecs, velomobielen, ligfietsen, aangepaste fietsen voor ouderen en mensen met een handicap, riksja's, duofietsen etc.

Al deze voertuigen, waarvoor je spieren nodig hebt om te bewegen, zijn lid van de FietsFamilie en zijn welkom bij de Fietsersbond. De bonte stoet beheerst in 2040 het straatbeeld en heeft door zijn diversiteit en aanpassingsvermogen de dominante positie van de individuele personenauto weten over te nemen.

3.4 De drie fietsnetwerken

Voor de hele FietsFamilie is er in 2040 een veilige en comfortabele plek op de weg. Dat kan doordat de maximumsnelheid voor voertuigen binnen de bebouwde kom naar 30 km per uur is verlaagd. De inrichting op straat is aangepast en alle voertuigen met een (hulp)motor hebben een Intelligente SnelheidsAssistent (ISA), waardoor te hard rijden wordt tegengegaan. Die ISA's worden in nieuwe auto's nu al ingebouwd.

In 2040 zijn er drie routenetwerken voor de fiets ontwikkeld en gerealiseerd:

a. Het 8&80-netwerk:

Een rustig netwerk voor kwetsbare fietsers, zoals kinderen en ouderen. Het bestaat uit vrijliggende fietspaden en rustige woonstraten, waar maximaal 20 km/uur gereden mag worden. Op de plekken waar deze straten drukkere verkeersaders kruisen, zijn er overzichtelijke midden-eilanden waar je makkelijk over kunt steken. De routes hebben vergevingsgezinde stoepranden of bermen zodat een stuurfout niet meteen tot brokken leidt; en het aantal obstakels (paaltjes!) is tot een minimum beperkt.

b. FietsFamilienetwerk:

Een netwerk dat vooral geschikt is voor zware en snelle fietsen. De maximumsnelheid is hier 30 km/uur en de straten en paden zijn zo breed, dat de verschillende leden van de Fietsfamilie elkaar makkelijk kunnen passeren. De fietsers zullen in de meeste gevallen dit netwerk delen met andere weggebruikers, zoals automobilisten. Maar door de breedte en de lagere maximumsnelheid is dit geen probleem.

c. Hoofdfietsnetwerk:

Dit Hoofdnetwerk tenslotte bestaat uit fietsroutes die wijken, buurten, stadskernen en belangrijke functies verbinden. Deze routes moeten maximale kwaliteit bieden. Dit netwerk kent uiteraard veel overlap met de andere twee netwerken.

4. De situatie in Assen in 2021

Assen heeft 1/1/2021 ca. 68.800 inwoners, grofweg ca. 71.000 in 2030 en 73.000 in 2040. Het aantal auto's per vierkante km is in Assen hoger dan het landelijk gemiddelde. Landelijk is het aantal fietsen per huishouden gemiddeld ruim 3. We hebben geen reden om aan te nemen, dat dit in Assen anders is.

Over het algemeen is het goed fietsen in Assen. Er zijn de laatste jaren goede nieuwe fietspaden aangelegd en bestaande fietspaden worden her en der verbeterd. In verschillende woonwijken zijn de fietsvoorzieningen redelijk.
Toch zijn er nog flinke stappen te maken.
Het doel is: een leefbaardere, socialere straat, buurt, wijk en binnenstad.
Fietsen en wandelen zijn effectieve en goedkope manieren om de gezondheid en de kwaliteit van leven te verbeteren, mits de omgeving daarvoor ontworpen is. Bewegen moet zo prettig en natuurlijk zijn, dat mensen het graag doen, zonder er verder over na te denken.

4.1 Autoverkeer in de binnenstad

Autoverkeer wordt in de binnenstad zoveel mogelijk geweerd, maar de parkeergarages staan zo dicht om en in de binnenstad, dat de auto feitelijk toch nog op 1 staat. Ondanks dat het huidige college de fiets op 1 wil zetten. Fietsers hebben, i.t.t. in andere provincies in ons land, nog steeds geen voorrang op rotondes. Er komen nu meer elektrische auto's. Dit is zeker belangrijk voor de luchtkwaliteit, maar het beslag op ruimte en de plek in het verkeer verandert er niet door. Er kan veel meer ingezet worden op het bevorderen van het fietsen en het gebruik van deelauto's.

Door de toename van bestellen via internet neemt het aantal busjes voor pakketbezorging steeds meer toe. Dit zorgt in het centrum en in de woonwijken vaak voor overlast voor voetgangers en fietsers. Het vervangen door elektrische busjes biedt geen oplossing. De lucht is dan wel schoner, maar ze nemen evenveel ruimte in en men kan er niet over of langs kijken als er weer een op de fietsstrook, fietspad of stoep staat. Deze kunnen beter vervangen worden door vrachtfietsen, al of niet elektrisch ondersteund en door meer plekken te organiseren waar pakketjes afgehaald kunnen worden. Aan de randen van de stad kunnen overslagcentra komen om de pakketten over te laden op vrachtfietsen.

Verder kunnen in het centrum bakfietsen beschikbaar worden gemaakt voor klanten, waarmee zij hun aankopen zelf naar huis kunnen vervoeren. Dan hoeft men voor de aankoop van grote of zware producten niet meer met de auto naar de stad.

4.2 Veranderingen bij het fietsen

De fiets is een vanzelfsprekend vervoermiddel en niet weg te denken uit de Nederlandse cultuur.

Fietsen is duurzaam, produceert geen CO2, fijnstof, stikstof of lawaai en stelt bescheiden eisen aan ruimte en infrastructuur. Fietsen is flexibel, goedkoop, sociaal, gezond, en veiliger voor andere verkeersdeelnemers. Fietsen biedt vrijheid ongeacht leeftijd of sociaaleconomische achtergrond. Fietsen draagt bij aan de kwaliteit van het leven en van de openbare ruimte.

Fietsen is ook economisch gunstig. Fietsers zijn gemiddeld gezonder en productiever, en hebben minder ziekteverzuim. Dat levert besparingen op voor werkgevers, zorgverzekeraars, en voor de maatschappij als geheel. De infrastructuur voor fietsen is veel goedkoper dan die voor auto's.



Het fietsgebruik is in de afgelopen jaren snel toegenomen en er zijn verschillende soorten fietsen bij gekomen zoals e-bikes, driewielfietsen, duofietsen, bakfietsen en speed pedelecs, daarnaast snorscooters en scooters, die met elkaar concurreren om de beperkte ruimte op de fietspaden. Dit vraagt om een andere plek voor scooters en cargo-bikes (elektrische bakfietsen voor vrachtvervoer) in het verkeerssysteem (op de rijbaan) en om bredere fietspaden. Meer specifiek is een bovenliggend hoofdnet van fietsinfrastructuur nodig waarin het fietsverkeer met prioriteit en comfort wordt afgewikkeld.

Voorts is bijzondere aandacht nodig voor de ‘kwetsbare’ fietser (kinderen, mensen met een handicap en senioren, die zich veilig moeten weten in het verkeerssysteem).

4.3 Groei van ketenmobiliteit

Een steeds groter deel van de verplaatsingen wordt in mobiliteitsketens afgelegd (bijv. fiets-trein-bus-lopen of fiets-trein-fiets of auto-transferium-fiets). Deze ketens bieden een duurzaam alternatief voor het autoverkeer en vragen eigen infrastructurele oplossingen en services.

Voor Assen zijn met name de relaties trein-bus, trein-fiets en auto-transferium-bus/fiets van belang. De faciliteiten voor deze ketens moeten onderdeel zijn van de mobiliteitsopgave. Er zouden 2 of 3 autotransferia-bus/fiets (of hubs, zoals genoemd in de Omgevingsvisie Assen nog mooier) moeten komen aan de rand van Assen, zodat men niet het centrum of de wijken in hoeft met de auto. Op die hubs kan gratis parkeren aangeboden worden (bewaakt met camera's).

4.4 Groeiende waardering voor omgevingskwaliteit

Zowel bewoners als bedrijven hechten in toenemende mate aan een vriendelijke, gezonde en duurzame omgeving. Deze brede maatschappelijke wens vertaalt zich in autovrije zones en mensvriendelijke, groene inrichting van de openbare ruimte. Een moderne attractieve stad kan niet zonder! Dit geldt niet alleen voor de stadsinbreidingen, maar vraagt ook om een herontwerp van bestaande wijken. De principes die in hoofdstuk 3 zijn uitgewerkt, dienen daarom ook op de bestaande wijken toegepast te worden.

4.5 Anderhalvemetersamenleving

Sinds maart heeft het Coronavirus Nederland en dus ook Assen in zijn greep. Met de kennis van nu lijkt de anderhalvemetersamenleving leidend te zijn in vele vormen van ons gedrag, ook in het verkeer. Op dit moment wordt er veel thuis gewerkt en de capaciteit van het openbaar vervoer is sterk afgenomen en deze zal voor lange tijd niet op het oude niveau terugkomen. Door de crisis is op dit moment het autoverkeer ook afgenomen. Met het weer opstarten van de maatschappij en versoepeling van regels is niet alleen een toename van het fietsverkeer te verwachten, maar is ook het risico van extra groei van het autoverkeer groot. Dat laatste moeten we gezien de beperkte ruimtelijke capaciteit, de leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelstellingen zien te voorkomen. Blijvende inzet op thuiswerken, werken in verzamelgebouwen, flexibele werktijden en stimulering van fietsgebruik kunnen daarbij van grote waarde zijn. Een versnelling van maatregelen om meer fietsen mogelijk te maken is daarom noodzakelijk. Ook fietsers hebben immers meer ruimte nodig. Naast structurele maatregelen - een snelle aanpassing van infrastructuur - zijn ook op korte termijn al andere acties noodzakelijk. Hierbij valt te denken aan een grotere rol van fietsen in het ketenvervoer, bijvoorbeeld door voordelige fietsverhuur en voorzieningen bij hubs. Ook belangrijk zijn voorzieningen in de vorm van omkleed- en doucheruimtes bij werkgevers, zeker de grotere zoals NAM, provincie en gemeente ….

5. Noodzakelijke veranderingen tot 2040

Naar aanleiding van deze ontwikkelingen pleit de Fietsersbond voor een radicale verandering van het Asser verkeersstelsel, waarbij de omgevingskwaliteit, de fiets en het openbaar vervoer prioriteit krijgen en het beslag van de auto op de openbare ruimte en verkeersruimte wordt teruggedrongen. Volgens ons moet dit zich vertalen in de volgende beleidslijnen:

5.1 Ruimtelijke ordening leidend.

Ruimtelijke maatregelen zijn sturend voor de verkeersvraag. Wij pleiten voor het voortbouwen op het compacte-stadmodel, waarbij woningbouw met name in stedelijk gebied plaatsvindt en concentraties van werkgelegenheid centraal aan hoofdfietsroutes worden gesitueerd. Gelukkig biedt Assen ruimte daarvoor.
Auto's van de ene naar de andere wijk en van de ene kant van het centrum naar de andere kant van het centrum rijden moet alleen mogelijk zijn via de Europaweg en de Overcingellaan en niet dwars door het centrum. Met de fiets gaat het dan altijd sneller, wat het fietsen weer bevordert. Wij denken graag mee over de uitwerking hiervan. Dit is de consequentie van het echt kiezen voor voetgangers en fietsers. Dit zouden we het autocirculatieplan kunnen noemen.

Uiteraard zullen alle locaties moeten worden voorzien van goede fiets- en busvoorzieningen. De weinige noodzakelijk aanwezige auto's worden effectief 'weggewerkt' (op het erf en/of ondergronds). Van belang is ook dat er voldoende parkeercapaciteit voor fietsen is en dat deze van een dergelijk niveau is (comfortabel, goed bereikbaar, goed ruimtelijk gespreid) dat het uitnodigt tot gebruik. Elk "huishouden" dient een fietsstallingsplek voor verschillende fietsen te hebben, waar fietsen veilig en droog gestald kunnen worden. Hierbij moet gelet worden op de toegankelijkheid voor de wat bredere fietsen (bakfietsen, driewielfietsen). Denk aan drempels en onmogelijke manoeuvreersituaties in appartementsgebouwen.

5.2 Herinrichting binnenstad.

Met dit gebied bedoelen wij het gebied begrensd door het Kanaal, Industrieweg/Overcingellaan, Zuidersingel, Collardslaan, Weierstraat.

In deze zone is herinrichting wenselijk van het verkeerssysteem waarbij integraal 30 km/u voor het autoverkeer wordt ingevoerd. Waar nodig moet de verkeersruimte daartoe worden heringericht. Tegelijkertijd worden binnen dit gebied hoogwaardige routes voor bus en fiets aangelegd. De introductie van een 30 km-regiem biedt tevens de mogelijkheid om scooters en snelle vrachtfietsen op de rijbaan te laten rijden.

De aanleg van fietsstraten kan een instrument zijn voor de herinrichting van wegen met veel fietsverkeer zoals de Oude Molenstraat. De introductie van een integraal 30 km-regiem geeft de automobilist (en de overige verkeersdeelnemers) duidelijkheid en is goed handhaafbaar. Het komt ten goede aan de leef kwaliteit en de veiligheid. Parkeergarages in de binnenstad worden omgebouwd tot voorzieningen voor bewonersparkeren en eventueel fietsparkeren.

Al met al biedt deze beleidslijn belangrijke mogelijkheden voor een forse bijdrage aan de verduurzaming van de mobiliteit in onze stad. De succesvolle transformatie van de binnenstad van een auto-gedomineerde omgeving naar een bloeiende huiskamer van onze stad.

5.3 Herinrichting buiten de binnenstad.

Buiten de binnenstad bevinden zich diverse woongebieden, bijvoorbeeld Assen-Oost, Assen-Zuid, Baggelhuizen, Kloosterveen, Pittelo, Lariks, Noorderpark, Peelo en Marsdijk, maar ook Loon en Witten. Voor deze gebieden is het wenselijk dezelfde herinrichting toe te passen als in de binnenstad. Ook voor deze woongebieden is dus herinrichting naar 30 km/u noodzakelijk. Voor enkele wijkontsluitingswegen (bijvoorbeeld de Maria Montessoriweg in Kloosterveen) geldt echter de stelregel dat 50 km/u wordt toegestaan mits er brede vrij liggende fietspaden beschikbaar zijn en de fietsers daar voorrang hebben bij het oversteken van deze ontsluitingswegen.

5.4 Opvang auto's aan de buitenrand.

- Het is wenselijk autoforensen en stadsbezoekers op te vangen aan de rand van de stad om te voorkomen dat deze ver in het binnenstedelijk gebied rijden en parkeren. Dit betekent een combinatie van twee maatregelen:

- Een restrictief parkeerbeleid bij werkgelegenheidsconcentraties en aanleg van hubs en de aanleg van goede voorzieningen voor fiets en OV ter plaatse om zo ketenvervoer te faciliteren.



Figuur 1 Ruimtegebruik verschillende modaliteiten (bron: Gemeente Amsterdam)

5.5 Uitbouw fietsnet

Versnelde uitvoering van de gemeentelijke Fietsnota is wenselijk. Assen heeft een volwaardig uitgebouwd fietsnetwerk nodig. Momenteel leunt dit netwerk nog te sterk op voorzieningen die vele tientallen jaren geleden zijn aangelegd om de fietser te scheiden van het autoverkeer, maar die niet de faciliteiten bieden die werkelijk nodig zijn.

Als Fietsersbond pleiten we daarbij voor het hanteren van het drie-netwerk- principe. Er komt namelijk steeds meer diversiteit in fietsen en fietsers, zowel qua tempo, omvang als behendigheid. Deze groepen zitten elkaar soms in de weg vanwege te beperkte capaciteit, die zij samen moeten delen. Naast het hoofdfietsnet dient er daarom een net te zijn voor de snelle en/of zware fietsen en een rustig net voor de kwetsbare fietser. Deze netten kunnen elkaar deels overlappen, maar dienen overal zo ontworpen te zijn dat de doelgroep er goed mee overweg kan. Alle richtingen tegelijk groen wordt bijvoorbeeld door het merendeel van de fietsers gewaardeerd, maar niet alle kwetsbare fietsers voelen zich er senang bij. Wil je kwetsbare fietsers én snelle fietsers goed faciliteren dan moet je de beperkte capaciteit uitbreiden.
Speciale aandacht moet er zijn voor veilige schoolroutes, naar basscholen en middelbare scholen.

Belangrijk is dat het hoofdfietsnet wordt gezien als de belangrijkste drager van het stedelijke verkeerssysteem. Dit omdat het fietsgebruik meer dan 60 % van alle verplaatsingen in de stad faciliteert en bovendien het meest milieuvriendelijk en gezond is. Niet de auto-infrastructuur en ook niet het OV, maar de fiets is de centrale drager van het verkeerssysteem, waarbij uiteraard ook het openbaar vervoer een warm hart wordt toegedragen. Het hoofdfietsnetwerk bevat dus de 'doorfietsroutes' vanuit Assen en dient als zodanig te worden behandeld!

De keuze om de hoofdinfrastructuur van de fiets primair en leidend te beschouwen betekent ook dat het voorrang krijgt in het verkeerssysteem. Met name de positie van de radiale hoofdfietspaden is daarbij van belang. Deze paden zijn de dragers van het stedelijk fietsverkeer en verdienen een volwaardige uitbouw, waarbij de kwaliteitseisen zijn: brede fietspaden indien deze langs verbindingswegen lopen, een volwaardige breedte indien ze vrij liggend zijn, voorrang bij onderhoud en beheer (sneeuwruimen) en met name: voorrang bij de afwikkeling op kruispunten!

Bijzondere aandacht heeft het fietsnet nodig dat de stad met de omliggende kernen verbindt. Een groeiend aantal forensen maakt gebruikt van de fiets; vaak gaat het daarbij om e-bikes en soms om speed pedelecs. Een goede aantakking van het stedelijk hoofdfietsnet op het regionale fietsnet is dan belangrijk.

6. Samenvatting

Samenvattend zal Assen voor een belangrijk deel door verdichting groeien. Die groei leidt bij ongewijzigd beleid tot meer vervoer in de stad. Tegelijkertijd stellen inwoners steeds hogere eisen aan leefbaarheid in hun buurt en ze verwachten duurzaam gedrag van henzelf en hun medebewoners. Dat is bij een beperkte ruimtelijke capaciteit alleen te realiseren als de fiets het leidende vervoermiddel wordt in Assen.
Zeker de auto en in mindere mate het openbaar vervoer zullen zich daaraan moeten aanpassen. Sinds maart 2020 is duidelijk geworden dat ook nu al "voldoende ruimte hebben" in een drukke stad belangrijk is. Voorrang voor voetgangers en fietsers is gezien de beperkte capaciteit keihard noodzakelijk en versterkt onze conclusie dat de fiets het primaire vervoersmiddel is en bepalend voor het mobiliteitsbeleid

Toepassing van het STOP principe: Stappen, Trappen, OV, Personenwagen als prioriteitsvolgorde.
– Alle projecten op het gebied van infrastructuur, woningbouw en het bouwen/wijzigen van bedrijfsgebouwen moeten getoetst worden aan dit STOP-principe.
– Toepassing autocirculatieplan (zie 5.1)

De Fietsersbond is van mening dat er gegronde redenen zijn om nu een eerste stap te zetten in de transformatie naar een verkeerssysteem dat duurzaamheid, leefbaarheid en gezondheid vooropstelt.

Kern daarbij is dat er een fundamentele herindeling van de verkeersruimte plaatsvindt waarin milieuvriendelijke vervoersvormen voorrang krijgen (qua aanleg en in de verkeersafwikkeling) en de ruimte voor de auto wordt beperkt. Wat betreft het fietsverkeer willen wij pleiten voor een basisinrichting van het verkeerssysteem, waarin de ruimtelijke kwaliteit aanmerkelijk wordt verbeterd en waarin ook de zwakke fietsers zich veilig voelen.

Verder willen wij pleiten om de hoofdfietsinfrastructuur te zien als de ruggengraat van het stedelijk verkeerssysteem en bijpassende maatregelen te nemen.

De Fietsersbond afdeling Assen denkt graag verder mee over de integrale mobiliteit en is te benaderen via assen@fietsersbond.nl.

Op de trappers en dan… wegwijzer naar Assen Fietsstad

Om onze droom te bereiken in 2040 kunnen we in 2021 al beginnen:

- Starten met Elke nieuwe Assenaar op de fiets;
- De snelheid omlaag brengen op alle wegen waar nu fietsers rijden, naar 30 (Fietsfamilienetwerk) of 20 (8&80-netwerk) km/uur; dat maakt ruimte voor:
- De speed pedelec, vrachtfietsen en scooters naar de rijbaan;
- De voorrang wijzigen, zodat fietsers voorrang krijgen op plekken waar het Fietsnet andere wegen kruist, óók als daar een bus rijdt;
- De hoofdfietsroutes in de wijken stapsgewijs herinrichten, tegelijk met verbeteringsprojecten van buurten in overleg met de bewoners, de energietransitie en klimaatadaptatie;
- Het autocirculatieplan (automobilisten alleen via Europaweg en Overcingellaan naar binnenstad en andere wijken) ontwikkelen.
- De ontbrekende schakels aanleggen, zoals fietsbruggen en -tunnels

