

**GEMEENTELIJK VERKEERS- en
VERVOERSPLAN**

(GVVP)

STRATEGIENOTA

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	3
2.	Beleid	3
2.2.	Rijk	3
2.3	Regio Groningen-Assen	4
2.4	Provincie	4
3.	Duurzaam Veilig	5
3.1	Categorisering wegennet	5
3.2	Verkeersveiligheid	6
3.3	Inrichting wegen	6
4.	Gemotoriseerd verkeer	6
4.1	Algemeen	6
4.2	Stroomwegen	7
4.3	Regionale gebiedsontsluitingswegen	7
4.4	Lokale wegennet / gebiedsontsluitingswegen	8
4.5	Na 2010	10
4.6	Bereikbaarheid binnenstad en buitenring	10
4.7	Verblijfsgebieden	10
5.	Openbaar vervoer	11
5.1	Algemeen	11
5.2	Kolibri	11
5.3	Functie openbaar vervoer	12
5.4	Opbouw van het OV-net in hoofdlijnen	13
5.5	Pendelbussen	15
5.6	Doorstroming	15
6.	Fiets	15
6.1	Algemeen	15
6.2	Fietsnetwerk	16
6.3	Inrichtingseisen fietspaden	17
6.4	Fietsenstallingen	17
7.	Voetgangers	17
7.1	Algemeen	17
7.2	Voetgangersgebied	18
7.3	Looproutes	19
8.	Goederenvervoer	19
9.	Parkeren	20
9.1	Inleiding	20
9.2	Parkeerplaatsen	20
9.3	Parkeerring	21
9.4	Parkeertarieven	21
9.5	Parkeren in de periferie	22
9.6	Parkeerregelingen	22
9.7	Parkeren buiten de binnenstad	23
10.	Samenhangende beleidsterreinen	23
10.1	Algemeen	23
10.2	Mobiliteitsmanagement	23
10.3	Milieu, ecologie en groen	24
10.4	Ruimtelijke Ordening	24
10.5	Beheer en onderhoud	25
10.6	Toerisme en recreatie	25

1. Inleiding

Assen is in de laatste decennia sterk gegroeid naar een stad met ongeveer 62.500 inwoners en ruim 29.000 arbeidsplaatsen. De sterke groei (verhoudingsgewijs de grootste van Noord Nederland) kwam vooral voort uit het realiseren van de groeimogelijkheden op provinciaal en regionaal niveau. Deze groei heeft consequenties voor de bereikbaarheid van Assen.

Door de groei van Assen zal de mobiliteit in Assen ook fors toenemen, met alle gevolgen van dien. Mobiliteit hoort bij de moderne samenleving. De mobiliteit, en vooral de automobilititeit, zal tot 2020 zeker blijven groeien. Op dit moment is in de spitsperiodes al sprake van stagnatie in de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer. In de toekomst zal, met de huidige infrastructuur, op meer tijdstippen van de dag sprake zijn van filevorming. Om deze ontwikkeling in goede banen te leiden zullen forse inspanningen verricht moeten worden. Dit zijn inspanningen die niet alleen uit het oogpunt verkeer en vervoer gedaan moeten worden. Daarnaast is het oplossen van het stedelijk bereikbaarheidsprobleem tegenwoordig niet alleen meer een opdracht van de lokale overheid maar ook van inwoners, bedrijven en instellingen. Door een gezamenlijke aanpak kan dan de kwaliteit van de bereikbaarheid en leefbaarheid in Assen behouden blijven en zelfs worden versterkt.

In stedelijke gebieden wordt de infrastructuur gezien als drager van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Met alle ontwikkelingen staat Assen voor de opgave de stad goed bereikbaar te houden voor zowel auto, fiets, openbaar vervoer als te voet. Daarnaast heeft iedereen baat bij een veilige en schone leefomgeving. Een onbegrensde toename van de automobilititeit beperkt de bereikbaarheid en bedreigt de leefbaarheid. Door een mix van maatregelen moet de bereikbaarheid en leefbaarheid van Assen verbeteren. Bereikbaarheid en mobiliteit worden nu vooral nog gebruikt voor autoverkeer. Om de bereikbaarheid van de economische zones en woongebieden van Assen ook in de toekomst te kunnen garanderen zal de fiets en het openbaar vervoer nadrukkelijker in het verkeers- en vervoersbeleid geïntegreerd moeten worden. Het beheersen van de groei van de automobilititeit kan alleen wanneer alternatieven echt aantrekkelijk zijn.

De strategienota Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) van Assen wordt, gebaseerd op het rijksbeleid dat de mobiliteit weer mag groeien, in een aantal stappen uitgewerkt. In de voorliggende strategienota worden de hoofdlijnen van het verkeersbeleid en verkeersstructuren voor de komende tien jaar voorgesteld. Daarna worden in deel- en uitvoeringsnota's de verschillende onderdelen uitgewerkt. De Nota Hoofdwegenstructuur (vastgesteld 2000) wordt hiermee ook onderdeel van het totale gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid. Bij de uitvoering van programma's en projecten worden burgers en belangengroepen betrokken.

De verkeerskundige vraagstukken die op termijn om een oplossing(richting) vragen, kunnen niet los worden gezien van de ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Maar ook omgekeerd kunnen ruimtelijke en economische vraagstukken niet los worden gezien van verkeerskundige mogelijkheden. Een integrale aanpak waarbij geredeneerd wordt vanuit ruimtelijke functies, potenties en verkeersaspecten leidt tot een samenhangend beleid. In Assen Koerst zal de programmagroep 'Blijvend bereikbaar' proberen een samenhangend pakket van maatregelen voorstellen om Assen ook in de verdere toekomst bereikbaar te houden.

2. Beleid

2.1 Rijk

Het rijksbeleid krijgt andere beleidsaccenten dan het Structuurschema Verkeer en Vervoer II (SVV-II). Als opvolger van het SVV II is in 2002 het Nationaal Verkeers en Vervoersplan (NVVP) verschenen. Dit plan is in tegenstelling tot de verwachting niet door de Tweede Kamer vastgesteld. De Nota Ruimte (2004) schetst de ruimtelijke strategie voor een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en aantrekkelijk land. De samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie wordt op ieder niveau (nationaal, regionaal en gemeentelijk) vergroot. De Nota Mobiliteit werkt deze uitgangspunten verder uit.

Het Rijk kiest met de ontwikkeling van de Nota Mobiliteit voor een meer zakelijke benadering. Volgens die denkwijze hoort mobiliteit bij de moderne samenleving en zal de mobiliteit de komende decennia

nog verder toenemen. De rijksoverheid wil deze groei opvangen en zowel de bereikbaarheid als de veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren. De belangrijkste instrumenten die het Rijk wil inzetten zijn:

- ✍ Een betere benutting van de bestaande infrastructuur;
- ✍ Een prijsbeleid in de vorm van variabilisatie en differentiatie van kosten;
- ✍ Uitbreiding van infrastructuur waar, ondanks de hierboven genoemde maatregelen, knelpunten blijven bestaan.

Het rijksbeleid is niet meer primair gericht op vervanging van autokilometers door Openbaar Vervoer (OV)-kilometers. Wel draait het om een betere bereikbaarheid van de stedelijke netwerken en de verstedelijkte regio's. De bereikbaarheid moet betrouwbaar en voorspelbaar worden zodat reizigers en goederen op tijd aankomen. Het OV kan een substantiële bijdrage leveren aan filebestrijding. Het gebruik van de auto is in de landelijke gebieden minder problematisch en is in feite op maat gesneden voor het maatschappelijk functioneren. In de landelijke gebieden is het openbaar vervoer zeker niet rendabel te maken. Ook de toepassing van nieuwe technologie moet bijdragen aan een betere bereikbaarheid, meer veiligheid en een grotere leefbaarheid. Daarnaast zijn normstelling en handhaving belangrijke instrumenten. De drie noordelijke provincies hebben met het Bereikbaarheidsprofiel Noord Nederland een bijdrage gegeven aan het voeren rijksbeleid.

2.2 Regio Groningen-Assen

Assen vormt samen met Groningen de spil van het Regiovisiegebied Groningen-Assen 2030. In de stedelijke gebieden Assen en Groningen vindt een sterke groei plaats van de werkgelegenheid, met name in de zakelijke en particuliere dienstverlening. Een deel van deze werkgelegenheid wordt ingevuld door mensen uit de regio. Dit Regiovisiegebied is in de Nota Ruimte het Nationaal Stedelijk netwerk Groningen-Assen geworden. Hierin worden opgaven gesteld aan onder andere woningbouw, bedrijventerreinen en voorzieningen. De Regiovisie Groningen Assen 2030 is in 2004 aan deze nieuwe opgave aangepast. Het creëren van nieuwe bedrijfsterreinen en woongebieden in of aan de rand van de bestaande stad genereert nieuwe verplaatsingen. In de Regiovisie wordt daarom ook op verkeersgebied samengewerkt. Met name met Kolibri openbaar vervoernetwerk zijn voorstellen ontwikkeld voor een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer, waarmee in de toekomst de bereikbaarheid van met name de voorzieningen en werkgelegenheidscentra in de grootste steden gegarandeerd kan worden.

Het concentreren van bedrijvigheid en wonen en werken in een beperkt aantal kernzones biedt naast ruimtelijk-economische voordelen ook positieve uitgangspunten voor het verkeers- en vervoerbeleid, zoals:

- ✍ minder autokilometers;
- ✍ betere benutting van de bestaande infrastructuur;
- ✍ kortere verplaatsingsafstanden, en dus betere benuttingsmogelijkheden van fiets en openbaar vervoervoorzieningen.

Door de ruimtelijke-economische ontwikkelingen in de economische kernzone's is er een grote groei geweest van het aantal verplaatsingen naar deze kernzone's. De groei is met name op het rijkswegennet het grootst geweest. Op het gemeentelijke wegennet geeft deze groei in toenemende mate filevorming.

2.3 Provincie

Parallel aan de Regiovisie Groningen-Assen 2030 actualiseert de provincie het Provinciaal Omgevingsplan (POP) en daarmee ook het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP). De rol van het gemotoriseerd verkeer, en vooral de auto, is voor de Drentse samenleving een belangrijke factor. Het uitgangspunt van terugdringen van automobilititeit wordt losgelaten. De bereikbaarheid van locaties en gebieden geldt nu als uitgangspunt. Het beperken van de onveiligheid en omgevingshinder blijft leidraad. De bereikbaarheid met auto, openbaar vervoer en fiets wordt vooral in de economische kernzones en stedelijke gebieden ondersteund. De aanpak zal corridorsgewijs zijn. Hierbij wordt allereerst ingezet op het goed benutten van de infrastructuur (meer rijstroken in de bestaande verkeersruimte en verkeerssignalering), voordat ingezet wordt op uitbreiding van de infrastructuur. De corridors van en naar de stedelijke centra moeten zodanig worden vormgegeven dat openbaar vervoer en fiets prioriteit kunnen krijgen wanneer dat nodig is in de spitsperioden.

Door weggebruikers keuzes aan te bieden in prijzen (parkeertarief, vervoerstarief), routes (parkeerroute, fietsroute) en vervoerswijze (knooppunten met overstap op bus of fiets) ontstaat regulering om de bereikbaarheid van economische kernzones en stedelijke gebieden te garanderen.

Voor het stedelijk netwerk Groningen Assen is de spoorverbinding de drager en centrale as binnen het netwerk. Het openbaar vervoer wordt verder verdeeld in een verbindend net met snelle vervoerslijnen en in ontsluitend net met vervoer op maat. De verbindende lijnen onderling en de aansluiting met het ontsluitende net wordt via de knooppunten (transferia/haltes) gelegd.

De belangrijkste ontwikkelingen in de toekomst zullen verder plaatsvinden in de westelijke stadsrandzone van Assen maar daarnaast ook door verdichting in het bestaande stedelijke gebied. Gemeente Assen en provincie Drenthe werken samen aan een visie voor de westrand van Assen om aan de vraag naar locaties voor woningen, werkgelegenheid en recreatie te kunnen voldoen. Binnen dat kader zijn ook de gewenste stationslocatie Assen Noord en Assen Zuid ingebed. De ontwikkelingsmogelijkheden aan de oostzijde van Assen zijn beperkt door het Stroomdallandschap van de Drentse Aa.

3. Duurzaam Veilig

3.1 Categorisering wegennet

Op 20 juli 2000 heeft de gemeenteraad de Nota Hoofdwegenstructuur vastgesteld. Het wegennet van Assen wordt hierin categorisch ingedeeld aan de hand van de principes van Duurzaam Veilig. Dit leidt tot een indeling van het wegennet in stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. De categorie gebiedsontsluitingsweg wordt ook wel 'verkeersader' genoemd, meestal specifiek voor het gemotoriseerde verkeer. Erftoegangswegen noemt men ook wel verblijfsgebied. Binnen verblijfsgebieden ligt de prioriteit bij de voetganger en de fietser en daarom moeten zowel de omvang als de snelheid van het autoverkeer niet te hoog zijn. De inrichting van verblijfsgebieden wordt hierop afgestemd. In verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom geldt in principe een maximumsnelheid van 30 km/uur.



Figuur 1: categorisering wegennet juli 2000

Bij de categorisering van het wegennet is de term 'potentieel verblijfsgebied' gebruikt voor wegen waarvoor op dat moment nog geen eenduidige keuze kon worden gemaakt. Gezien de groei van het gemotoriseerde verkeer krijgt een aantal wegen, welke destijds als potentieel verblijfsgebied zijn benoemd, een primaire verkeersfunctie. Dit zijn wegen zoals Vaart z.z., Weiersstraat, Collardslaan, Zuidersingel en Stationsstraat. Deze wegen zijn essentieel onderdeel in de bereikbaarheid van het centrum. Daarnaast stelt het busverkeer eisen aan de inrichting van de weg, zoals voorrang en geen drempels in hoofdroutes. Ook het net van primaire fietsroutes zal een beperkte aanpassing van de categorisering vragen. Op primaire fietsroutes langs hoofdwegen heeft fiets bij voorkeur voorrang op verkeer uit zijstraten.

3.2 Verkeersveiligheid

Grofweg kan gesteld worden dat er in Assen in de laatste vijf jaar gemiddeld 1000 ongevallen per jaar worden geregistreerd. Het aantal slachtoffers dat in het ziekenhuis wordt behandeld, blijft met gemiddeld 45 per jaar vrij constant. Wel moet geconstateerd worden dat er van een dalende trend in het aantal verkeersongevallen geen sprake is. Hierbij moet in ogenschouw worden genomen dat de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer in de afgelopen 10 jaar met ca. 30% is toegenomen. Het aantal dodelijke slachtoffers is in Assen gering zeker in relatie met de grootte van Assen (aantal inwoners en arbeidsplaatsen). In Assen zijn in de laatste decennia alle locaties met veel ongevallen aangepakt. Op dit moment zijn er nauwelijks locaties meer met een concentratie van ongevallen.

Het aantal slachtoffers, zowel dodelijk als letsel, is het belangrijkste criterium in de toetsing van de taakstelling in het rijksbeleid om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. De taakstelling voor het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers is in de provincie Drenthe, maar ook voor Assen, is niet gehaald. Het realiseren van de taakstelling in Assen zal voornamelijk gericht moeten zijn op reductie van het aantal verkeersslachtoffers.

Het lijkt er op dat met de huidige aanpak van de verkeersonveiligheid een maximum in de reductie van het aantal verkeersslachtoffers is bereikt. Het draagvlak voor een verder uitbreiding van fysieke snelheidsremmende maatregelen zoals verkeersdrempels is niet hoog. Burgers en hulpverleningsdiensten vragen terughoudendheid bij fysieke maatregelen. De verblijfsgebieden in Assen zijn sober ingericht met maatregelen. Het openbaar vervoer lijkt verblijfsgebieden te mijden. Met name op het gebied van gedragsbeïnvloeding, voertuigaanpassingen en IT-toepassingen zijn nog positieve resultaten te behalen. Initiatieven van 3VO zoals 'verkeersouders' en 'BOB' (rijden onder invloed) blijven projecten die zowel op de korte als lange termijn effect moet sorteren.

3.3 Inrichting wegen

Volgens Duurzaam Veilig moeten wegen zodanig worden ingericht dat functie, beeld en gewenst gedrag op elkaar afgestemd zijn. Het wegennet van Assen is voor een groot deel al ingericht conform de sobere richtlijnen van Duurzaam Veilig. In 2004 zullen alle woonwijken ingericht zijn als verblijfsgebied. In principe zijn 30 km/uur straten veilige straten.

De inrichting van de ontsluitingswegen wordt in de loop van de tijd, sterk afhankelijk van de staat van onderhoud, aangepast. Bij de inrichting van ontsluitingswegen in/bij verblijfsgebieden moet rekening worden gehouden met de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers.

Bedrijfsterreinen houden in principe een snelheidsregiem van 50 km/uur. Op een bedrijfsterrein zijn fysieke snelheidsremmende maatregelen niet gewenst.

Volgens het vervolg van Duurzaam Veilig moet het verblijfsgebied buiten de bebouwde kom ingericht worden tot een 60 km/uur zone. De gemeente Assen heeft slechts een klein verblijfsgebied buiten de bebouwde kom. Vooralsnog is de gemeente, in afwachting van goede voorbeelden, terughoudend met instellen van 60 km/uur zones. Fysieke maatregelen zijn vaak hinderlijk voor hulpverleningsdiensten, bussen en het landbouwverkeer. De weggebruikers negeren op grote schaal het 60 km/uur regiem. Er moet worden voorkomen dat er schijnveiligheid wordt gecreëerd.

4. gemotoriseerd verkeer

4.1 Algemeen

Grote stromen mensen verplaatsen zich dagelijks met de auto, 's ochtends naar werk/school en aan het einde van de middag naar de woongebieden. Dit leidt, in de spits, tot stagnatie in de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer en sluipverkeer door verblijfsgebieden.

Het wegennet van Assen is, in Nota Hoofdwegenstructuur, categorisch ingedeeld aan de hand van de principes van Duurzaam Veilig. Dit leidt tot een indeling van het wegennet in stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

4.2 Stroomwegen A28 en N33

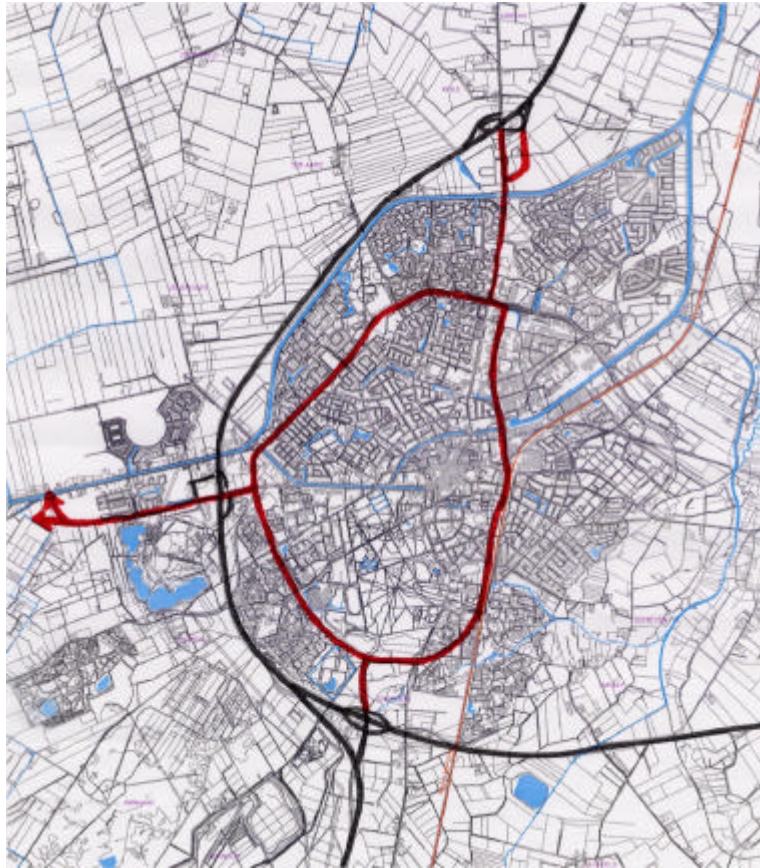
De A28 en de N33 zijn onderdeel van het landelijk hoofdwegennet. De capaciteit van de A28 (tussen Assen en Groningen) en de N33 (Assen – Zuidbroek (A7)) zal, modelmatig na 2010, tekort schieten. Voor de A28 moet rekening worden gehouden met ruimte voor een uitbreiding tot 2 x 3 rijstroken. De N33 moet, volgens gemeente en provincie, worden verdubbeld naar een autosnelweg. Hiermee moet ook de aansluiting A28-N33 anders worden vormgegeven in combinatie met de aansluiting Assen-Zuid en het TT-circuit. Zowel vanwege de verkeersaantrekkende werking van ontwikkelingen en activiteiten uit de omgeving van het circuit als vanwege ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen aan de zuidzijde van Assen is een dergelijke aansluiting zeer gewenst. Voor verkeer naar en van Assen vervullen de A28 en de N33 een belangrijke rol om het regionale en lokale wegennet te ontlasten. Door de ruimtelijke ontwikkelingen rondom Assen zal de A28, door de ligging, in de toekomst ook een functie vervullen voor verplaatsingen binnen Assen.



Figuur 2: stroomwegen

4.3 Regionale gebiedsontsluitingswegen

Met omliggende dorpen zoals Vries, Rolde en Beilen heeft Assen een goede verbinding. In de huidige situatie ontbreekt een goede verbinding van Assen richting Oosterwolde/Drachten. Zolang de verbinding met Drachten niet wezenlijk is verbeterd is de route via Veenhuizen en Oosterwolde de minst-slechte. Dit heeft wel consequenties voor de leefbaarheid in de dorpen gelegen aan deze route. Als de route via Veenhuizen blijft bestaan, past ook een verbetering van de weg langs de Norgervaart.



stroomweg
 primaire ontsluitingsweg

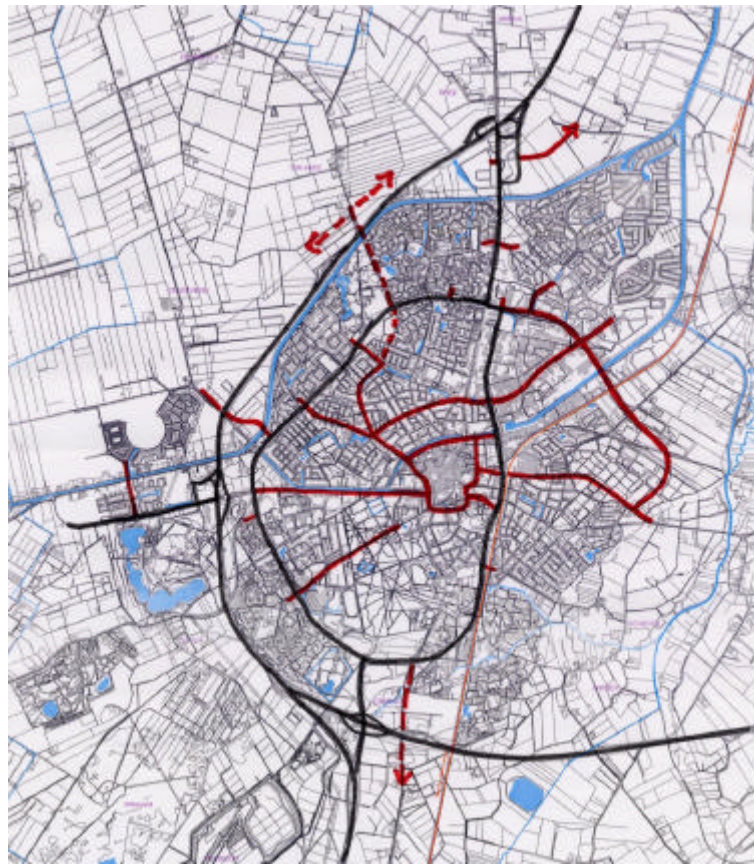
Figuur 3: primaire ontsluitingswegen

4.4 Lokale wegennet / gebiedsontsluitingswegen

Een goed functionerende hoofdwegenstructuur is een zeer belangrijke voorwaarde voor een optimale verkeersleefbaarheid in de verblijfsgebieden. De grootste groei van het gemotoriseerde verkeer in Assen zal zich de komende jaren manifesteren nabij de invalswegen en dan met name in het westen en in het noorden, waar ook de belangrijkste te ontwikkelen woon- en werklocaties liggen (Kloosterveen, Peelerpark en Messchenveld). De inrichting van het hoofdwegennet moet aangepast worden om aan de eisen van een veilige en vlotte verkeersafwikkeling te kunnen voldoen.

Het is van essentieel belang dat de drie belangrijkste invalswegen van Assen (Haarweg, Balkenweg, Wegvak Peelo) ook in de toekomst een goede doorstroming hebben. Gelet op de verwachte intensiteiten dienen deze wegen een inrichting als 'stadsautoweg' te krijgen (2 x2 rijstroken). In de Asser situatie bestaat de kern van de lokale hoofdwegenstructuur uit een zogeheten 'buitenring'. De buitenring bestaat uit Europaweg-Zuid, Europaweg-West, Europaweg-Noord (gedeeltelijk), Industrieweg en Overcingellaan

Voor een goede bereikbaarheid van de woon- en werklocaties is het verder van het grootste belang dat de buitenring goed kan functioneren. Voor een goede verkeersafwikkeling zou in de toekomst de gehele buitenring in principe een inrichting met twee maal twee rijstroken moeten hebben. De Overcingellaan houdt uit ruimtelijke overwegingen het karakter van een hoofdader (met 1 rijbaan met twee rijstroken).



——— bestaande ontsluitingswegen
————— toekomstige ontsluitingswegen

Figuur 4: huidige / toekomstige gebiedsontsluitingswegen

De komende jaren wordt het hoofdwegennet integraal aangepast om de autonome groei van het gemotoriseerde verkeer en de verkeerskundige gevolgen van de ruimtelijke ontwikkelingen op te vangen. Deze integrale aanpak betekent in veel gevallen ook een verbetering van fiets en openbaar vervoer. De belangrijkste aanpassingen voor de hoofdwegestructuur tot 2010 zijn:

Wegvak Peelo

De capaciteit van het wegvak Peelo wordt flink vergroot. Ten noorden het Noord Willemskanaal wordt in samenhang met de ontwikkeling van Messchenveld een nieuwe weg met 3 rijstroken aangelegd. De bestaande wordt met een extra rijstrook uitgebreid. De toerit naar Groningen en de afrit uit Hoogeveen op de A28 wordt aangepast. Ten zuiden van het Noord Willemskanaal wordt wegvak Peelo uitgebreid met een extra rijbaan met 2 rijstroken. Met de aanpak van het zuidelijke deel van wegvak Peelo worden ook de kruispunten Europaweg Noord – wegvak Peelo en Europaweg Noord – Industrieweg heringericht. Hiermee wordt een aanzet gegeven voor het autoluwer maken van de Groningerstraat. Voor het openbaar vervoer ontstaan door de maatregelen goede doorstroommogelijkheden, onder meer met een eigen beïnvloedingsmogelijkheid (VETAG) van de verkeerslichtenregeling. Een aparte busbaan is hierdoor niet nodig. Voor fietsers wordt een in twee richtingen te berijden, eenzijdig gelegen fietspad voorgesteld aan de westzijde van de weg.

Balkenweg/Europaweg West/Tweede hoofdontsluiting Kloosterveen

Het verkeer aan de westzijde van de stad zal relatief snel groeien. Dit hangt vanzelfsprekend samen met de verdere ontwikkeling van Kloosterveen. Voor een optimale ontsluiting van Kloosterveen is een tweede ontsluiting op korte termijn noodzakelijk. In combinatie met het realiseren van de tweede ontsluiting van Kloosterveen wordt de Europaweg West (tussen Balkenweg en Maria in Campislaan) verdubbeld. De Maria in Campislaan en Vaart z.z. hebben een belangrijke functie voor het verkeer vanuit het westelijk deel van Assen naar het centrum. De Vaart krijgt een belangrijke functie voor het fietsverkeer uit Kloosterveen naar het centrum.

Noord-Zuidtraverse

De Noord-Zuidtraverse, bestaande uit Industrieweg, Overcingellaan en Europaweg Zuid (tot Graswijk) moet volgens modelberekeningen rond 2010, worden verdubbeld. Daarmee kan de Groningerstraat verder autoluwer worden gemaakt. Voor de directe omgeving van het station moet, gezien de ruimtelijke beperkingen van de Overcingellaan, een nadere studie worden verricht om tot een herinrichting te komen, mede ter bevordering van de doorstroming van het openbaar vervoer. Langs de gehele Noord-Zuidtraverse moet ook een veilige fietsroute worden gerealiseerd.

4.5 Na 2010

Bij de groei van Assen naar een stad van ca. 80.000 inwoners moet rekening worden gehouden met het aanleggen van nieuwe infrastructuur en het uitbouwen van de bestaande infrastructuur. Op basis van het huidige verkeersmodel raakt de rek van het bestaande wegennet er uit.

Europaweg-West (gedeeltelijk) en Zuid (gedeeltelijk)

Op het gedeelte van de Europaweg-Zuid tussen de Haarweg en de Witterhoofdweg naderen de intensiteiten na 2010 de 20.000 motorvoertuigen(mvt)/etmaal. Bij die aantallen is een tweede rijbaan noodzakelijk voor een goede verkeersafwikkeling. Ook voor de Europaweg-West tussen de Maria in Campislaan en de weg Peelo worden na 2010 eveneens intensiteiten in de orde van grootte van 20.000 mvt/etmaal verwacht. Ook hier is dan aanleg van een tweede rijbaan nodig.

Europaweg Noord en Oost

Op het gedeelte van de Europaweg tussen de Industrieweg en de Rolderhoofdweg blijft, ook op langere termijn bezien, een enkele rijbaan voldoende. In het kader van de ontsluiting van het stadsbedrijvenpark moet de aansluiting van de Philipsweg op de Europaweg worden gereconstrueerd.

Westelijke stadsrandzone

De belangrijkste ontwikkelingen in de toekomst zullen verder plaatsvinden in de westelijke stadsrandzone van Assen. Voor deze ontwikkelingen is nieuwe infrastructuur nodig, zowel richting het centrum als naar de A28. Voorbeelden hiervan zijn een directe verbinding tussen de Ter Aardserontonde via Oranjabond naar de Nobellaan en een parallelle route langs de (noord)westzijde van de A28 naar de afslag Assen Noord. Op dit moment is het nog niet exact aan te geven waar en in welke vorm deze infrastructuur wordt aangelegd.

4.6 Bereikbaarheid binnenstad en binnenring

Een van de hoofd doelstellingen van Assen is het handhaven en zo mogelijk uitbouwen van haar functie als aantrekkelijk en gastvrij verzorgingscentrum voor een wijde regio. De binnenstad van Assen moet daarom goed en blijvend bereikbaar zijn vanuit alle richtingen. Met een verdere uitbreiding van Assen komt de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer naar het centrum onder druk te staan. De toename van het verkeer zal met name aan de west- en noordzijde van de binnenstad van Assen merkbaar worden.

Wegen waarop het merkbaar drukker gaat worden zijn Vaart Zuidzijde, Maria in Campislaan, Nobellaan, Weiersstraat en Collardslaan. Indirect zal deze toename ook merkbaar zijn op Hoofdlaan/Nassaulaan, Zuidersingel, Stationsstraat en Kanaal Zuidzijde. De inrichting van deze wegen zal afgestemd moeten worden op het verwerken van de verkeersstromen. Dit betekent vooral dat de voorrang uniform geregeld moet worden en dat de fietsers langs deze wegen een voorziening moeten hebben.

Een belangrijke functie van de binnenring (Weiersstraat, Collardslaan, Zuidersingel, Oostersingel, Javastraat, Fabriciusstraat en Kanaal z.z.) is het bereiken van de parkeeraccommodaties. Alle parkeergarages zijn vanaf de binnenring bereikbaar. Vooralsnog worden vanaf verkeersroutes nog niet naar bepaalde parkeergarages geleid. Daarnaast vervult de binnenring een belangrijke rol voor het bevoorradingsverkeer van het centrum. Het is niet de bedoeling dat de binnenring gebruikt wordt als snelle route binnendoor voor verkeersrelaties die geen herkomst of bestemming in de binnenstad hebben. Daarvoor is juist de Europaweg bedoeld.

4.7 Verblijfsgebieden

Bij de voorgestelde hoofdwegstructuur zullen op wegen in de woongebieden geen intensiteiten optreden die te hoog zijn voor verblijfsgebied. Daarbij moeten de woongebieden wel als een 30 km-regime zijn ingericht, zodat de snelheid van het autoverkeer wordt gereduceerd. In 2004 waren alle woongebieden grotendeels ingericht als 30 km/uur gebied. Met een maximale snelheid van 30 km/uur kan, met een afgestemde inrichting, een veilige omgeving worden gecreëerd rondom wijkcentra, scholen en verzorgingshuizen.

Een systeem van intelligente snelheidsaanpassing in auto's (ISA) is, in de toekomst, in woongebieden goed toepasbaar zijn. Omdat een auto automatisch niet harder dan gewenste snelheid kan rijden zijn fysieke maatregelen als snelheidsremmer niet meer nodig.



Figuur 5: verblijfsgebieden

5. openbaar vervoer

5.1 Algemeen

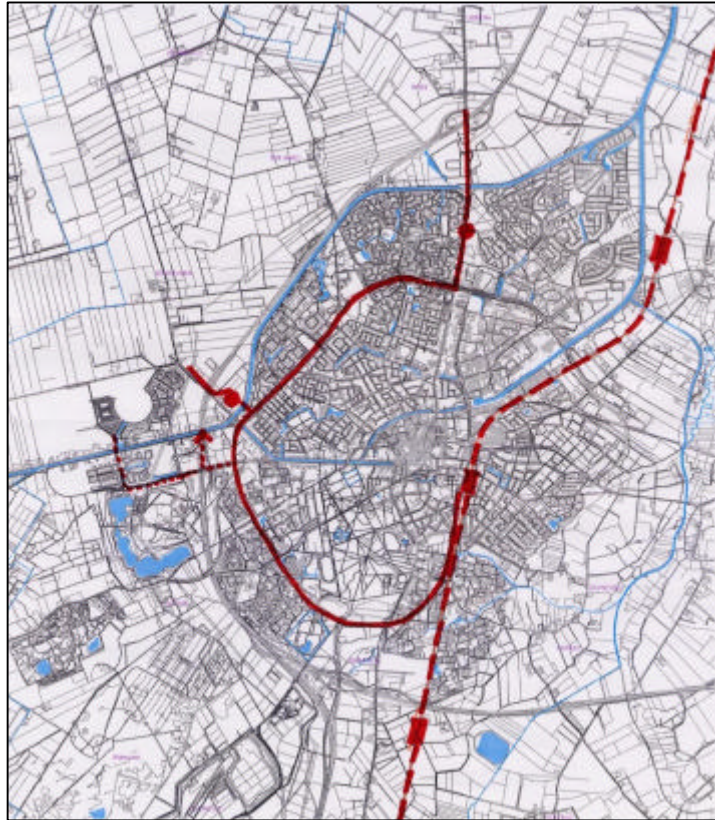
De geconcentreerde ontwikkeling in Assen geeft enerzijds een bereikbaarheidsprobleem, maar anderzijds kan het draagvlak creëren voor een goed ontsluitend openbaar vervoernet en kwalitatief goede fietsvoorzieningen. De gemeente Assen wil het gebruik van het openbaar vervoer blijven bevorderen. Voor een goed functionerend openbaar vervoer is het van belang dat de wensen van de reiziger centraal worden gesteld. De reiziger (de klant) heeft vooral belang bij de route, de reistijd, de frequentie (beschikbaarheid), de betrouwbaarheid en het comfort de kwaliteit van het openbaar vervoer. Daarnaast zijn factoren als informatievoorziening, voor- en natransport, overstapmogelijkheden en reiskosten voor de reiziger van belang. Efficiencyverbetering in het openbaar vervoer mag niet ten koste gaan van de kwaliteitseisen die de reiziger stelt. Hoewel sinds 1998 bevoegdheden en verantwoordelijkheden ten aanzien van openbaar vervoer bij de provincie Drenthe liggen, wil de gemeente Assen actief betrokken zijn bij de ontwikkelingen.

Openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in de stedelijke ontwikkeling. Naast de strategische functie fungeert het openbaar vervoer ook als een sociale functie voor mensen die niet over een auto beschikken. Dit zijn vooral ouderen en jongeren (scholier/student). Het aantal ouderen in de maatschappij sterk blijft stijgen. Ouderen stellen bijzondere eisen aan het openbaar vervoer zoals sociale veiligheid, comfort en toegankelijkheid. Het huidige openbaar vervoer is daar in het algemeen nog steeds te weinig geschikt voor.

5.2 Kolibri

Om de bereikbaarheid van het netwerk Assen-Groningen te garanderen wordt een kwaliteitssprong voor het openbaar vervoer voorbereid onder de naam Kolibri. Er worden plannen voorbereid waarmee in de toekomst de bereikbaarheid van met name de voorzieningen en werkgelegenheidscentra in de grootste steden gegarandeerd kan worden. Het Kolibri-netwerk vervult in de regio Groningen Assen primair een strategische functie. Het Kolibri-netwerk zal ook van grote invloed zijn op het toekomstig OV-systeem in Assen.

Met Kolibri moet tussen Assen en Groningen vier maal per uur een light train rijden naast de twee intercity's. De light train stopt in Assen op de stations Noord, Centraal, Zuid. Station Assen Noord wordt ter hoogte van de wijk Marsdijk aan het bestaande spoor geprojecteerd. De halte wordt met name gericht op de bewoners Marsdijk en op de gebruikers van Messchenveld. Station Assen Zuid is vooral aantrekkelijk in combinatie met ontwikkeling bedrijventerrein in de directe omgeving daarvan en het TT-circuit.



Figuur 6: Kolibriprogramma

Het centraal station van Assen zal met een extra spoor/perron aangepast moeten worden op de light train. Hier sluit het streekvervoer aan het railvervoer en de bus op de bus. Assen vervult een belangrijke overstapfunctie voor het landelijke gebied rondom Assen. Om de overstap trein – bus maar ook de overstap bus – bus ter verbeteren moet het busstation worden heringericht. Bij de herinrichting wordt ook de aansluiting van het station op de Overcingellaan betrokken.

Ter hoogte van het Achillesterrein langs wegvak Peelo en langs de Europaweg West ter hoogte van de Tweede Hoofdonsluiting van Kloosterveen worden knooppunten gerealiseerd. Op deze knooppunten kunnen reiziger in- en/of overstappen op bussen richting centrum/station, Groningen en Smilde/Drachten. Aan de bereikbaarheid en inrichting van knooppunten van openbaar vervoer worden hoge eisen gesteld. Daarnaast moet bij de knooppunten een goede wachtgelegenheid en voldoende parkeergelegenheid voor fietsen en/of auto's aanwezig zijn.

5.3 Functie openbaar vervoer strategische functie

Het openbaar vervoer heeft een strategische functie als het betrekking heeft op de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto. Een goede concurrentiepositie kan opgebouwd worden door snelle, frequente, directe en comfortabele verbindingen op kansrijke vervoersrelaties. In het algemeen geldt voor reizigers die over een auto kunnen beschikken, dat aan twee voorwaarden tegelijk moet worden voldaan om de auto te laten staan en gebruik te maken van het openbaar vervoer, namelijk:

- ☞ als het gebruik van de auto op problemen stuit (files, parkeerproblemen en dergelijke);
- ☞ als het openbaar vervoer voldoende aantrekkelijk is, hetgeen wil zeggen dat de kwaliteit aanzienlijk boven de basiskwaliteit moet liggen.

Bij Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) ligt de kwaliteit dermate hoog dat het openbaar vervoer een goed alternatief kan vormen voor het gebruik van de auto. HOV is slechts exploitabel bij omvangrijke, gebundelde vervoersstromen.

Sociale functie

De gemeente Assen hecht grote waarde aan de sociale functie van het openbaar vervoer. De gemeente onderkent dat het huidige grootschalige openbaar vervoer met vaste route en vertrektijden, daarvoor niet altijd de meest geschikte oplossing vormt. De sociale functie van het openbaar vervoer is gericht op het bieden van verplaatsingsmogelijkheden aan hen die niet over een eigen vervoermiddel (fiets of auto) kunnen of willen beschikken.

De servicebus in Assen is een goed voorbeeld van openbaar vervoer met een sociale functie. Vooral ouderen zijn gebaat bij een bus (en chauffeur) die is afgestemd op wensen van de reiziger.

5.4 Opbouw van het OV-netwerk in hoofdlijnen

De zwaarste openbaar vervoerrelaties zijn de relaties met Groningen en de relaties met de rest van het land in zuidelijke richting. De spoorlijn Groningen-Assen-Zwolle wordt daarom als drager van het OV-systeem in Assen gezien met twee nieuwe haltes Assen Noord en Assen Zuid. Deze basis wordt aangevuld met regionale en lokale busdiensten.

Trein

Station Assen is opgenomen in het Intercitynet, met een frequentie van één trein per uur. Daarnaast rijdt er twee maal per uur een stoptrein tussen Groningen en Zwolle. Het streven is in 2007 per uur twee intercity's en twee stoptreinen tussen Groningen-Assen-Zwolle te laten rijden.

Landelijk is er sprake van twee nieuwe spoorlijnen die ook voor Assen van betekenis zijn, namelijk:

- ☞ De *Zuiderzeelijn*, als hoge snelheidsverbinding Amsterdam-Lelystad-Heerenveen-Groningen. Bij de Zuiderzeelijn hoort een snelle verbinding van Assen naar Groningen.
- ☞ De *Hanzelijn*, een spoorverbinding tussen Lelystad en Zwolle, waardoor de reistijd vanuit Assen naar Amsterdam bekort zal worden.

Q-liner

De Q-liner (voorheen Interliner/Aggloliner) naar Groningen vormt een hoogwaardige busverbinding als onderdeel van het verbindend net. Kenmerkend zijn een hoge snelheid, comfort en betrouwbaarheid. De Q-liner onderhoudt verbindingen over een langere afstand met grote halteafstanden. De Q-liner moet concurreren met de auto voor verplaatsingen tussen Groningen en Assen (met name Assen Noord en West). Met een aanpassing van de route van Q-liner krijgen bewoners van Kloosterveen met ingang van januari 2005 een directe verbinding met Groningen.

Regionaal verbindend busnet (strategische functie)

Het regionaal verbindend busnet richt zich primair op verplaatsingen over grotere afstanden en biedt vooral reismogelijkheden tussen grotere kernen onderling.

De kenmerken van een regionaal verbindend net zijn onder meer dat het aantal haltes beperkt zijn, zodat de fiets meer als voor- en natransport gebruikt moet worden. De frequentie is bij voorkeur minimaal tweemaal per uur in de spits en minimaal eenmaal per uur daarbuiten, gedurende zeven dagen per week tussen 07.00 uur tot 23.00 uur. Het regionaal verbindend net bestaat in Assen uit de lijnen: Assen-Veendam, Assen-Stadskanaal, Assen-Emmen, Assen-Drachten en Assen-Groningen.

Regionaal ontsluitend busnet

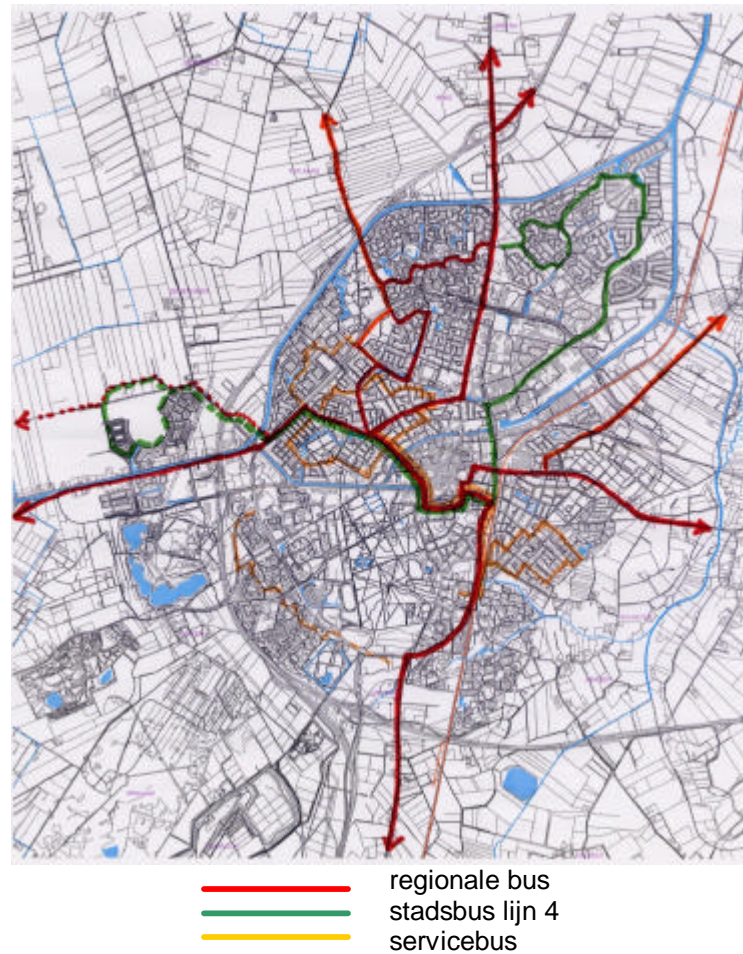
De functie van het regionaal ontsluitend net is de 'voeding' van het regionaal verbindend net. Omdat het regionaal verbindend net alleen de grotere kernen verbindt, worden kernen met een geringer vervoerspotentieel aangesloten op het regionaal ontsluitend net. Dit net kent een aangepast frequentie en een lagere reissnelheid dan het verbindend net. Aankomst- en vertrektijden zijn

afgestemd op het verbindend net. De volgende bestemmingen worden vanuit Assen bediend: Assen-Vries-Eelde/Paterswolde-Groningen, Assen-Norg-Roden, Assen-Meppel, Assen-Rolde-Gieten-Veendam, Assen-Loon-Annen-Zuidlaren-Groningen, Assen-Hooghalen-Zweeloo en Assen-Veenhuizen-Haulerwijk-Drachten

Lokaal openbaar vervoer

De gemeente hanteert het uitgangspunt dat vanuit elke grotere woonwijk de binnenstad, het Wilhelminaziekenhuis en het NS-station per openbaar vervoer bereikbaar zijn. Daarenboven moet vanuit de wijken Peelo en Marsdijk te zijner tijd een station Assen Noord bereikbaar zijn. Ter beperking van het woon-werkverkeer met de auto moeten ook concentraties van werkgelegenheid per openbaar vervoer bereikbaar zijn.

Het vervoerspotentieel hangt vooral samen met het inwonertal en de afstand tot de binnenstad/NS-station. Gelet hierop bieden de wijken Kloosterveen, Marsdijk en Peelo het hoogste vervoerspotentieel. Vooral voor deze lijnen kan er sprake zijn van een strategische functie. Voor verplaatsingen binnen Assen moet de concurrentie met de auto vooral op deze lijnen worden gevoerd. In verband met de strategische functie moet er voor de wijken Kloosterveen, Marsdijk en Peelo sprake zijn van kwalitatief hoogwaardig vervoer. Hierbij is minimaal een halfuurdienst gewenst.



Figuur 7: openbaar netwerk

In wijken zoals Pittelo, Baggelhuizen, Assen-Noord, Westerpark, Noorderpark en Assen-Oost is het vervoerspotentieel geringer en zal de nadruk liggen op het gebruik van de fiets. De regionale buslijnen rijden in veel gevallen langs de rand van de wijk. Toch is het te rechtvaardigen ook hier een ontsluiting per lokaal openbaar vervoer te handhaven dan wel te realiseren. In de praktijk maken hier vooral ouderen gebruik van het openbaar vervoer. De gemeente wil hierbij rekening houden met meer flexibele vormen van openbaar vervoer die meer inspelen op de vraag vanuit de reiziger. De servicebus in Assen is hiervan een goed voorbeeld.

De halte Weiersstraat, nabij de HEMA, is de belangrijkste halte in de binnenstad zowel voor regionaal als lokaal openbaar vervoer. Met de ontwikkelingen in het Cultureel Kwartier zal deze halte kwalitatief verbeterd worden.

5.5 Pendelbussen

Tussen het Veemarktterrein en de hoek Groningerstraat-Oudestraat wordt sinds 1996 op zaterdag een gratis pendeldienst onderhouden. Deze service aan de bezoeker van de binnenstad zal gecontinueerd worden. De pendelbus Kloosterveen (vanaf carpoolplaats bij de ANWB) zal een ander karakter moeten krijgen. In de huidige vorm vormt deze pendelbus een concurrent voor de reguliere buslijnen. Met ingang van 2005 wordt in Assen het Eurokaartje geïntroduceerd voor de koopavond en zaterdag. Voor €1,00 per enkele reis kan de reiziger binnen Assen gebruik maken van de regionale of stadsbus. De winkelexpres kan zowel door de burger als door de bezoekers uit de regio gebruikt worden. De bezoeker uit de regio kan de auto parkeren, aan de rand van de stad, op een geschikt parkeerterrein om vervolgens over te stappen op een streek- of stadslijn. Een goed voorbeeld hierin is het Achilles-parkeerterrein bij Marsdijk.

5.6 Doorstroming

Op het gebied doorstroming van het openbaar vervoer is al geïnvesteerd in het nemen van maatregelen t.b.v. een betrouwbare dienstregeling, het verbeteren van de bereikbaarheid en het comfort van de haltes. Door de voorgestane maatregelen op wegvak Peelo zal de doorstroming van het openbaar vervoer aanzienlijk verbeteren. Rondom het busstation en op de Overcingellaan moeten nog oplossingen worden onderzocht om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren. De bus verliest in de huidige situatie te veel tijd bij het verlaten van het busstation. Bij een aantal verkeerslichten is, door toepassing van VETAG (beïnvloedingsmogelijkheid bij verkeerslichten), nog rijtijdwinst voor het openbaar vervoer te behalen.

In de toekomst moet, naast logische voorzieningen alsabri, prullenbak, en fietsenstalling, rekening worden gehouden met aanpassingen aan de haltes ten behoeve van de toegankelijkheid van minder valide reizigers.

6. fiets

6.1 Algemeen

De fiets is naast lopen de meest milieuvriendelijke vorm van vervoer. Er worden geen fossiele brandstoffen gebruikt die uitstoot van schadelijke stoffen met zich meebrengen. Vooral op de korte afstanden, waar de fiets een goed alternatief is, is de uitstoot van auto's het grootst.

De fiets heeft in Assen een belangrijke functie. De fiets wordt in Assen vooral gebruikt voor de reismotieven winkelen en onderwijs en in iets mindere mate voor de reismotieven woon en sociaalrecreatief. De fiets wordt het minst gebruikt in het zakelijk verkeer. De fiets heeft ook belangrijke rol in het voor- en natransport bij het openbaar vervoer, de zogenoemde ketenmobiliteit. Een sturend fietsbeleid heeft kansen in een stedelijk gebied.

Gelet op de schaal van Assen vormt daarom juist de fiets een heel belangrijk alternatief voor de auto voor verplaatsingen vanuit de woonwijken naar de binnenstad (woon-winkel en woon-werk). Ook de belangrijkste concentraties van voortgezet onderwijs en werkgelegenheid liggen op een aanvaardbare fietsafstand vanuit de woongebieden.

Het fietsverkeer kan uitstekend geconcentreerd worden op zogenaamde primaire en secundaire fietsroutes.

De hoofdlijn van het fietsbeleid blijft het realiseren van een veilig hoofdfietsroutenetwerk van goede kwaliteit. Uitgangspunt is het verbeteren van de aantrekkelijkheid van het gebruik van de fiets. Hierbij gaat het vooral om het verbeteren van doorstroming, veiligheid en comfort.

Voor verplaatsingen vanuit andere kernen naar Assen kan de fiets een belangrijke rol spelen voor zover die kernen op een niet al te grote afstand liggen. Het gaat de dorpen Vries, Tynaarlo, Loon, Gasteren, Rolde, Hooghalen, Witten, Bovensmilde, Smilde, Norg, Ter Aard en Zeijen, die hemelsbreed op een afstand van niet meer dan 10 à 15 kilometer van de bestemming liggen.

De routes vanuit deze kernen moeten comfortabel en snel zijn en aansluiten op het primaire fietsnetwerk van Assen. De Milieufederatie en Fietsersbond geven aan dat vooral op de relatie Rolde-Assen het gebruik van de fiets vergroot kan worden.

6.2 Het fietsnetwerk

In het Fietsbeleidsplan uit 1993 zijn fietsroutes ingedeeld in drie categorieën, namelijk: primaire routes, secundaire routes en recreatieve routes. Een aantal routes is in de loop der jaren in diverse uitvoeringsprogramma's verbeterd.



figuur 8 : fietsnetwerk

Ontbrekende schakels + kwaliteitsverbetering

Het fietsnetwerk in Assen is nagenoeg compleet en kent weinig ontbrekende schakels. Ontbrekende schakels in het netwerk zijn o.a. nog:

- /// Prof. Prakweg;
- /// Europaweg West; fietspad Kortbossen – Haarweg – Beilerstraat;
- /// recreatief fietspad Eleveld;
- /// recreatief fietspad Enkeerdpad – Vriezerweg;
- /// (recreatief) fietspad langs het Havenkanaal (een route die de Milieufederatie als kansrijk heeft aangegeven.)

Het bestaande netwerk zal regelmatig getoetst moeten worden aan de ontwikkelingen.

Het fietsnetwerk in Assen moet kwalitatief nog wel worden verbeterd. Voorbeelden hiervan zijn:

- /// Groningerstraat;
- /// Vaart zuidzijde en noordzijde;
- /// Industrieweg;
- /// Fokkerstraat;

6.3 Inrichtingseisen fietspaden

Als basiseis voor de inrichting van het fietsnetwerk geldt dat deze fietsvriendelijk en aantrekkelijk moet zijn. De fietsinfrastructuur moet in Assen een samenhangend geheel zijn en aansluiten op alle herkomsten en bestemmingen van fietsers, waarbij omrijden tot een minimum beperkt is. De fietsinfrastructuur moet verkeersveilig zijn. Een vlotte doorstroming op een egaal wegdek maakt het fietsen aantrekkelijker. Aan primaire en secundaire fietsroutes worden hogere eisen gesteld dan aan recreatieve routes. De 'directheid' de omrijfactor van een primaire route (de verhouding tussen de werkelijke fietsafstand en de hemelsbrede afstand) is meestal lager dan van een secundaire route. Primaire en secundaire fietsroutes hebben bij voorkeur voorrang bij kruispunten. Bij verkeerslichten moeten fietsers geen sluitpost zijn in de verkeersregeling. Waar mogelijk moet de regeling '4 richtingen fietsers gelijk groen' worden toegepast. Het is belangrijk deze maatregel te evalueren.

De gemeente heeft in 2000 deelgenomen aan het project Fietsbalans van de Fietsersbond. De gemeente scoort goed op een flink aantal punten, maar in verhouding met andere vergelijkbare gemeenten schieten met name de veiligheid en het comfort (verharding en de staat van onderhoud daarvan) tekort.

De inzet zal de komende jaren gericht zijn op het verbeteren van de kwaliteit van de fietsvoorzieningen. Hierbij moet optimaal worden aangesloten op projecten zoals herinrichting, groot onderhoud of vervanging riolering. Voorbeelden hiervan zijn: Thorbeckelaan, Groningerstraat en Roldertunnel. Primaire fietsroute moeten bij voorkeur worden uitgevoerd in asfalt of beton. Kleine irritaties voor fietsers zoals oneffenheden moeten snel hersteld of aangepast worden. De gemeente Assen heeft voor deze kleine irritaties een meldpunt.

Bij het realiseren van nieuwe woonwijken of bedrijfsterreinen of herinrichten van bestaande gebieden moet rekening worden gehouden met de kwaliteitswensen die een fietser stelt. Specifieke locaties zoals wijkcentra of schoolomgeving vragen extra aandacht.

6.4 Fietsenstallingen

De binnenstad, het NS-station en scholen voor voortgezet onderwijs zijn de belangrijkste bestemmingen voor fietsers in Assen. Op deze plaatsen is de parkeerproblematiek en diefstalgevoeligheid voor fietsers het grootst. Het is van essentieel belang dat fietsers op een adequate en veilige manier hun voertuig kunnen stallen. De kwaliteit van de voorzieningen moet voldoen aan de eisen van deze tijd. De bewaakte fietsstalling in de binnenstad wordt gerealiseerd in de Mercuriusparkeergarage. Het streven is om op meer plaatsen in centrum, bij voorkeur ook in het te ontwikkelen Culturele Kwartier, bewaakte stallingen te realiseren. Om in te kunnen spelen op de incidentele behoefte aan bewaakte stalling wordt geëxperimenteerd met een flexibele bewaakte fietsenstalling. Deze snel te verplaatsen en op te zetten stalling wordt gebruikt op marktdagen en bij evenementen.

Het abonnement van de gemeentelijke bewaakte stalling(en) moet aantrekkelijk worden gemaakt.

In het centrum zijn op diverse locaties fietsstandaards en -rekken aanwezig. In de toekomst zal ook meer rekening worden gehouden met andere maatvoeringen van fietsen. Op basis van ervaringen van fietsers en de Fietsersbond kunnen de stallingsmogelijkheden nog verder uitgebreid worden. Bij bestaande winkelcentra maar ook bij een nieuw winkelcentrum zoals Kloosterveste moeten aantrekkelijke stallingsmogelijkheden aanwezig zijn.

Bij bushaltes wordt het aantal stallingsmogelijkheden fors uitgebreid. Het aanbieden van fietskluisen moet onderzocht worden. Vooral bij knooppunten van openbaar vervoer moet met een goede stallingsgelegenheid rekening worden gehouden. In het stationsgebied wordt gewerkt aan een kwalitatieve en kwantitatieve verbetering van de fietsenstallingen bij het NS station. Het aantal onbewaakte plaatsen is intussen toegenomen tot ruim 600 en het aantal bewaakte plaatsen zal stijgen tot ca. 1.500. De inschatting is dat binnen afzienbare tijd de extra capaciteit gerealiseerd is.

7. voetganger

7.1 Algemeen

De voetganger heeft een belangrijke rol in het vervoerssysteem. Vooral bij korte afstanden moet de afstand eenvoudig, snel en schoon te voet te overbruggen zijn. Daarnaast beginnen veel van de verplaatsingen te voet. Hiermee is bijna iedere verkeersdeelnemer dagelijks voetganger.

De categorisering van het wegennet heeft geleid tot grote verblijfsgebieden. Het centrum en de woonwijken zijn grotendeels verblijfsgebieden. Door de invoering van 30 km/uur in woonwijken wordt het voor de voetganger veiliger. In een veiliger omgeving zal meer gelopen worden. Hiermee kan het gevoel van sociale veiligheid worden verbeterd. Bij de inrichting van het verblijfsgebied is voor de voetganger met name de oversteekbaarheid van belang. Voetgangers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. Veilige looproutes en oversteekmogelijkheden verdienen veel aandacht. Specifiek ouderen en kinderen zijn vaak lopend onderweg. Voor ouderen en mindervaliden is het van belang dat de voorzieningen ook toegankelijk zijn voor rollators. Een veilige buurt/schoolomgeving zorgt ervoor dat kinderen eerder zelfstandig naar school kunnen gaan.

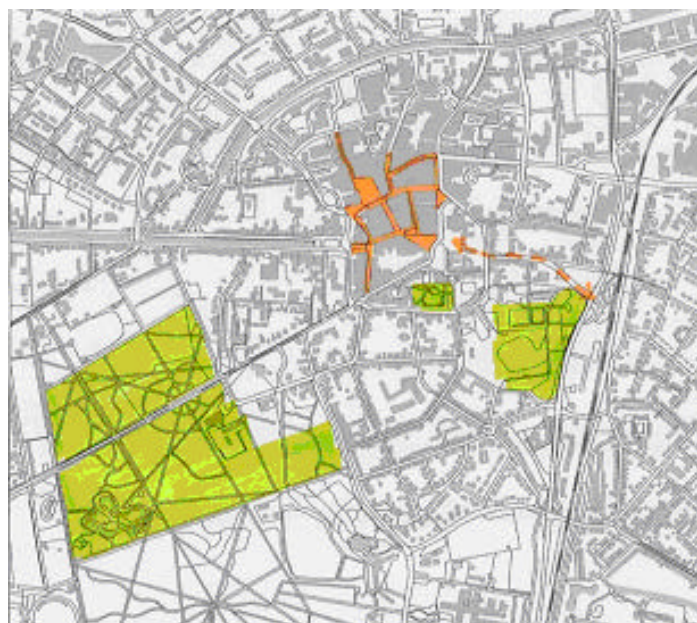
7.2 Voetgangersgebied


Assen kent al sinds 1972 een vrij omvangrijk voetgangersgebied in het kernwinkelgebied. In de loop der jaren is het voetgangersgebied tot de huidige omvang uitgebreid. Op een ruime afstand daaromheen ligt de binnenring. Het merendeel van de openbare, betaalde parkeerplaatsen ligt in de zone tussen de binnenring en het voetgangersgebied. Veel parkeerplaatsen binnen de parkeerring bevinden zich in het gebied ten noorden van het Koopmansplein. Het voetgangersgebied zal nog beperkt uitgebreid worden rondom het Ceresplein naar aanleiding van de ontwikkelingen op en rond het Neptunusplein. Bij de ontwikkelingen rondom de Rolderstraat zal de voetganger een belangrijk uitgangspunt zijn voor de inrichting. Voor een verder uitbreiding van het voetgangersgebied zal altijd een afweging plaatsvinden met bereikbaarheid en parkeergelegenheid.

In het voetgangersgebied moet specifiek aandacht zijn voor mindervaliden. De aandacht zal voornamelijk gericht zijn op obstakelvrije, vlakke looproutes. De haalbaarheid van specifieke gidslijnen door het voetgangersgebied voor blinden en slechtzienden moet nader onderzocht worden.

Door het voetgangersgebied loopt een aantal fietsroutes. Voornamelijk is er geen aanleiding om deze fietsroutes door het centrum op te heffen.

In het voetgangersgebied kan het bevoorradingsverkeer gemiddeld van 7.00 tot 13.00 uur en van 17.30 tot 20.00 uur terecht. Dit geldt ook voor invalidervoertuigen.



	voetgangersgebied
	belangrijke route
	wandelgebied

Figuur 9: voetgangersgebied

7.3 Looproutes

De bezoeker die met de auto naar de binnenstad komt wordt uiteindelijk voetganger in de binnenstad. Het is belangrijk dat deze bezoeker de parkeergelegenheid eenvoudig weet te vinden. Het is nog belangrijker dat deze bezoeker via een aantrekkelijke, logische weg het voetgangersgebied weet te bereiken. Op een aantal parkeerterreinen en in parkeergarages kan extra, specifieke informatie worden gegeven. De realisatie van meer informatie aan de voetganger middels plattegronden of specifieke voetgangersbewegwijzering vergroot de aantrekkelijkheid voor de bezoeker van de binnenstad.

De Stationsstraat is, als onderdeel van de looproute van het station naar het centrum, voor de openbaar vervoerreiziger de entree van de stad. Dit visitekaartje moet herkenbaar, aantrekkelijk en sociaal veilig zijn. Het landgoed Overcingel kan bijdragen aan de aantrekkelijkheid van de route. Op deze route moet de voetganger voldoende ruimte hebben.

Op looproutes waarvan relatief veel gehandicapten en slechtzienden gebruikmaken zijn extra voorzieningen nodig. Voorbeelden van voorzieningen zijn rateltickers bij verkeerslichten en (bruikbare) inritjes voor rolstoelen/rollators bij kruispunten.

Voor de recreatieve wandelaar heeft Assen veel te bieden. De Gouverneurstuin ligt in het centrum en het Asserbos is op loopafstand vanuit het centrum te bereiken. Rondom het centrum kan een aantrekkelijke wandelroute worden gecreëerd. Maar ook aan de rand van Assen, zoals bij Bos/golfterrein, Baggelhuizerplas en in het Stroomdallandschap Drentse Aa zijn aantrekkelijke wandelroutes mogelijk.

8. goederenvervoer

Het wegvervoer blijft voor het binnenlands goederenvervoer verreweg de belangrijkste vervoerswijze. Dit staat haaks op het overheidsstreven om meer goederen te vervoeren per spoor en over water en minder over de weg. In 2020 zal naar verwachting het goederenvervoer ongeveer verdubbeld zijn ten opzichte van 1995. De groei van het goederenvervoer is aanmerkelijke hoger dan die van het personenvervoer.

De groei van het vrachtautoverkeer in de omgeving van Assen heeft vooral consequenties voor de doorstroming op de N33, door het grotere aandeel vrachtauto's zal de N33 dichtslippen. Maar ook het hoofdwegennet van Assen zal geconfronteerd worden met een toenemend aantal vrachtauto's. Op dit moment zijn er geen grote problemen met het goederenvervoer van en naar economische gebieden in Assen. Gezien de ontwikkeling in de toename van de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer op de hoofdwegen kunnen problemen in de bereikbaarheid ontstaan. Het is dan ook gewenst de bereikbaarheidsroutes 'open' te houden voor het goederenvervoer. Op deze routes moet terughoudend worden omgegaan met obstakels en bij de vormgeving moet rekening gehouden worden met het vrachtverkeer. Een filevrije infrastructuur is voor de groei van de bedrijvigheid goed. Het is één van de sterke punten voor vestiging van nieuwe bedrijven. Door het concentreren van bedrijvigheid in de nabijheid van de hoofdwegenstructuur is de bereikbaarheid optimaal en is de overlast voor de verblijfsgebieden beperkt.

Voor het goederenvervoer zijn in Assen vooralsnog geen aparte routes voorgeschreven. Logischerwijs zal het goederenvervoer gebruik maken van de hoofdroutes. Het centrum van Assen is omgeven door een zogenaamde binnenring. Vanaf de binnenring is de autoluwe binnenstad van Assen binnen de venstertijden bereikbaar voor het bevoorradingsverkeer. Het ingestelde systeem is een goede maatregel om het vrachtverkeer en de bezoekers van de binnenstad te scheiden. Ervaring leert dat de vervoerder zich niet altijd aan de regels van venstertijden houdt. Daarom wordt overwogen het voetgangersgebied, buiten de venstertijden, fysiek af te sluiten.

De beperking door de venstertijden geeft voor ondernemers en leveranciers af en toe problemen. Voor een oplossing voor dit, nu nog beperkte, probleem is een stedelijk distributiesysteem op de schaal van Assen nog te klein.

Als de binnenstad van Assen met meer functies/voorzieningen wordt geïntensiveerd, is het van groot belang de bereikbaarheid van de winkels en bedrijven voor goederenvervoer te blijven garanderen.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn landelijke regels vastgesteld. In Assen zal, in samenwerking met de provincie Drenthe, een routingssysteem voor het vervoer van gevaarlijke

stoffen worden voorgesteld. Hierop kunnen door de gemeente ontheffingen/vergunningen worden verleend. De handhaving zal een aantal keren per jaar plaatsvinden.

Het vervoer over water naar bedrijfsterrinen heeft in Assen nauwelijks een functie. Gezien de beperkte mogelijkheden van het Noord Willemskanaal (tot 600 ton) en de Drentse Hoofdvaart (alleen recreatief) mogen geen grootse ontwikkelingen in uitbreiding worden verwacht.

9. parkeren

9.1 Algemeen

De gemeente voert een actief, volgend parkeerbeleid, met als doel de beschikbare parkeerplaatsen zo goed mogelijk te verdelen. Met name in de binnenstad vindt een regulering plaats, waarbij door middel van een maximum parkeerduur en/of een parkeertarief de beschikbare parkeerruimte zo goed mogelijk wordt benut. Daarbij hebben in de binnenstad bezoekers prioriteit. Assen heeft een uitgebreide verzorgingsfunctie voor de regio. Parkeren bepaalt hierbij mede de aantrekkelijkheid van de binnenstad. Ongeveer 55% van de bezoekers van de binnenstad komt met de auto. Door middel van mogelijkheden voor langparkeren, parkeervergunningen en abonnementen wordt tegemoet gekomen aan de parkeerbehoefte van bewoners en werkers in de binnenstad. Aanvullende regelingen moeten zorgen voor een goede parkeersituatie in de periferie rondom de binnenstad.

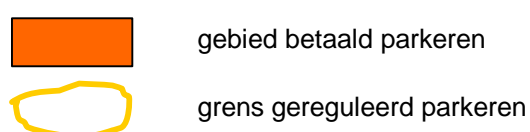
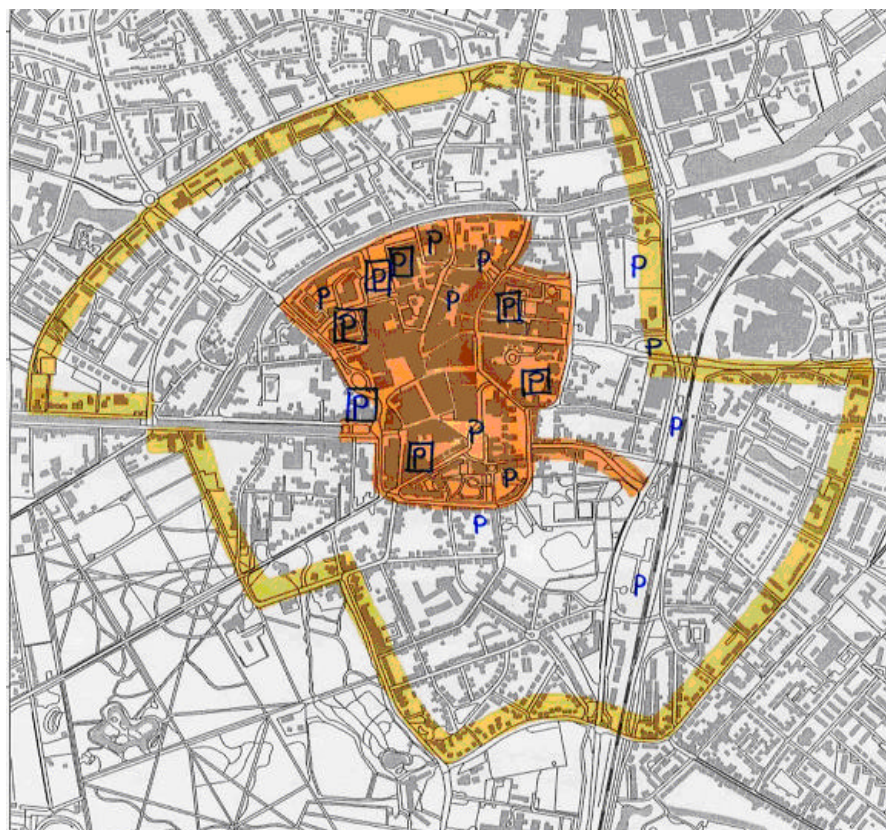
De gemeente streeft ernaar om door middel van mobiliteitsmanagement en flankerend beleid de behoefte aan parkeerplaatsen te beheersen. Bij dit beleid zal de regionale functie van Assen in de regio zeker mee tellen in de vaststelling van de parkeerbehoefte in de binnenstad. Om het beleid goed te kunnen uitvoeren is het belang de parkeervoorzieningen in eigendom te hebben. Het beheer en onderhoud aan parkeervoorzieningen kan eventueel uitbesteed worden.

9.2 Parkeerplaatsen.

In de binnenstad van Assen zijn ongeveer 2.600 openbare, betaalde parkeerplaatsen, waarvan 1300 plaatsen op maaiveld en ruim 1300 in parkeergarages. In de praktijk blijkt dat op dit moment de capaciteit door de week altijd in de behoefte kan voorzien en dat er op koopavonden en de zaterdagmiddag in combinatie met Veemarktterrein in het algemeen nog voldoende capaciteit is. Het geregistreerde gebruik van betaalde parkeerplaatsen vertoont jaarlijks een zeer lichte stijging. Het Veemarktterrein, met ruim 800 (gratis) parkeerplaatsen nabij de binnenstad, fungeert als buffer in de parkeerbehoefte van de binnenstad. Op een drukke zaterdag is er nog vrije ruimte voor ongeveer 200 auto's. Tegen deze achtergrond blijkt dat er thans geen structureel tekort is aan parkeercapaciteit. Wel is sprake van parkeeroverlast in woonbuurten rondom de binnenstad.

Ook in de toekomst zal de parkeercapaciteit in de binnenstad niet worden afgestemd op het drukste moment. In een beperkt aantal situaties zal men een langere, maar wel acceptabele, loopafstand moeten accepteren. In 2006 zal de parkeergelegenheid in de binnenstad uitgebreid zijn naar 2.900 betaalde parkeerplaatsen, 1.900 in garages en 1.000 op straat. Een eventuele verdere uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen wordt gekoppeld aan een uitbreiding van functies in de binnenstad. Een groeiende stad zal er voor moeten zorgen dat de beschikbare parkeergelegenheid meegroeit. In een Assen met 80.000 inwoners zijn in de binnenstad ongeveer 3.300 parkeerplaatsen nodig. Nieuwe functies moeten voorzien in hun eigen parkeerbehoefte. Voorbeelden hiervan zijn de herontwikkeling van de TPG-locatie en het Cultureel Kwartier. De parkeergarage in het Cultureel Kwartier dient te voorzien in de parkeerbehoefte van de ontwikkelingen in dit gebied en ter vervanging van ca. 70 parkeerplaatsen op maaiveld in de directe omgeving.

In de afgelopen jaren is het aantal straatparkeerplaatsen op diverse locatie in de binnenstad afgenomen. Deze parkeergelegenheid is vervangen door parkeerplaatsen in garages. Om de binnenstad aantrekkelijk te houden voor bezoekers die doelgericht aankopen doen is het van belang een substantieel aantal straatparkeerplaatsen (800 tot 1000) in de binnenstad te behouden. De binnenstad van Assen heeft diverse branches die sterk afhankelijk zijn van kort (straat)parkeren. Te weinig straatparkeerplaatsen in de binnenstad kan uiteindelijk leiden tot minder bezoekers en overlast in de woonbuurten rondom de binnenstad.



Figuur 10: huidige / toekomstige zone betaald parkeren

9.3 Parkeerring

De parkeerring, als ontsluiting naar de parkeergarages, rondom de binnenstad blijft gehandhaafd. Langs de gehele parkeerring functioneert thans een statisch parkeerverwijssysteem. Bij de parkeergarages wordt ter plaatse de aanduiding 'vrij' of 'vol' aangegeven. Om een optimaal gebruik van de parkeerplaatsen mogelijk te maken is het invoeren van een dynamisch verwijssysteem gewenst. Hiermee kan in de binnenstad een beperking van (onnodige) autokilometers worden bereikt. De entree van een parkeergarage moet voor de weggebruiker herkenbaar duidelijk bewegwijzerd zijn.

9.4 Parkeertarieven

Voor parkeerplaatsen op maaiveld geldt dat thans betaald moet worden op maandag t/m zaterdag van 9.00 uur tot 18.00 uur en op de vrijdag (koopavond) bovendien van 18.00 uur tot 21.00 uur. Voor de parkeergarages geldt het regime van betaald parkeren op alle dagen en gedurende 24 uur per dag. Voor het parkeren op maaiveld gelden in Assen thans 3 parkeertarieven. Het hoogste tarief geldt voor de parkeermogelijkheden die direct aansluiten aan het voetgangersgebied en de grotere parkeerterreinen in het noordelijk deel van de binnenstad. Het laagste tarief geldt voor parkeergelegenheid op grotere afstand van het voetgangersgebied. Voor invalidenparkeerplaatsen geldt uitsluitend het lage tarief. Voor de parkeergarages geldt het hoge tarief (tarief berekend per 30 minuten), echter alleen voor de eerste 5 uur. Daarna geldt het lage tarief (tarief berekend per 30 minuten) tot een maximum dagtarief is bereikt. Voor de parkeergarages gelden verder een gereduceerd nacht- en weekendtarief.

Uitgangspunt voor het te voeren tariefbeleid is een zakelijke benadering. Minimaal moeten de exploitatiekosten (inclusief een nieuwe parkeergarage bij het Cultureel Kwartier) gedekt kunnen worden. Op termijn is een ontwikkeling denkbaar waarbij niet de kosten, maar de schaarste van het product centraal staat (parkeertarieven als marktgericht reguleringsinstrument). Daarbij worden ook de effecten op het bezoek van de binnenstad mee in de beschouwing genomen.

9.5 Parkeren in de periferie

De woonstraten in de periferie van de binnenstad worden in toenemende mate gebruikt door werkers en bezoekers van de binnenstad. Hierdoor ontstaan parkeerproblemen voor bewoners die niet over een parkeerplaats op eigen erf beschikken. In een deel van de woonstraten is in de huidige situatie het 'parkeren vergunninghouders' ingevoerd. Bewoners en bedrijven in deze straten kunnen tegen betaling een parkeervergunning voor belanghebbenden krijgen. Zij mogen dan parkeren in de straat waar zij wonen.

Het huidige systeem wordt vervangen door een systeem waarin de hele buurt een gebied is van betaald parkeren waarbij bewoners een vergunning kunnen aanschaffen. Met een dergelijk systeem ontstaat er ook parkeerruimte voor bezoekers van de buurt. Het aantal vergunningen per woning is afhankelijk van het aantal beschikbare parkeerplaatsen. In eerste instantie wordt er van uitgegaan van één vergunning per woning/bedrijf. De invoering van een nieuw uniform systeem van betaald parkeren met vergunningen voor bewoners zal vanaf 2005, in overleg met bewoners, gefaseerd worden ingevoerd. Hierbij wordt begonnen met de buurten ten zuiden en westen van de binnenstad. In deze buurten is de parkeeroverlast van langparkeerders nu het grootst.

Zowel ten noorden, ten zuiden als ten oosten van het NS station bevinden zich P+R-terreinen (eigenaar NS Vastgoed). In de toekomst zal, volgens de NS, de capaciteit naar ca. 350 (betaalde) parkeerplaatsen uitgebreid worden. Dat is meer dan in de huidige situatie (ruim 240 plaatsen). NS Vastgoed heeft de kwaliteit van de parkeergelegenheid aan de zuidzijde van het station in 2004 sterk verbeterd in combinatie met de invoering van betaald parkeren. Voorkomen moet worden dat er een parkeerdruk ontstaat door langparkeerders op de directe (woon)omgeving van het station, zowel ten westen als ten oosten van de spoorlijn. Parkeren in de schil is daarom ook van toepassing voor een deel van Assen Oost. In het najaar van 2004 is in een aantal straten al vergunningparkeren voor bewoners ingevoerd.

Het Veemarktterrein blijft voorshands beschikbaar als gratis parkeerterrein voor langparkeren. Wel bestaat de mogelijkheid om bij de realisatie van een supermarkt aan de noordzijde van het terrein gedeeltelijk betaald parkeren in te voeren. Ook kan te zijner tijd een laag parkeertarief, onder behoud van de mogelijkheid voor langparkeren, worden ingevoerd indien dit uit oogpunt van regulering wenselijk wordt geacht. Het Veemarktterrein is ca. 5 weken per jaar evenemententerrein waardoor het aantal parkeerplaatsen beperkt is. Als op deze locatie een parkeergarage gerealiseerd wordt, zal vanzelfsprekend het regime van het betaald parkeren gaan gelden.

In de directe omgeving van de binnenstad en vooral in de omgeving van het toekomstige Cultureel Kwartier wordt overwogen de periode van betaald (straat)parkeren uit te breiden tot bijvoorbeeld 21.00 uur voor alle dagen van de week. Deze maatregel kan effectief zijn om de overlast van parkeren in de omgeving te beperken.

9.6 Parkeerregelingen

Parkeervergunningen centrum

Bewoners, werkers en bedrijven binnen het gebied waar betaald parkeren geldt, en die niet beschikken over een parkeergelegenheid op eigen erf, zijn gerechtigd een parkeerpas te kopen. Parkeerpashouders kunnen op 7, daarvoor aangewezen, locaties terecht. Er is evenwel geen gegarandeerde parkeerplaats. Een beperkte capaciteit geeft een beperkte uitgave van vergunningen

Parkeervergunningen periferie

In een deel van de woonstraten in de periferie van de binnenstad is in de huidige situatie het 'parkeren vergunninghouders' ingevoerd. Bewoners en bedrijven in deze straten kunnen tegen betaling een parkeervergunning voor belanghebbenden krijgen. Zij mogen dan parkeren in de straat waar zij wonen.

Abonnement

Een ieder kan zich een abonnement aanschaffen voor één van de parkeergarages. Men kan dan, bij de huidige bezettingsgraad tegen een gereduceerd tarief gebruik maken van de parkeergarage. Daarbij is in principe sprake van wel een gegarandeerde parkeermogelijkheid, maar geen vaste plaats.

Gehandicaptenparkeren

Aan gehandicapten, die vanaf een parkeerplaats niet meer dan 100 meter kunnen lopen, kan de landelijke invalidenparkeerkaart worden verstrekt. Op maaiveld en in parkeergarages zijn in de binnenstad ongeveer 45 gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar. De plaatsen op maaiveld in de binnenstad zijn zoveel mogelijk voorzien van parkeermeters, zodat men niet heen en weer hoeft te lopen naar een parkeerautomaat. Deze meters zijn ingesteld op het speciale lage tarief en op een maximum parkeerduur van 3 uur. Het heffen van een tarief en het beperken van de parkeerduur tot een maximum van 3 uur is bedoeld om de doorstroming te bevorderen. Door de gemeente Assen zijn aan eigen inwoners ca. 800 landelijke gehandicaptenparkeerkaarten uitgereikt.

9.7 Parkeren buiten de binnenstad

In woonwijken is parkeren bedoeld voor personenauto's. De parkeervoorzieningen zijn hierop afgestemd. Geparkeerde vrachtauto's en bussen kunnen overlast geven. Nader onderzoek moet meer informatie geven over de omvang van de overlast en welke oplossingsrichtingen mogelijk zijn.

Op termijn kan bij wijkwinkelcentra gereguleerd parkeren worden ingevoerd, indien dat uit een oogpunt van parkeerdruk of parkeerduur wenselijk blijkt te zijn. Vanzelfsprekend mag dat niet leiden tot een verschuiving van de parkeerdruk naar nabijgelegen woonstraten. Evenmin mag dat leiden tot een verstoring van onderlinge concurrentieverhoudingen met omliggende kernen. Belangrijk aspect hierin is handhaving.

Nabij elk van de drie toe- en afritten naar de A28 bevinden zich carpoolplaatsen. Van de carpoolplaats Assen Zuid moet de capaciteit worden verhoogd, met tegelijkertijd een verbetering van de bereikbaarheid en de sociale veiligheid. Op dit moment laten beide laatste aspecten te wensen over. Ook voor de carpoolplaats Assen Noord is een uitbreiding van capaciteit binnenkort aan de orde.

10. Samenhangende beleidsterreinen

10.1 Algemeen

Er zijn veel trends die invloed hebben op de ontwikkeling van het verkeer en vervoer. Het zijn de (meestal niet voorziene en beïnvloedbare) maatschappelijke en economische trends die voor een sterkere groei van het autoverkeer hebben gezorgd. Met name op deze maatschappelijke trends heeft het verkeers- en vervoersbeleid weinig invloed. De mobiliteit is in Nederland maar ook in Assen in de afgelopen tien jaar, ondanks (auto)mobilitaire remmend beleid gestaag gegroeid. Als onderdeel van de mobiliteit is het aandeel auto en trein het sterkst gegroeid. Het gebruik van de fiets en de bus bleef achter in de groei. Een ongeremde groei van het autogebruik is een bedreiging voor de leefbaarheid. Met de groei van de (auto)mobilitaire ontstaat met name in het stedelijke gebied een spanningsveld tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. Bereikbaarheid is essentieel voor het goed kunnen functioneren van de stad. Om een duurzaam evenwicht tussen bereikbaarheid en leefbaarheid in stedelijke gebieden te krijgen moet een zekere rem op de groei van de automobilitaire waarbij het gebruik andere, alternatieve vervoerswijzen versterkt moet worden. Deze andere vervoerswijzen (fiets, bus en lopen) vragen minder ruimtegebruik, zijn milieuvriendelijker en zijn meestal veiliger.

Het is van belang huidige situaties en toekomstige ontwikkeling te monitoren. Dit is niet alleen het verzamelen van verkeerskundige gegevens. Gegevens van andere beleidsterreinen zoals Ruimtelijke Ordening en Milieu zijn minstens zo belangrijk. Vooral de interactie tussen de verschillende gegevens kunnen uitkomsten genereren waarmee het slimst op ontwikkelingen kan worden ingespeeld.

10.2 Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement wordt ingezet om een optimaal gebruik te maken van infrastructuur en vervoermiddelen te bevorderen, zodat aan de mobiliteitsbehoefte tegemoet wordt gekomen met minder nadelen (gebruik schaarse verkeersruimte, milieubelasting)
Verplaatsingen over een korte afstand vormen de kern van alle verplaatsingen. De helft van alle autoritten is korter dan 7,5 kilometer. Dit hoge aandeel op de korte afstanden veroorzaakt in verhouding een groot aandeel in de problemen van de bereikbaarheid in een stedelijke omgeving, de kwaliteit van de leefomgeving en de verkeersveiligheid. Op de korte afstand zijn goede alternatieven voorhanden zoals lopen en de fiets. Voor korte ritten in Assen is de fiets een goed bruikbaar alternatief.

Het aandeel van de fiets als vervoersmiddel kan omhoog op met name op reisafstanden tot 7,5 kilometer. Voor grotere reisafstanden moet het openbaar vervoer, als mogelijk het alternatief zijn. Dit kan onder andere door de fiets in voor- en natransport van het openbaar vervoer verder te faciliteren, fietsdiefstal tegen te gaan en de fietsinfrastructuur en parkeerfaciliteiten bij knooppunten te verbeteren.

Het autoverkeer blijft tot 2010 zeker groeien en dat de oplossingen voor de lange termijn nog niet zijn gerealiseerd. De auto zal ook in de komende jaren een belangrijke rol spelen in het in- en externe verkeer in Assen. De mobiliteit blijft groeien, de bereikbaarheid voor de economische gebieden moet gewaarborgd blijven evenals de veiligheid.

Om invloed op het mobiliteitsgedrag te hebben kan het Vervoerscoördinatiecentrum Noord Nederland (VCC) een rol spelen. Met gerichte acties probeert het VCC bij bedrijven, vooral de automobilist, reisalternatieven te bieden.

10.3 Milieu, ecologie en groen

Een toename van het gemotoriseerde verkeer heeft nadelig gevolgen voor het milieu. Naast de uitstoot van schadelijke stoffen (o.a. CO₂ en fijn stof) zijn er nadelige gevolgen voor de leefbaarheid door geluidsoverlast. In Assen zijn de milieugevolgen van het gemotoriseerde verkeer nog relatief beperkt. Op een aantal locaties komen de grenzen echter in zicht. Met behulp van een nog te actualiseren verkeersmilieukaart kunnen de wijzigingen in de verkeerssituatie en de groei van het gemotoriseerd verkeer worden berekend.

De gemeente streeft er naar de leefbaarheid in de woonwijken te behouden. Maatregelen om de geluidsoverlast terug te dringen, zijn het toepassen van geluidsreducerende wegverharding, het bundelen van autoverkeer op hoofdroutes en het plaatsen van geluidswallen of schermen. Geluidsoverlast in Nederland wordt voor 40% bepaald door het verkeerslawaaï. Het is dus belangrijk om in de planvorming van nieuwbouwlocaties of de herinrichting van bestaande locaties hiermee rekening te houden.

Waar het gaat om de reductie van de gehalten fijn stof en andere schadelijke gassen in de lucht moet gedacht worden aan de verbetering van de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer.

De mogelijkheden van de gemeente om de automobiliteit, en daarmee de uitstoot van schadelijke stoffen, terug te dringen zijn beperkt. Hier is een duidelijke taak voor het Rijk, die echter het beleid om de groei van het autogebruik heeft losgelaten.

Wegen versnipperen leefgebieden voor dieren. Naarmate de weg breder wordt en de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer toeneemt neemt de barrièrewerking voor dieren toe. Bij nieuwe wegen maar ook bij herinrichting moet onderzocht worden of er mogelijkheden zijn om de faunapassage te verbeteren.

De uitvoering van onderdelen van het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan zal consequenties hebben voor het groen en dan met name de bomen langs wegen. Assen streeft er naar een groene gemeente te zijn. Als het kappen van bomen onvermijdelijk is, moet er elders compensatie plaatsvinden.

10.4 Ruimtelijke Ordening

Voor het ruimtelijk, economisch, sociaal en cultureel functioneren van de stad is het verkeers- en vervoerssysteem een belangrijk onderdeel.

Een beeld op de ruimtelijke ontwikkelingen en het verkeer en vervoer die daarmee samenhangen, is van belang om te kunnen vaststellen waar de komende jaren op gestuurd moet worden. In het kader van de Regiovisie zal Assen de komende jaren nog fors uitbreiden. De ontwikkelingen zijn vooral gericht op woningbouw, werkgelegenheid en landschapsontwikkeling.

Om de bereikbaarheid van Assen de komende jaren en in de toekomst te kunnen garanderen is een integraal pakket van maatregelen nodig die een duidelijke samenhang vormen. Het pakket van maatregelen voor auto, fiets en openbaar vervoer is dus niet kwestie van 'of' maar van 'en'. Een maatregel, bijvoorbeeld, ten behoeve van de auto kan in veel gevallen ook een betere oplossing voor de fiets en het openbaar vervoer geven. Het thema bereikbaarheid zal stringenter uitgangspunt moeten zijn in de ruimtelijke ordening. Er moeten geen functies worden ontwikkeld op plekken waar je niet in staat bent om de mobiliteit als gevolg van die functies op te vangen. Dit betekent dat de verkeersaspecten in de ontwikkeling in een vroeg stadium af gewogen moeten worden. Bij een locatiekeuze voor bijvoorbeeld een school of sporthal is het van belang vooraf af te wegen hoe het

verkeer in de directe omgeving wordt afgewikkeld. Ruimtelijke ontwikkelingen langs hoogwaardige openbaar vervoersassen geven meer garantie de ontwikkeling, ook in de toekomst, bereikbaar te houden.

10.5 Beheer en onderhoud

De komende jaren wordt het IBOR (integraal beheer openbare ruimte) systeem ingevoerd op basis van een gewenste beeldkwaliteit. Vastgelegde niveau's zijn leidend voor het toekomstige onderhoud. Het beheer en onderhoud van wegen en paden in Assen is principe gebaseerd op een standaard kwaliteit, waarbij het accent ligt bij sober, veilig en doelmatig. In de binnenstad wordt een hoger kwaliteitsniveau gehanteerd. De inrichting van wegen moet, naast functioneren en vormgeving, ook gericht zijn op beheer. Een matige of slechte staat van onderhoud mag niet leiden tot onveilige situaties of tot een slechte bereikbaarheid van de stad. Een slechte staat van onderhoud van wegen kan tevens leiden tot schade. De wegbeheerder is in veel gevallen aansprakelijk voor de schade. Een bijzondere vorm van beheer is het beheer van verkeersregelinstanties. Het goed functioneren van dergelijke systemen is essentieel voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling in de stad.

10.6 Toerisme en recreatie

In 2003 is voor Assen een toeristisch recreatief ontwikkelingsplan 2010 opgesteld. Assen ligt in het hart van een, voor toeristen, aantrekkelijke provincie. In en in de omgeving van Assen geeft dit jaarlijks 3.000.000 overnachtingen. Activiteiten en evenementen in Assen trekken jaarlijks meer dan 700.000 bezoekers. Veel van die bezoekers komen met de auto of de fiets. Met betrekking tot de bereikbaarheid staat Assen voor belangrijke opgave. Naar verwachting zal in 2010 het bezoek aan de binnenstad met 50% zijn toegenomen en het evenementenbezoek verdubbeld. De parkeercapaciteit moet daarop zijn afgestemd. Een goed parkeerverwijssysteem moet de bezoekers naar de parkeergelegenheid leiden.

Maar ook voor de eigen bewoners is de bereikbaarheid van de recreatiemogelijkheden en de natuurgebieden van groot belang. Een goed stedelijk netwerk van fiets- en wandelroutes met de ruggengraat vormen van het totale recreatiepalet. Assen maakt onderdeel uit van het fietsroutenetwerk in Drenthe, bijvoorbeeld het rondje Drenthe, de Roldertorenroute, de Stroomdalroute en de Drentse Aa-route.

Het recreatiegebied Baggelhuizen in de westelijke stadsrand is vooral aantrekkelijk voor de eigen bewoners. Dit recreatiegebied zou via goede fiets- en wandelverbindingen meer onderdeel moeten uitmaken van de woonomgeving.

De verbinding voor fietsers en wandelaars tussen het Asserbos en het buitengebied bij Geelbroek en Eleveld (zuidzijde Assen) is problematisch vanwege het knooppunt van autowegen.