

17/06/09

Rondweg bij Assen-Oost

komt er niet

Door Bert Bontsema

ASSEN ■ De omstreden ringweg rond Assen-Oost komt er niet. De Overcingellaan wordt de hoofdroute door de stad.

■ Overcingellaan hoofdroute door de stad

Dat zijn de voornaamste uitkomsten van het verkeersonderzoek dat de gemeente gisteren presenteerde.

Er zijn drie modellen uitgewerkt. B en W kiezen voor de variant waarbij de Overcingellaan de hoofdader wordt. Ver-

keer dat het centrum in wil en doorgaand verkeer worden gescheiden. Verdiept aanleggen of een tunnel zijn mogelijkheden. Voldoende oversteken en een goed bereikbaar stationsplein moeten voorkomen dat

deze hoofdader de stad in tweeën deelt.

B en W willen de stad niet laten uitdijen. Dit betekent dat Kloosterveen nog wordt afgebouwd, maar dat daarna woningen in de bestaande stad worden gebouwd, vooral in het gebied rond de havenkade. Een nieuwbouwwijk op het Messchenveld is niet langer aan de orde.

Volgens bureau De Zwarte Hond lost het aanleggen van het ontbrekende deel van de ringweg rond Assen-Oost niet veel op doordat het verkeer

dan nog via de Overcingellaan de kortste weg door de stad zoekt.

Nu de rondweg van de baan is, wil het college het Drentse

Aa-gebied beter laten aansluiten op de stad, bijvoorbeeld door natuurstroken met water en groen de wijk in te laten lopen.

Varianten

De raad praat 2 juli over de drie varianten. In het eerste model wordt het verkeer vooral over de Europaweg-West geleid. In de tweede optie gaat het verkeer over de Overcingellaan. Een tunnel bij het

station moet dan leiden tot een goede doorstroming. Model 3 voorziet in de oostelijke ontsluiting rond Assen-Oost. Voor het verbeteren van de bereikbaarheid is 200 miljoen euro beschikbaar.



Model 2 uit het onderzoek van bureau De Zwarte Hond, de keuze van het college. Zicht vanuit Assen-Zuid op de stad. Met twee stations (Assen-Zuid en het huidige) en een sterke bebouwing rond de noord-zuidroute. Langs de Overcingellaan of de Dr. Philipsweg (die keuze is nog niet gemaakt) moet een snelle route ontstaan tussen het noordelijke en zuidelijke deel van de Europaweg.

Illustratie: Gemeente Assen

Oostelijke ontsluiting geen optie

De Zwarte Hond

Stedenbouwkundig bureau De Zwarte Hond presenteerde gisteren drie modellen om de groei van Assen in goede banen te leiden aan gemeenteraad en provinciale staten. De modellen laten zien hoe de toename van het verkeer en de bouw van woningen en bedrijven een plek kan krijgen in en om de stad.

ASSEN - „De verwachting is dat Assen rond 2025 ongeveer 80.000 inwoners heeft”, zegt wethouder Jaap Kuin. „Al deze mensen moeten ergens kunnen wonen en werken. Hun kinderen gaan naar school en na werktijd willen ze zich ontspannen en genieten van het vele groen in en om Assen. Vandaar ook dat de opdracht aan De Zwarte Hond niet alleen eisen bevatte voor bereikbaarheid, maar ook voor leefbare wijken en een duurzame toekomst. We wilden dat De Zwarte Hond alles in beeld bracht. Daarom kwam de oostelijke ontsluiting weer nadrukkelijk op de agenda.”

De eisen van de gemeente heeft De Zwarte Hond in drie modellen vertaald. Het eerste model gaat uit van een toename van het verkeer over de Europaweg West. In het tweede model gaat er meer verkeer door de stad via een snelle verbinding tussen Europaweg Zuid en Noord. Het laatste model is een uitwerking van de doorgetrokken rondweg. Voor Kuin is duidelijk dat het tweede model het beste aansluit bij de eisen voor leefbaarheid en duurzaamheid en de bestaande plannen rond de FlorijnAs. „Het eerste en het derde model hebben een belangrijk nadeel”, licht hij toe. „Wanneer we het verkeer rond de stad leiden, ontstaat de meeste groei aan de randen van de stad. Dat gaat ten koste van de binnenstad. Terwijl we daar juist flink gaan investeren rond de FlorijnAs. Denk bijvoorbeeld aan het bevaarbaar maken van het Kanaal, woningbouw op wat nu nog het stadsbedrijventerrein is en de aanpak van het stationsgebied. Daarnaast biedt dit model de mogelijkheid om

het landschap van de Drentse Aa tot in de stad te laten doordringen. Daarmee versterken we het groene karakter. Overigens zal het niet eenvoudig zijn om het verkeer door de stad te leiden. Zo is het aanleggen van een tunnel in de Overcingellaan technisch ingewikkeld. Verder zullen we met een groot aantal partijen in overleg moeten.”

Kuin heeft er geen spijt van dat hij de discussie over de oostelijke ontsluiting op nieuw heeft aangezwengeld en daarmee veel onrust heeft veroorzaakt. „Ik vind dat wanneer je plannen maakt voor de komende twintig jaar, je niet op voorhand iets moet uitsluiten. Maar ik ben blij dat we nu eindelijk duidelijkheid hebben dat de oostelijke ontsluiting niet de oplossing voor de bereikbaarheid van Assen is. Dat is voor mij ook een bevestiging van de kracht van het bijzondere landschap van de Drentse Aa. Wat mij betreft kunnen we de discussie nu voor eens en voor altijd afsluiten.” Maar het woord is nu eerst aan de gemeenteraad. De eerste discussie in de raad over de drie modellen is op 2 juli. De raad besluit uiteindelijk welk model of welke modellen de gemeente verder gaat uitwerken.

■ Model 2e



donderdag 18 juni 2009

DvHN 9

Raad blij dat college rondweg afblaast

'Collegepartijen creëerden heleboel onrust om niets'

Door Esther van der Meer

ASSEN ■ De gemeenteraad van Assen heeft met opluchting gereageerd op het laten varen van de omstreden rondweg bij Assen-Oost.

Dat blijkt uit een rondgang langs een aantal fracties naar aanleiding van het verkeersonderzoek dat dinsdag werd gepresenteerd. Het college van burgemeester en wethouders kiest ervoor om de Overcingellaan tot hoofdverkeersader te bombarderen.

CDA-fractievoorzitter Siemen Vegter: „Wij zijn heel blij dat de verkeersproblemen in Assen op deze manier opgelost kunnen worden. Wij wilden dit onderzoek om te weten te komen wat voor Assen het beste toekomstscenario is. Daarbij hebben we alle opties open willen houden, ook de rondweg bij Assen-Oost. Maar het is goed om te horen dat de Over-

cingellaan een beter alternatief is.”

De PvdA-fractie stelt zich eveneens achter de keuze van het college. Volgens de partij biedt deze variant de beste mogelijkheden voor de ontwikkeling van het havengebied, het oude industrieterrein en Assen-Zuid. Bovendien wordt het landschap met deze variant niet aangetast.

De Groenlinks-fractie, die de afgelopen maanden eensgezind met de SP en D66 ten strijde trok tegen het rondwegplan is eveneens opgelucht. Fractievoorzitter Ger Meijer: „Wij hebben bewezen dat er breed verzet was in Assen tegen deze plannen. Wij zijn blij dat het landschap bewaard blijft.”

Meijer plaatst ook een kanttekening: „Deze discussie was eigenlijk overbodig. In het collegeprogramma stond duidelijk dat er geen rondweg zou komen in deze bestuursperiode. Er is een heleboel onrust gecreëerd om niets.”

COMMENTAAR Verstandige keuze

Door te kiezen voor een verkeersroute door de stad maakt het Asser college een verstandige keuze. De omstreden ontsluiting rond Assen-Oost zou door de natuur van het Drentse Aa-gebied moeten. Als die weg de verkeersdruk in de stad niet oplost, moet je er al helemaal niet aan willen beginnen. De keuze voor de Overcingellaan als hoofdader sluit bovendien goed

aan op andere projecten zoals de ontwikkeling van Assen-Zuid als bedrijventerrein en het nieuwe station Assen-Zuid.

Assen heeft nu 66.000 inwoners en wil snel doorgroeien naar 80.000 inwoners. Door te kiezen voor een compacte stad doet het college opnieuw een goede zet. Geen eindeloos uitdijende nieuwbouwwijken maar een sterk centrum

met hoogwaardige nieuwbouw, bijvoorbeeld bij de havenkade.

Het college wil zich niet meten met grote broer Groningen en kent zijn beperkingen. De Drentse hoofdstad kan met deze langetermijnvisie de toekomst in. Als de plannen goed worden uitgewerkt blijft Assen een compacte en leefbare stad.

ss hoofdredactie@dvh.nl

gezinsblad 18/06/09