

Fiets

visie

2040

Fietzersbond Assen



Fietzersbond
Assen



3

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

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 voor automobilisten”.

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 driewielers. 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 SnelhediAssistent (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 driewielers, scootmobiel of elektrische rolstoel, maar ook in ons wegnetwerk. 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 Fietzersbond

De landelijke fietsersbond heeft een uitgebreide visie geschreven met ideeën en trends op het gebied van fietsgebruik in 2040, zie: [Fietsvisie 2040 van de Fietzersbond](#).

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 automobilititeit.

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 Fietzersbond. 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 drukke verkeersaders kruisen, zijn er overzichtelijke midden-eilanden waar je makkelijk over kunt steken. De routes hebben vergevingsgezinde stoepranden of bermen zodat een sturfout 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. Hoofd fietsnetwerk:

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, driewielers, 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 Fietzersbond 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 hoofd fietsroutes 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, Industrierweg/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 Fietzersbond 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 basisscholen 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 gebruik 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 Fietzersbond 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 Fietzersbond afdeling Assen denkt graag verder mee over de integrale mobiliteit en is te benaderen via assen@fietzersbond.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

