

Radiale wegenstructuur karakteristiek voor Assen

92 Assen is vanouds als centrumplaats in de regio langs een achttal hoofdwegen bereikbaar. Als radialen lopen de wegen van Smilde (langs de Vaart), Norg, Groningen, Loon, Rolde, Anreep, Beilen en Witten naar het stadscentrum toe. Samen zorgen ze voor een karakteristieke structuur, die ondanks de snel voortschrijdende ruimtelijke ontwikkeling van Assen na de oorlog nog altijd terug is te vinden. Schetsjes uit de Beleidsnota Ontwerpstructuurplan Assen (1979) laten dat duidelijk zien. In deze nota staat veelbelovend, dat het beleid gericht zal zijn op handhaving van de nog aanwezige karakteristieken van de radiale structuur.

Met de groei van Assen en de uitbreiding van het locale wegennet vervaagde de radiale structuur enigszins. Aanleg van de Rijksweg 36 (Hoogeveen-Groningen) westelijk om Assen, ontlastte de binnenstad van veel doorgaand verkeer. Nog iets beter werd het in de beginjaren '70, toen een voortvarend gemeentebestuur besloot de Europaweg aan te leggen als een ring om bijna de gehele stad. Alleen de nieuwste uitbreidingen, zoals de wijken Pittelo en Baggelhuizen, de kantorenwijk Schepersmaat en straks de wijken Peeloo en Marsdijk met een flink gedeelte industrieterrein, vallen buiten de ring.

De oorspronkelijke radiaalwegen sluiten aan op de Europaweg en vandaar zijn er weer aansluitingen op de rijksweg 36. Zo leek voor alle problemen, samenhangend met een drukker wordend verkeer, de

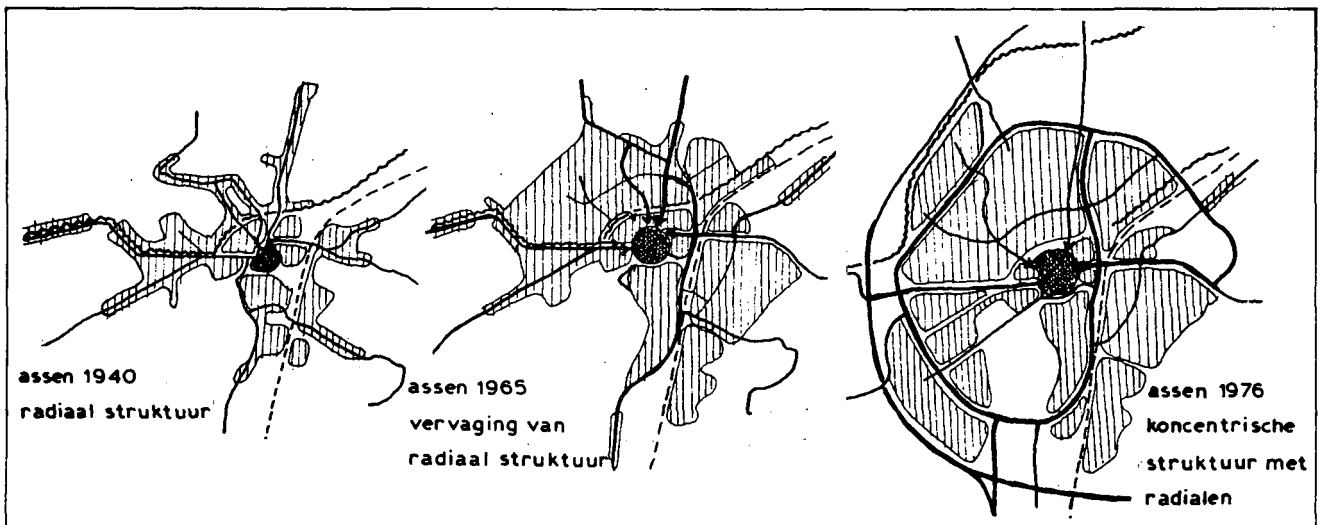
oplossing gevonden. Al moesten er nog wel fietstunneltjes komen, en verkeerslichten op bijna alle kruisingen om de veiligheid van weggebruikers te waarborgen. De aansluiting van de weg langs de Vaart – één van de belangrijkste radialen – met de Europaweg werd als eerste met lichten beveiligd.

In vroeger jaren was de Vaart als scheepvaartverbinding met het centrum van Assen, van aanzienlijk meer betekenis dan de weg die er langs liep. De Vaart bepaalt het stedenbouwkundig aanzien van het westelijk gedeelte van de stad. De waterweg werd gegraven in 1780 en sloot in Smilde aan op een al bestaand kanaal naar Meppel (de Drentsche Hoofdvaart).

De aanleg van de Vaart luidde een belangrijke periode in voor de economische ontwikkeling van Assen. In 1809, toen de Vaart nog maar net was gegraven, stonden er volgens een kaart uit die tijd nog bijna geen huizen langs. De bebouwing van pakhuizen en veel monumentale herenhuizen, dateert bijna geheel van de 19e en 20e eeuw. Van veel jonger datum dan de Vaart is het Noord-Willemskanaal, tot 1970 de waterverbinding van Assen met Groningen. De opening van dit kanaal vond plaats in 1861. Het Kanaal vormt geen zuiver geheel met de Vaart. Het is er als het ware op geënt. Het waterpeil van het Kanaal was ook lager en werd zo gehouden met behulp van een (pittoresk) schutsluis. Het leeftijdsverschil is duidelijk te zien aan de bebouwing, die langs het Kanaal van veel

minder allure is dan langs de Vaart. Het Kanaal dat vroeger om Assen werd gelegd (wat er nog van over is ligt nu midden in de stad), kruiste enkele oude wegen zoals de Venestraat, de Molenstraat en de Groningerstraat. De omlegging van het Noord-Willemskanaal verder om Assen heen, maakte in 1970 het oude Kanaal voor de scheepvaart overbodig. Scheepvaart door de stad werd met het leggen van dammen zowel in de Vaart als in het Kanaal zelfs geheel onmogelijk gemaakt. Dat de Vaart nu zou kunnen dienen om pleziervaartuigen tot in het hart van Assen te brengen, is kennelijk nooit in het brein van de plannenmakers opgekomen.

Achter de dempingsplannen scheen zelfs nogal haast te zitten. Met de demping van het Kanaal-gedeelte tussen Sluisstraat en Vaart werd destijds midden in de TT-week een begin gemaakt. Gewoonlijk stond Assen in die week zodanig op z'n kop dat er dan nooit een openbaar werk werd aangevangen. Het sluisje, dat het Kanaal z'n bijzondere charme gaf en dat vooral ook bij kinderen erg in trek was, was opgeruimd nog voordat een groep ondernemende Assenaren van Monumentenzorg antwoord had op haar verzoek om het sluisje als monument in stand te houden. De curieuze Trambrug over het Kanaal bij de aansluiting met de Vaart, werd in mootjes gezaagd en afgevoerd. Een andere ophaalbrug, de Witterbrug over de Vaart leek aanvankelijk eenzelfde lot bescho-



2
BEBOUWING LANGS DE VAART ZZ. PUNT
WAAR NIEUWE KANAALWEG ZOU MOETEN
AANSLUITEN.

3
DE OUDE WEG LANGS HET KANAAL. OP HET
GEDEMPTE KANAAL PARKEREN NU AUTO'S.

4
DE HERINGERICHTE GEDEMPTE SINGEL.

FOTO'S: WLADIMIR V.D. BURGH

Enige maanden later kwam de Beleidsnota ontwerp-structuurplan Assen uit. Merkwaardig genoeg blijkt de keus nu al gevallen, althans de plannenmakers komen met de aanbeveling de weg langs het Kanaal door te trekken tot aan de Vaart. Verder wordt beweerd dat 'het grootste deel van de binnengekomen reacties, zowel wat betreft de inspraak als het overleg, deze voorkeur ondersteunt, dat wil zeggen realisering van een goede verbinding ten noorden van het centrum, inclusief de aanleg van de weg langs het Kanaal.' Zoals opgemerkt, wimpelden B. en W. de bezwaarschriften die daarna nog binnenkwamen tegen doortrekking van de Kanaalweg, volledig af. Daarmee

is dan nu het woord aan de gemeenteraad. Wat uit de opsomming van rapporten en nota's duidelijk zal zijn is dat de in 1968 ingeslagen weg nog steeds verder wordt bewandeld. Assen wil en zal die nieuwe rondweg krijgen. De Bond Heemschut heeft tal van argumenten aangevoerd om de gemeente te bewegen een andere weg te kiezen. De Troelstralaan ligt er vanaf de Vaart, als een goed alternatief parallel aan het Kanaal, en komt maar iets noordelijker uit op de Nobellaan/Weierstraat. In haar inspraakreactie op het VBA heeft Heemschut vastgesteld dat de VBA-maatregelen voor het overgrote deel moeten dienen om de moeilijkheden voor het verkeer, welke zijn ontstaan na de afsluiting van de Gedempte Singel en de inrichting tot voetgangersgebied, het hoofd te bieden. Tijdens de inspraak op het VBA werd er al druk gewerkt aan de herinrichting van de Gedempte Singel, daarvoor een drukke verkeersader dwars door het stadscentrum. De gemeente weigerde in te gaan op voorstellen van Heemschut en de Asser Ondernemers Centrale om de plannen iets te herzien en toch nog verkeer in één richting op de Singel toe te laten. Beter benutting (door betere bewegwijzering!) van de Europaweg is volgens Heemschut verre te verkiezen boven aanleg van een 'doorsluiproute' van de Vaart langs het Kanaal naar het industrieterrein. Het VBA als geheel en in onderdelen is te ambitieus. Het lijkt toegesneden op een veel grotere stad en staat in geen verhouding tot de zwaarte van de verkeersknelpunten. Het houdt te weinig rekening met het kleinschalige karakter van Assen, waardoor ernstige schade dreigt te worden toegebracht aan de Zuidersingel, het Kerkplein, de Dr. Nassaulaan, het kruispunt Markt-Col-lardslaan-Vaart en het beschermde stadsgezicht Vaart en omgeving waarop de nieuwe weg langs het Kanaal zal aansluiten. De afsluiting van de Gedempte Singel blijkt toch één heel nuttig effect te hebben: de Vaart ZZ is nu een stuk rustiger geworden. Méér verkeer met de bestemming industrieterrein (dat tot voor kort



reed via Vaart en Gedempte Singel) lijkt nu een zinvol gebruik te maken van de Europaweg. Een reden temeer voor de gemeente zou je zeggen, om af te zien van een binnendoorverbinding langs het Kanaal tussen de Vaart en het industrieterrein. De wegenstructuur van Assen is volgens Heemschut nu al duidelijk compleet; een nieuwe 'stroomweg' langs het Kanaal zou het logische wegenstelsel slechts verstoren.

B. en W. verwijzen echter naar verkeersprognoses voor het jaar 1995, die aanleiding zijn om aanleg van het nieuwe weggedeelte te overwegen. De nieuwe weg zal volgens het college alle ruimte geven aan een veilige afwikkeling van het langzame verkeer. Bovendien zal de stroomfunctie van de weg niet bepaald gestimuleerd worden door een relatief groot aantal aansluitpunten (en verkeerslichten). De weg zal daarmee, zo meent het college 'niet zo erg aantrekkelijk zijn voor het doorgaande verkeer, al zal niet voorkomen kunnen worden dat er helemaal geen doorgaand verkeer gebruik van maakt.'



De behandeling van het Structuurplan Assen, vorige maand in de gemeenteraad, heeft geleid tot een zeer verrassend resultaat. Vooral voor de Bond Heemschut, die met enkele Assenaren bezwaar maakte tegen doortrekking van de weg langs het Kanaal (van Weiersstraat naar de Vaart ZZ). De Asser gemeenteraad bleek op 17 april óók tegen.

Zoals we hiervoor melden, leken deze bezwaarschriften aanvankelijk nogal kansloos. In een ambtelijk advies aan B. en W. waren ze ongegrond verklaard. Het omstreden weggedeelte was, volgens de ambtelijke visie, zondermeer noodzakelijk om op den duur een te grote verkeersbelasting op delen van de rondweg rond het centrum, met name op de Weiersstraat, Collardslaan en Zuider-singel te voorkomen. Deze opvatting werd nog eens onderstreept door verkeersprognoses voor het jaar 1995. Zoals hiervoor opgemerkt, ging het in feite om

een oud plan, waarvan de rapporten in de jaren zestig ook al bol stonden.

De raadscommissie voor ruimtelijke ordening liet in haar vergadering van 8 april, van die ambtelijk visie nagenoeg niets overeind. De commissie verklaarde zich unaniem tegen doortrekking. Wethouder H. M. de Roos (ruimtelijke ordening) gaf toe dat het ging om een forse ingreep in (volgens Heemschut: aantasting van) het oorspronkelijke stadsbeeld ter hoogte van de Vaart ZZ. Maar hij stelde vast dat de prognoses voor 1995 op geen enkele manier waren aan te vallen.

De raadscommissie was erop tegen om in het Structuurplan toch tenminste de ruimte open te laten voor doortrekking van de weg, zoals de wethouder vroeg. 'Nee, want als je de gemeentelijke deskundigen één vinger geeft, dan pakken ze straks de hele hand,' zei het GPV-raadslid T. Schuurman. PPR-raadslid F. Harleman drong aan op een alternatief. 'Zoeken we niet meteen een alternatief, dan zien we later die weg langs het Kanaal toch onvermijdelijk op ons afkomen.' De CDA-fractie heeft inmiddels toegezegd met een alternatief plan te zullen komen.

Intussen namen B. en W. in het voorstel aan de raad het advies van de raadscommissie over. Voorgesteld werd om alle bezwaarschriften met betrekking tot de Kanaalweg gegrond te verklaren. De gemeenteraad stemde volledig in met het voorstel. De heer J. C. Puper (PvdA) vroeg wel om verfraaiing op korte termijn van 'dit veenkoloniaal stukje Assen', waarmee hij doelde op het gedempte deel van het Kanaal. In een kranteartikel heeft één van de bezwaarschriftschrijvers, architect en Vaart-bewoner A. M. Dekker gezegd dat het weer opengraven van het gedempte Kanaal voor Assen het mooiste zou zijn. Met enige stedenbouwkundige ingrepen zou het misschien zelfs mogelijk zijn weer pleziervaart tot in het hart van Assen te brengen.

Wellicht komt een deel van de Asser gemeenteraad binnenkort bij de behandeling van het Verkeersplan Binnenstad Assen nog terug op de Kanaalweg en mogelijke alternatieven om de verkeersdruk in het centrum te verminderen.

D. van der Meulen

De 'ruggegraat' van Limburg

Heemschut heeft bij de Raad van de Waterstaat bezwaar gemaakt tegen de oostelijke tracé's van Rijksweg 73 en voorgesteld een westtracé te kiezen met verbeteringen op de oostoever van de Maas. Rijksweg 73 wordt een nieuwe 70 km lange autosnelweg, de 'ruggegraat van Limburg' genoemd, die zal lopen van Boxmeer tot Maasbracht. Van Boxmeer tot Venlo zijn alleen twee westelijk van de Maas gelegen tracé's in discussie; vrij unaniem wordt hier door lokale en provinciale bestuurders gekozen voor uitbouw en doortrekking van de bestaande autoweg Horst Venray. Van Venlo tot Maasbracht gaat de keuze tussen een tracé op de westoever, min of meer parallel met bestaande Napoleonsweg en hoogspanningsleidingen, en een tracé oostelijk van Roermond, door Roer- en Swalm-dal, evenwijdig aan de Duitse grens.

Roermond verwacht van het oost-tracé economische ontwikkelingen en Venlo zou aan het oost-tracé een zuiderbrug overhouden. Heemschut is van mening dat een autosnelweg in de smalle corridor tussen Maas en rijksgrens grote nadelen heeft. Allereerst vormt het oost-tracé een grove aantasting van het zeer gave landschap en de belangrijke natuur ten oosten van de Maas. Met name het Roerdal en de omgeving van Swalmen met het landgoed Hillenraad zijn zelfs op nationaal niveau unieke gebieden. De Roer vormt een van onze laatste vrij meanderende rivieren die regelmatig zijn dalbodembodem overstroomt. De natuurwaarde van het Roerdal is in vele wetenschappelijke rapporten vastgelegd, maar komt in de waarderingsmatrix van Rijkswaterstaat nauwelijks tot uitdrukking. De cultuurhistorische waarde van het landschap en de vraag of de verschillende tracés inpasingsmogelijkheden in de vanouds gegroeide landschapsstructuur bieden c.q. deze juist versnijden, komen in de voorliggende nota in het geheel niet aan de orde. De ligging aan de voet van de steilrand, die hier de rijksgrens vormt, betekent bovendien een aantasting van het internationale natuurpark Maas-Swalm-