Beknopt verslag raadscommissie van de gemeenteraad Emmen op maandag 12 mei 2026 vanaf 19.30 uur

Aanwezig:

Voorzitter	:	de heer J.B.W. Wittendorp
Commissiegriffier	:	de heer D. Bouwman
Collegeleden	:	de heer J. Bos, de heer A.J. Jakobs, de heer H.F. van Oosterhout
De commissieleden	:	de heer H.M. Kasteleijn (50PLUS), de heer W.L.H. Moinat (SP), de heer J.A. Schrik (FvD), de heer Q.F.W.J.M. Martin (FvD), de heer R.R. Pruisscher (ChristenUnie), mevrouw U.H. Kilinçci (PvdA), de heer J.C. Hindriks (PvdA), de heer M. Meijer (VVD), de heer J. de Boer (VVD), raadslid M.C. Sampimon-Ssembatya (GroenLinks), mevrouw B. van der Woude (GroenLinks), de heer R. Beuker (CDA), de heer T.C. Vlaar (CDA), mevrouw A.S. Swama-Kuper (CDA), de heer G.W.G. Sibum (Wakker Emmen), de heer M. Katerbarg (Wakker Emmen), de heer D. Dekker (Wakker Emmen), de heer M. de Jonge (D66), de heer J.H. Koops (D66), mevrouw G. Blok (Veilig Emmen), mevrouw N.A.O.O. van der Harst (Veilig Emmen), de heer R.S. de Jong (Hart voor Emmen), de heer M.P. Hornis (PVV), de heer H.R. Knol (PVV), de heer B.R. Westera (PVV)
Verslaglegging	:	de heer D.P. Drolenga (Notuleerservice Mooi Werk)

1. Opening en vaststelling agenda

Voorzitter Wittendorp opent de vergadering om 19.30 uur en heet de aanwezigen welkom. Op verzoek van D66 wordt agendapunt 6.2 vóór 6.1 behandeld. De agenda wordt met deze volgordewijziging vastgesteld.

2. Actuele mededelingen college/presidium: n.v.t.

3. Rondvraag

CDA vraagt naar het gemeentebeleid inzake ‘eenzame’ uitvaarten. Wie zijn aanwezig en hoe wordt een waardig afscheid verzorgd? Overweegt het college naar voorbeeld van Meppel structureel een collegelid af te vaardigen bij deze uitvaarten?

Burgemeester Van Oosterhout antwoordt dat er in 2022 26, in 2023 24, in 2024 31, in 2025 30 en tot nu toe in 2026 10 van deze uitvaarten waren. De gemeente schakelt hiervoor lokale uitvaartleiders in, die de uitvaarten in het Oeverse Bos verzorgen, naast de crematies in een eigen aula. Meestal zijn er wel nabestaanden, maar weigeren zij tot een uitvaart opdracht te geven bijvoorbeeld door een discussie over de erfenis of gebrek aan contact. Wel krijgen nabestaanden altijd de kans om afscheid te nemen, waarbij de uitvaartleider een toespraak houdt over de overledene. Dan heeft de aanwezigheid van nabestaanden de voorkeur boven die van een collegelid of ambtenaar. Als geen nabestaanden bekend zijn, wat zeer zelden is, vindt altijd een waardige en respectvolle begrafenis plaats inclusief toespraak of voordracht van een gedicht. Een collegelid is daar nooit bij, wel sluit vaak de adviseur burgerzaken aan om te checken of alles goed verloopt.

50PLUS heeft twee vragen. 1) Begin dit jaar hield de directie van Jeugdbescherming Noord (JBN) een wervend verhaal over hoe de leiding en organisatie waren verbeterd. Nog deze week verscheen een artikel dat de kinderrechter opnieuw kritisch was over JBN, waarbij een minderjarig meisje in een gesloten instelling aan haar lot was overgelaten. Zijn B&W hiervan op de hoogte? Hoeveel jeugdigen zijn er onder de hoede van JBN? Is het nog verantwoord om Emmense jeugdigen

daaronder te laten vallen? Welke alternatieven heeft de gemeente beschikbaar en wanneer overweegt het college overdracht van jeugdigen naar een andere organisatie? 2) In november 2024 nam de raad de motie aan voor het aanstellen van een seniorenmakelaar. Volgens het college is een specifieke makelaar niet passend en gaat deze op in de algemene prestatieafspraken voor 2026. Kan de wethouder garanderen dat senioren die nu vastzitten in hun woning, dit jaar een specifiek aanspreekpunt krijgen om hen te helpen bij emotionele en praktische verhuisdrempels? Of blijft dit bij algemeen beleid op papier? Welke concrete afspraken zijn met de corporaties gemaakt over ondersteunende verhuiscoaches? Hoe gaan B&W de raad als controleur specifiek informeren over de geslaagde verhuizingen van senioren in 2026 via de algemene aanpak?
Burgemeester Van Oosterhout zegt dat de zorgelijke jeugdzorgkwestie regelmatig terugkeert in het collegeoverleg. De uitkomsten van het lopende onderzoek naar JBN, dat nog zeer kwetsbaar is, zijn nog niet bekend. Er is hoog ziekteverzuim, er is veel inhuur van extern personeel. Over genoemde casus wordt het college rechtstreeks geïnformeerd: ook dit wordt specifiek onderzocht. 119 jeugdigen vallen onder JBN. In 61 gevallen gaat het om een ondertoezichtstelling waarbij ouders het gezag hebben en de jeugdige ook thuis woont; in 20 gevallen heeft JBN het volledige gezag. De overige 38 zijn reclasseringscasussen met een rol voor JBN. Onder dwang plaatsen met gecertificeerde instellingen is niet wenselijk, los van waar de jeugdige ook onder toezicht staat. Die stap wordt ook niet meer genomen. De Raad voor Kinderbescherming en daarna de rechter besluiten welke gecertificeerde instelling qua expertise het beste past bij een problematiek. De gemeente heeft dus geen rol in die besluiten. Aan alternatieven wordt gewerkt, maar die zijn in een veranderende structuur niet voorhanden. Dus elders onderbrengen is op korte termijn geen optie. De Jeugdhulpregio werkt aan een netwerkorganisatie die het estafettemodel moet doorbreken en de betekenisvolle gezinscontacten weer moet waarborgen De Willem Schrikker Groep en het Leger des Heils zijn daarin belangrijke partners. De gemeente kan niet actief sturen op overplaatsingen, maar houdt wel strak de vinger aan de pols.
Wethouder Jakobs zegt dat het niet-aanstellen van een seniorenmakelaar een bewuste keuze is. In Emmen verlenen de corporaties al actief ondersteuning bij verhuizingen, maar ook bij financiële, sociale en praktische drempels. Lefier heeft woonconsulenten die mensen persoonlijk begeleiden, ook thuis aan de keukentafel. Met alle corporaties kijkt de gemeente hoe die inzet verder is te versterken en beter aan te sluiten, ook specifiek voor senioren. De raad wordt geïnformeerd via de lijn van de raadsbrief van 2025 en de prestatieafspraken van 2026. Verhuisbesluiten hangen van veel factoren af; één specifieke maatregel kan dus lang niet altijd uitkomst bieden.
50PLUS meent dat een algemene aanpak kan zorgen dat ouderen onvoldoende worden begeleid. Kan de wethouder niet nog eens kijken naar een betere, intensievere hulp voor die groep?
Wethouder Jakobs vindt onvoldoende begeleiding een aanname. Er wordt intensief gewerkt aan corporatiebrede inzet op betere doorstroming voor alle doelgroepen. Er zijn nog geen resultaten bekend. In Groningen zijn evenmin exacte cijfers bekend van de inzet van de seniorenmakelaar daar.
PVV vraagt zich af of ouderen in een koopwoning ook bij de corporaties terechtkunnen.
Wethouder Jakobs antwoordt dat ook deze senioren een corporatie kunnen raadplegen, maar alleen als zij willen verhuizen naar een huurwoning.

Veilig Emmen weet dat op Koningsdag de gemeente werkte met een tijdelijk HALT!-loket voor jongeren van 12-18 jaar die betrokken waren bij overlast, alcoholgebruik e.d. Daarnaast was er in de nacht van 5 op 6 mei opnieuw een ernstig geweldsincident waarbij een jongere zwaar mishandeld werd. De aanpak vraagt niet alleen om repressie, maar juist ook om preventie, positieve activiteiten en zichtbare begeleiding in de avonduren. Hoeveel jongeren zijn op Koningsdag op gedrag aangesproken, doorverwezen naar het HALT!-loket of beboet? Hoe is hierop gehandhaafd? Welke structurele preventieve maatregelen zijn genomen tegen alcohol- en drugsgebruik, geweld en risicogedrag onder jongeren? Zijn B&W bereid om samen met buurt- en sportcoaches en jongerenwerkers structureel regelmatig activiteiten organiseren voor jongeren van 12-18 jaar en

genoemde medewerkers van 15.30-22.00 uur in te zetten, om voor meer positieve ontmoetingen en zinvolle vrijetijdsbesteding in Emmen te zorgen?
Burgemeester Van Oosterhout had op 11 mei nog contact met de familie van het slachtoffer van het incident van 5 op 6 mei. De dader lijkt te zijn getraceerd. Verder ging het bij een 15-jarig meisje, dat te veel alcohol had gedronken, maar net goed. Hoe beroerd ook, drie dagen lang vierden ook duizenden jongeren in Emmen vooral feest zonder incidenten op Konings- en Bevrijdingsdag. De burgemeester spant zich al twintig jaar in tegen overmatig alcoholgebruik onder minderjarigen (NIX18) en voor het sanctioneren van ouders, met hulp van het HALT!-loket. 27 jongeren zijn op Koningsdag aangesproken en doorverwezen naar dit loket voor een leerwerktraject. Dit gesprek is ingewikkeld, maar dat met de soms vergoelijkende ouders ook, wier steun essentieel is. De handhaving op Koningsdag gebeurde door politie en boa's, met vroegsignalering van alcoholgebruik en er is geëxperimenteerd met het dure maar effectieve HALT!-instrument. De gemeente zet nu al een scala aan preventiemaatregelen in: jongerenwerkers, Verslavingszorg Noord-Nederland, buurt- en jongerencoaches, jeugd-boa's en jeugdagenten, gesprekken met scholen, tal van preventieactiviteiten zoals groepsaanpakken, gezinsondersteuning en in sport, cultuur en ontmoeting en gerichte inzet bij evenementen. Minderjarigen kunnen tegenwoordig heel makkelijk aan alcohol en drugs komen, tegelijk kijkt een deel van de ouders permanent de andere kant op. De gemeente werkt elke dag hard aan een cultuuromslag daarin.

CDA krijgt signalen over meerdere onveilige bermen in het buitengebied. Klopt het beeld van alleen reactief bermonderhoud? Zo ja, waarom ontbreekt een structurele, preventieve aanpak door dichten van gaten in wegdekken, verbetering waterafvoer en egalisatie of afvlakken van bermen, zoals in Coevorden gebeurt?
Wethouder Jakobs bevestigt het reactieve bermonderhoud, maar wil zeker een structurele preventieve aanpak onderzoeken en komt hier bij de raad op terug. Hij kent de werkwijze van Coevorden niet, maar zal contact opnemen met zijn collega daar.

Wakker Emmen brengt in dat op Koningsdag enkele openbare toiletten waren gesloten (o.a. bij de fietsenstalling in de Monetpassage), net als in voorgaande jaren bij het Rensenpark op drukke dagen. Mocht de reden de beschikbaarheid op het festivalterrein zijn, dan kan de communicatie toch veel beter? Welke stappen neemt de gemeente om deze hoge nood op te lossen, bijvoorbeeld door op dit soort dagen alle toiletten te openen?
Wethouder Jakobs vindt dat tijdens evenementen en op drukke dagen voldoende openbare toiletten beschikbaar moeten zijn. De communicatie en verwijzen kunnen inderdaad duidelijker, via verwijsborden op centrale plekken en openstelling bij fietsenstallingen tijdens evenementen. Dit gebeurt nu al op verzoek bij evenementen buiten openingstijden. De toiletten in het Rensenpark zijn alleen open tijdens parkevenementen vanwege vandalisme en overlast.

PvdA heeft twee vragen. 1) De skatebaan aan het Raadhuisplein is als belangrijke ontmoetingsplek voor jongeren op meerdere plekken beschadigd met gaten in het asfalt. Volgens gebruikers vermindert dit niet alleen het plezier, maar is het ook onveilig. Is hier recent naar gekeken? Worden de beschadigingen hersteld om de baan weer goed en veilig te kunnen gebruiken? 2) De afritten van A37 (Klazienaveen-Emmen), die vanwege de verdubbeling van de weg Emmen-Klazienaveen tijdelijk onoverzichtelijk zijn afgekapt, ogen gevaarlijk. Er is alleen een waarschuwingsbord. Zijn B&W bereid tot extra veiligheidsmaatregelen?
Wethouder Jakobs weet dat op enkele onderdelen van de skatebaan onderhoud nodig is, maar van deels afsluiten is geen sprake. De baan wordt jaarlijks geïnspecteerd. De gebreken zijn in beeld en er is actie ingezet om deze te verhelpen. Enkele elementen zijn verzakt met opstaande randen. Die worden verwijderd door het beton te slijpen waarna een nieuwe kitlaag wordt aangebracht. De gaten worden gedicht, het hek verstevigd en roestvorming bij de skatebol aangepakt. De uitvoering vindt zo snel mogelijk plaats (planning vóór de zomer); het tijdstip hangt bij het kitten en coaten wel af

van de weersomstandigheden. Er wordt regelmatig graffiti aangebracht: die wordt alleen verwijderd bij aanstootgevende uitingen.
Wakker Emmen informeert of bij de gebreken ook de verlichting bij de baan wordt meegenomen.
Wethouder Jakobs bevestigt dat hier ook naar wordt gekeken; hier is al eerder naar gevraagd.
Wethouder J. Bos zet uiteen dat bij de A37-afritten aanvullende verkeersmaatregelen zijn genomen conform de CROW-normen om volledige afsluiting te voorkomen tijdens de verdubbeling van de weg Emmen-Klazienaveen. In overleg met de focusgroep van EOP's en bedrijven is hier bewust voor gekozen om de bereikbaarheid van Emmen, dorpen en bedrijventerreinen te garanderen. In de loop van de tijd zijn al wat aanpassingen (extra borden en barriers) gedaan omdat enkele bijna-ongevallen erom vroegen. Al is de situatie verre van ideaal, er blijft continue monitoring. Anderzijds snijden weggebruikers ook bewust af om de Edison-Polluxroute te vermijden. Het gaat om 14.000 voertuigen per dag, dus het aantal incidenten valt erg mee. In het uiterste geval zou complete afsluiting van de N862 en de A37-afritten echt zorgen voor heel lange omleidingen en dat vinden de betrokken weggebruikers zeer onwenselijk.

D66 heeft drie vragen. 1) Inwoners in Angelslo melden de laatste tijd vaak dumpingen van afval naast containers, vooral in het centrum. Dit probleem lijkt ook in Bargeres te spelen. Gebeurt dit in meer wijken? Hoe denkt het college de handhaving te verbeteren, bijvoorbeeld ook via gesprekken met de bedrijven die het afval dumpen? 2) Er is al langere tijd overlast aan de Valtherzandweg in Emmermeer van geparkeerde vrachtwagens 's avonds en 's nachts die de parkeerplaatsen bezet houden, maar ook het fietspad blokkeren, waardoor passerende auto's fietsers in gevaar brengen. Ook na meerdere meldingen reageerde de gemeente alleen 'dat er wordt gehandhaafd'. Tot nu toe leidt het niet tot verbetering. Wat is er verder gedaan om de overlast te voorkomen? 3) De gemeente heeft samen met provincie en waterschap rijkssubsidie gekregen als koploper in het onderzoek naar funderingsschade: mooi, want deze schade komt door bodemdaling veel voor in de gemeente. Toch is een belangrijk deel niet te kwalificeren als funderingsschade. Bij hobbelige tuinen, scheve vloeren en verzakte badkamers kunnen de kosten in de tonnen lopen. Erkennen B&W dat en willen zij het herstel van die schade ook onderzoeken en waar mogelijk tegemoetkomen? Wanneer en hoe worden de raad en ook de inwoners bijgepraat over dit onderwerp?
Wethouder J. Bos weet dat dit in veel meer wijken en dorpen speelt dan Angelslo en Bargeres, met name rond verzamelpunten in winkelcentra. Het probleem is hardnekkig, maar de gemeente wil dit zo veel mogelijk beheersen via toezicht, handhaving en ook bewustwording. Bij meldingen of eigen constateringen van bijplaatsingen worden afvalzakken geopend om de overtreder te vinden. Zo ja, dan wordt gehandhaafd. Bij particulieren gebeurt dit doorgaans via boetes, bij bedrijven wordt er bestuursrechtelijk opgetreden met sancties of herstelmaatregelen. De boa's blijven gericht surveilleren op de vele bekende overlastplekken. Waar nodig vinden extra controles plaats. Overtredende ondernemers worden zeker aangesproken op onjuist aanbieden of dumpen: naast handhaving zijn er ook gesprekken over bewustwording. In ondernemersbijeenkomsten en –verenigingen is ook preventief aandacht voor het elkaar aanspreken op de eigen verantwoordelijkheid.
Wakker Emmen is benieuwd welke sancties aan ondernemers kunnen worden opgelegd.
Wethouder J. Bos weet dat niet exact. Te denken valt aan handhaven op de afgegeven vergunningen, maar het hangt af van de mate van herhalende overtredingen en de ernst van de vervuiling.
VVD herhaalt haar suggestie van een telefoonapp die afvaldumpen mogelijk kan verminderen.
Wethouder J. Bos vindt dit een goed idee, maar het betreft in dezen voornamelijk mensen en ondernemers die niet van goede wil zijn.
50PLUS heeft de laatste twee jaar doorlopend afvaldumpingen gemeld via de Buiten Beter-app; steeds werd het afval binnen één dag opgeruimd.
Wethouder J. Bos kent de signalen over de overlast van vrachtauto's. Deze locaties (Emmermeer) worden ook regelmatig gecontroleerd. Er vinden in die buurt trouwens werkzaamheden plaats, maar

vrachtwagens mogen daar in principe niet parkeren. De gemeente heeft niet het beeld van structurele overlast, onveiligheid of onaanvaardbare hinder. Alleen in die gevallen wordt opgetreden en dan moet de gemeente wel alternatieve plekken vinden: dat is lastig. Zij blijft de locaties monitoren en meldingen worden meegenomen.
Het college onderkent de problematiek door bodemdaling van funderings- en overige schade. Het onderzoek is puur naar hoe om te gaan via de gebiedsgerichte leeraanpak naar funderingsschade en welke technieken kunnen helpen bij effectief en efficiënt herstel. Meer budget dan de rijksmiddelen (1 miljoen) heeft de gemeente niet voor de overige schade. In heel Nederland gaat het naar schatting om 4.000 inwoners, bij elkaar 40.000 miljard euro schade. Hier is de gemeente niet aansprakelijk voor en zij kan deze ook niet zelf vergoeden vanwege de enorme omvang van de schade. Het zou de raad ook voor een te groot financieringsvraagstuk plaatsen. Daarom zet de gemeente in op ondersteuning van gedupeerden. Vóór 1 juni moet er een plan van aanpak liggen bij het Rijk. Als het Rijk dit goedkeurt, kan de gemeente een extra miljoen krijgen. Dat is ook het moment om de raad, EOP's en gedupeerden uitvoerig te informeren, hun zorgen en knelpunten te inventariseren en mogelijk mee te nemen in het plan. Wellicht is later een bepaalde techniek toe te passen op één of enkele woningen om de effectiviteit te onderzoeken.
D66 is blij met de rijksmiddelen voor onderzoek en de mogelijke verdubbeling van dit bedrag, maar maakt zich wel zorgen over de overige schade. Dat hier geen geld beschikbaar voor is, is een keuze. Dat de raad daar niet aan mee zou willen werken, is een aanname. Wellicht is de raad bij de terugkoppeling uit te dagen om bij de Kaderbrief of Begroting de inwoners tegemoet te komen. Die discussie is in de vorige periode nog niet gevoerd. Meerdere inwoners geven bij D66 aan dat zij funderingsonderzoek prima vinden, maar wel met de handen in het haar zitten vanwege hun grote schade.
Wethouder J. Bos kent die echt schrijnende problematiek goed van zijn gesprekken met en werkbezoeken bij gedupeerden thuis. Dat niemand verantwoordelijk is voor de schade, is voor hen extra frustrerend. B&W zijn zeker bereid tot vervolgoverleg met hen en de raad, maar een echte oplossing vergt kapitalen; de wethouder wijst erop dat die niet verder zal komen dan een discussie in de raad. De eerste stap is het funderingsherstel op de agenda te krijgen. Dat is in Nederland heel breed: van veenoxidatie, inklinking van kleibodems tot terugzakken van water, met enorme belangen. Dit zit nog steeds onvoldoende op het netvlies in het land, zeker rond gebieden met verzakkingen.

4. Ingekomen stukken vanuit het college/presidium

Er zijn geen vragen of agenderingsverzoeken.

5. Spreekrecht niet-geagendeerde onderwerpen

Mevrouw Kamps (Moederraad Drenthe) houdt zich als voorzitter bezig met een verloskundig samenwerkingsverband (Scheper en Wilhelmina Ziekenhuis), dat is aangesloten bij Consortium Geboortezorg Noord-Nederland met onder andere tot doel de zwangerenparticipatie te verbeteren. Men wil een gedenkplek van rust, troost en erkenning op begraafplaats Oeverse Bos (Emmen) realiseren voor miskramen en stilgeboren baby's. Maar liefst 25% van de zwangerschappen leidt tot miskraam of stilgeboorte, zonder verplicht begraven of cremeren bij zwangerschappen tot 24 weken. Juist gebrek aan erkenning doet veel ouders pijn. Het voelt alsof hun verlies er niet toe doet, terwijl het verdriet juist heel groot is en sterk ingrijpt in het dagelijks leven van de hele familie en naasten. Een gedenkplek helpt bij het rouwproces, biedt troost en draagt bij aan openheid. Dat past in een zorgzame en betrokken gemeenschap als Emmen. Steeds meer mensen vinden dat geboortezorg ook aandacht moet hebben bij miskramen of stilgeboortes. Diverse gemeenten hebben al een gedenkplek daarvoor. In Borger-Odoorn is voor 15.000-20.000 euro een stalen gedenkboom geplaatst waar familieleden blaadjes van aluminium aan kunnen hangen met een ingegraveerde naam, datum of teken, omringd met een zitbankje en beplanting. Wil de gemeente dit op Oeverse Bos mogelijk maken met een budget, in overleg met de Moederraad? En wil zij ouders,

zorgverleners en ervaringsdeskundigen betrekken en mee laten denken over het ontwerp van de gedenkplek?
D66 hoort een bijzonder waardevol initiatief. Heeft de Moederraad al contact gehad met begraafplaats Oeverse Bos? Zien zij dit ook zitten?
Mevrouw Kamps is inderdaad al in gesprek met Oeverse Bos. Ook zij vinden het een geschikte plek, zeker omdat daar al een kinderveldje is.
50PLUS schrikt van de statistiek van 1 op 4 miskramen en stilgeboortes; het is dus echt wel een behoorlijk probleem. Hoeveel tijd kostte realisatie van de gedenkplek in Borger-Odoorn?
Mevrouw Kamps schat in dat na de inspraak in de raad in juni 2025, gevolgd door een directe toezegging van de wethouder, de realisatie – op de boom zelf na, gepland is voor najaar 2026. Het verzoek van de Moederraad is gericht aan raad én college; bij een 'ja' hoopt men op een nog snellere realisatie.
GroenLinks spreekt van een mooi initiatief. Wat kan de gemeenteraad voor de Moederraad betekenen? Wil zij in Emmen een vergelijkbare gedenkboom als in Borger-Odoorn of iets anders?
Volgens **mevrouw Kamps** zou het zeker ook iets anders kunnen zijn. Vandaar het verzoek om vooral de betrokkenen zelf mee te laten denken met het ontwerp. De Moederraad vindt ook dat het ontwerp moet passen bij de gemeente Emmen.
ChristenUnie dankt mevrouw Kamps voor dit goede initiatief. Ziet het college gelegenheid om contact met de Moederraad op te nemen om dit verder te brengen? Gezien de omvang van de kosten kunnen B&W daar gerust eigenstandig mee aan de slag.
Wethouder Jakobs vindt het als ervaringsdeskundige een mooi initiatief en indrukwekkend verhaal. Hij is bereid met de Moederraad in gesprek te gaan over een gedenkplek op Oeverse Bos.
PVV dankt inspreekster voor het mooie betoog en initiatief. Is in Borger-Odoorn al nagedacht over beheer en onderhoud en periodieke herdenkingsmomenten?
Mevrouw Kamps bevestigt dat er daar achter de schermen over wordt nagedacht. Het beheer lijkt bij de gemeente te komen liggen, maar dit is nog niet helemaal rond.
PvdA informeert of de ervaringsdeskundigen in Emmen al in beeld zijn bij de Moederraad.
Mevrouw Kamps wijst op de te raadplegen bestaande achterban. Zij denkt dat het wel fijner is om eerst gemeentebreed een oproep te doen, zodat geïnteresseerden zich kunnen melden.

Mevrouw Vos (inwoonster Emmen-centrum) was in 2025 getuige van de zware mishandeling van drie jongens, met veel impact op haar gezin. Onvoorstelbaar dat jongens die simpelweg een leuke avond wilden, uit het niets werden aangevallen. Inspreekster respecteert het belang van horeca en levendigheid in de stad; haar gezin heeft zelf voor deze woonplek in het centrum gekozen. Tijdens evenementen is de drukte en reuring begrijpelijk, naar namens haar buurtbewoners spreekt zij ook grote zorgen uit over de structurele overlast (geschreeuw, luidruchtig gedrag en samenscholing op straat) door bezoekers van naburige horecagelegenheden tot 6.00 uur 's ochtends. Er zijn vechtpartijen en overige incidenten. Daarnaast is regelmatig gevaarlijk rijgedrag met een piek van 93 km/h in de Minister Kampstraat. Dit alles geeft een permanent gevoel van onveiligheid, waarbij de nachtrust structureel wordt verstoord met grote druk op de leefomgeving, politie en boa's. Doel is niet om de horeca tegen te werken, maar een betere balans tussen een bruisend uitgaansleven en een veilige en leefbare woonomgeving. Inspreekster stelt de volgende maatregelen voor: 1) onderzoek naar aangepaste openingstijden van de nachtelijke horeca in de APV of vergunning; 2) afsluiting van de straat voor doorgaand verkeer met een afzetpaal en eventueel stopverbod op de kruising Hoofdstraat-Stationsstraat; 3) meer toezicht en handhaving in de nachtelijke uren, met eventueel een samenscholingsverbod. Mevrouw Vos heeft hiertoe handtekeningen verzameld van betrokken bewoners. Veel gemeenten hanteren vaste sluitingstijden en beperken nachtelijke horeca, juist om overlast, geweld en druk op politie en handhaving te beperken. Hopelijk wil de gemeente samen met bewoners hieraan werken. Bewoners zouden zich immers nooit onveilig moeten voelen in hun eigen straat.
50PLUS vraagt of de overlast alleen in Minister Kampstraat plaatsvindt of in heel Oud Emmen.

Mevrouw Vos antwoordt dat de overlast wordt ervaren in de Hoofdstraat, Minister Kampstraat, de Allee en de Nassaulaan: dus Oud Emmen.
50PLUS weet dat er bus- en ander verkeer rijdt in de Stationsstraat. Is het niet beter de Hoofdstraat en de Minister Kampstraat af te sluiten? En moet de afzetpaal bij juwelier Wolters verplaatsen?
Mevrouw Vos doelde ook op de ingang bij de Hoofdstraat, op de kruising met de Stationsstraat met een tweede paal, los van de paal die verderop in de Kerkstraat staat. Dan kunnen horecabezoekers aan de kant van de Stationsstraat en de Boslaan uitrijden, maar het inrijden wordt dan beperkt.
VVD informeert of inspreekster bij de sluitingstijd op de totale horeca duidt.
Mevrouw Vos doelt op de sluitingstijden van de hele horeca via de APV: eventueel zijn nachtclubs hiervan uit te zonderen via een ontheffing van de vergunning. Toen in de Hoofdstraat één zaak een week lang was gesloten, was het effect al absoluut meetbaar.
PvdA begrijpt dat er veel verkeersoverlast en intimidatie is. Graag een nadere toelichting.
Mevrouw Vos geeft aan dat van 2.00-6.00 uur groepjes van 10-12 man buiten op straat samenscholen, die elkaar uitdagen met bijna elk weekend een handgemeen. Auto's staan naast elkaar geparkeerd en houden straatraces over het rondje Hoofdstraat-Minister Kamplaan-Nassaulaan. Er wordt harde muziek afgespeeld en drugs gebruikt. Meermaals is de politie hierover gebeld. Anderhalf week geleden nog wilde een moeder haar zoon daarvandaan meenemen uit een groep, maar de overige jongeren trokken hem de auto uit en schopten de autospiegels eraf. Dit soort situaties doet zich wekelijks voor. Het is niet de verantwoordelijkheid van de naburige horeca – die gaat over alles wat inpandig gebeurt – maar wel die van de gemeente om de buurt veilig te houden.

6. Bespreken B-stukken

6.2 Rekenkameronderzoek parkeerbeleid

Eerste termijn

Wakker Emmen vindt de auto een belangrijk vervoermiddel en daar hoort parkeren bij. De gemeente zet vooral in op faciliteren van de vraag en niet op actieve sturing. De realiteit is nu eenmaal een grote parkeervraag: inwoners willen immers dichtbij parkeren. Natuurlijk moet de overheid het stimuleren de parkeerdruk te verminderen. Er is een overschot op parkeerterreinen in plaats van in winkelstraten; hiertoe is het verschil in parkeertarief te klein. Positief dat centrumbezoekers tevreden zijn over de parkeeropties, er zijn ook veel maatregelen doorgevoerd na de vorige Parkeervisie. Tegelijk neemt de gemeente op verzoek ad hoc maatregelen buiten dit beleid om. Dit mag volgens de Rekenkamer ondoorzichtige uitvoering zijn, het is niet per se negatief om aan te sluiten bij wensen van bewoners. Proactief handelen heeft de voorkeur, al pakte dat op terrein Schapenveenweg niet positief uit. Er moet bij parkeren ruimte blijven voor maatwerk. Komen hier rode draden uit, dan is het goed die in beleid vast te leggen. Het onderzoek richt zich vooral op Emmen-centrum, maar ook in dorpen en wijken speelt parkeren een belangrijke rol, met als essentieel verschil dat parkeren buiten het centrum gratis is (en moet blijven). De afgelopen decennia is het aantal auto's per huishouden gestegen, met onvoldoende parkeerruimte tot gevolg. Van Wakker Emmen mag de CROW-norm zo ruim mogelijk worden geïnterpreteerd. Parkeeroverlast rond scholen is vaak tijdig: dagelijks twee keer, maar dit leidt wel tot veel ergernis. Rijgedrag is lastiger te beïnvloeden, maar extra parkeerplekken bij scholen kan overlast verminderen. Nadeel is verdere verstening van de openbare ruimte, vandaar de oproep aan B&W om parkeerplekken met grastegels in te richten in dorpen en wijken. Efficiency, toegankelijkheid en betaalbaarheid moeten centraal blijven staan in het parkeerbeleid. Een actualisatie is prima als die kernwaarden maar behouden blijven, met nadruk op voldoende en betaalbare parkeerplaatsen in de hele gemeente.

CDA leest dat de raad afgelopen jaren geen behoefte had aan actieve sturing op parkeerbeleid en de individuele acties waren vooral ingegeven door burgers en belangengroepen. Het laatste is enorm waardevol, maar de raad moet B&W goede kaders meegeven, meer sturing bieden en zo de achterliggende visie niet uit het oog verliezen. Die is broodnodig in tijden van steeds meer

ruimtelijke schaarste. Het CDA onderschrijft de aanbevelingen van de Rekenkamer, zoals meer in control zijn. Beslispunt 2 verdient een goede uitvoering. De aanbevelingen 'beleidsactualisatie' en 'koppeling aan meetbare doelen' zijn gericht aan de raad, maar die gaat hier niet over: het college stelt het beleid op en legt dat ter vaststelling voor aan de raad. Delen de andere fracties deze mening en kunnen zij een amendement op dit dualistische punt steunen? Op wat voor termijn denken B&W een geactualiseerde parkeerstrategie voor te leggen? Het college noemt in zijn reactie dat er een koppeling is te maken met de participatieaanpak van de Mobiliteits- en Omgevingsvisie. Kiezen B&W dezelfde middelen hiervoor? Of is de nieuwe parkeervisie al betrokken bij die eerdere participatietrajecten?

PvdA wil niet vooruitlopen op nieuw parkeerbeleid, maar het degelijke Rekenkamer-rapport serieus nemen. Helder is dat actualisatie nodig is met concrete doelen en betere monitoring. De fractie stemt in met het raadsvoorstel en de aanbevelingen. Voor de uitwerking mogen twee aandachtspunten niet ontbreken: toegankelijkheid voor inwoners met beperking en ouderen (loopafstand en voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen) en goede onderbouwing van kort- en langparkeren per parkeerterrein (waar doet welk probleem zich voor?). De aanbevelingen moeten leiden tot een helder vervolg met actuele gegevens, duidelijke doelen en tijdige betrokkenheid van de raad.

FvD kan zich goed vinden in het Rekenkamer-rapport. De Parkeervisie uit 2017 is niet concreet genoeg en er ontbreken handvatten voor monitoring van beleid: de zes aanbevelingen zijn dan ook goed, met een nieuwe parkeervisie met heldere doelen, onderbouwing en afspraken over monitoring en evaluatie. Bezoekers en winkelers in Emmen-centrum uiten hun zorgen over betaald parkeren ten opzichte van gratis parkeren in Klazienaveen. Betaald parkeren en de hoogte van het parkeertarief zijn geen reden om niet naar Emmen-centrum te komen, maar in hetzelfde hoofdstuk staat het tegenovergestelde: lastig te volgen. Hetzelfde geldt voor de te stellige conclusie dat betaald parkeren niet tot omzetverlies bij winkeliers heeft geleid. Hiervoor heeft de Rekenkamer echter geen onderbouwing gevonden. Parkeren wordt in algemene zin positief ervaren en men concludeert dat mensen dus tevreden zijn over de parkeertarieven; tegelijk staat in het onderzoek ook dat mensen uit de regio de tarieven voor kortparkeren als hoog ervaren. Het onderzoek heeft wel waarde en biedt aanknopingspunten voor de nieuwe parkeervisie. Verdwijnen van gratis parkeerplaatsen door woningbouw levert problemen op voor parkerend winkelpersoneel. Zij opperen ook het eerste uur parkeren gratis te maken. De Rekenkamer adviseert het verschil in parkeertarief tussen straat en garage te vergroten, maar liften in garages zijn vaak defect met vieze ruimten. Dit moeten B&W op orde maken om bezoekers naar parkeergarages te trekken. Voorop moet staan dat het parkeerbeleid kostendekkend is, maar er wordt 1 miljoen winst op gemaakt. FvD wil dit inzetten voor genoemde maatregelen in het nieuwe beleid: oplossingen voor winkelpersoneel, aantrekkelijker maken van kortparkeren en het op orde brengen van de toegankelijkheid en netheid van parkeergarages.

VVD kan zich in hoofdlijnen vinden in de aanbevelingen van de Rekenkamer. Actualiseren van dit beleid is wenselijk, maar in de komende jaren vinden wel veel veranderingen in Emmen-centrum plaats: nieuwe appartementen, Klokkenslag, P-Oost en Vreding. Consumenten moeten hun weg blijven vinden door ze gastvrij te onthalen met aantrekkelijk parkeerbeleid in goede garages met betaalapps en elektrische oplaadpunten. Om welke plekken gaat het bij 'straat- en gesloten parkeren'? Het eerste suggereert winkelstraten, maar dit betreft ook de plekken van de Klokkeslag, Albert Heijn, Wilhelminahof, Vreding en de plekken achter de BikBar en de HEMA? Ook goed om de parkeervergunningen te herzien: er komen veel nieuwe bewoners bij en een goede parkeerbalans tussen bewoners, bezoekers, winkeliers, personeel is belangrijk. De bollards voor bevoorrading gaan nu om 11.00 uur omhoog, het transport kan expeditiehoven gebruiken. Goed om die vele

transportbewegingen op betere en efficiëntere wijze mee te nemen in de Mobiliteits- of Parkeervisie. Van de laatste ziet de VVD uit naar de herziening en denkt daar graag actief in mee.

PVV is blij met dit Rekenkameronderzoek. De raad heeft vooral actie ondernomen op basis van input van burgers en belangengroepen, met 50 extra parkeerplaatsen voor mindervaliden in het centrum. Verder wordt er te weinig van straatparkeren gebruik gemaakt. Voor mindervaliden zou gratis parkeren mogelijk moeten worden in te realiseren overdekte parkeergelegenheden. In Doetinchem en Deventer, beide met een centrumfunctie zoals Emmen, mogen zij overal gratis parkeren. Het grote verschil is dat overdekt parkeren in Emmen duurder is. Toch is de jaaropbrengst in Doetinchem en Deventer vergelijkbaar. De parkeerinrichting in Emmen zou goed passen bij het centrum en het winkelaanbod: hier zet de fractie vraagtekens bij. Hier moet de raad zich nog eens goed over buigen; de PVV kijkt hier dus iets anders naar dan het CDA.

Voor **D66** zijn de conclusie van dit goede Rekenkameronderzoek duidelijk. Het parkeerbeleid heeft een update nodig. Graag de B&W-reactie als aparte bijlage bijvoegen. Parkeren moet volgens het college een plek krijgen in de Mobiliteits- en Omgevingsvisie. Betekent dit geen aparte parkeervisie meer? Want in de Mobiliteitsvisie komt parkeren zeer beperkt voor. De belangrijkste aanbeveling dat parkeerbeleid geen meetbare doelen heeft. Dit was ook zo in het onderzoek naar SAM- , sport- en ander beleid. B&W en raad moeten hier een goede les uit trekken: doelen moeten voldoende concreet en meetbaar zijn om objectief vast te stellen of ze worden gehaald; dit is in het belang van de controlerende rol van de raad. Het advies om het beleid flexibel te houden is goed: door de focus te houden op de strategische doelen, kunnen B&W het beleid aanpassen op nieuwe ontwikkelingen die bijdragen aan de doelen. Parkeren kost veel ruimte, die vooral in de centra schaarser wordt. D66 ziet graag dat hier met efficiency over wordt nagedacht. Verken alternatieven zoals een gratis P+R bij Emmen-Zuid en een pendelbus richting het centrum voor een laag tarief. Hoe verloopt het proces rond de Parkeer- en andere visies verder en hoe wordt de raad daarin meegenomen?
GroenLinks vraagt hoe D66 de gratis P+R met pendelbus ziet. Dag en nacht pendelen wellicht?
D66 antwoordt dat dit een voorstel is tot onderzoek is naar wat haalbaar is, ook qua financiën. Dit als alternatief voor parkeren in Emmen-centrum, want die ruimte is beperkt.

Veilig Emmen vindt dat parkeren in de gemeente betaalbaar, bereikbaar en praktisch moet blijven voor inwoners, ondernemers en bezoekers. Het Rekenkamer-rapport laat zien dat het huidige parkeerbeleid verouderd is en onvoldoende aansluit op actuele ontwikkelingen. Zorgelijk is dat belangrijke beleidskeuzes zonder instemming van de raad zijn genomen en er geen zicht op de effecten van dit beleid door ontbrekende doelen en monitoring. Tegelijk beoordelen de bezoekers de bereikbaarheid en parkeersituatie positief en de tarieven als relatief laag. Inwoners moeten dus niet direct worden geconfronteerd met hoge parkeerkosten zonder eerst slimmer en efficiënter naar het huidige systeem te hebben gekeken. De focus moet liggen op betere benutting van bestaande parkeerterreinen en –garages, maatwerk in gebieden en doelgroepen en betere monitoring en inspraak voor bewoners en ondernemers. Voor Veilig Emmen is parkeren geen doel sec, maar een middel om Emmen leefbaar, bereikbaar en economisch sterk te houden.

50PLUS kijkt, ondanks de vele cijfers en feiten in het gedegen rapport, vooral naar de menselijke maat en de fysieke toegankelijkheid van de binnenstad van Emmen. Parkeren is voor (mindervalide) senioren geen luxe, maar noodzaak voor blijvende deelname aan de samenleving. Recent diende de fractie een motie in over het tekort aan gehandicaptenparkeerplaatsen. Die werd niet aangenomen, maar toch dank aan de wethouder voor de erkenning dat die plekken er inderdaad te weinig zijn, wat resulteerde in vier nieuwe plaatsen. Dit is slechts een begin. 50PLUS stelt voor om de regels te verruimen voor mindervaliden die geen gehandicaptenparkeerplek kunnen vinden, met als uitwijk-optie toegang tot een reguliere plek via een gehandicaptenkaart in combi met een parkeerschijf. Sta hen toe om hier maximaal 3 uur te staan zonder bekeuring: dit geeft rust en zekerheid en voorkomt

onnodig lang onverrichterzake door de stad dwalen. Het recht op een parkeerplaats is een groot goed. Het is onverteerbaar dat mensen plekken bezetten die de kaart van een overleden familielid misbruiken. Daarom moeten er concrete maatregelen komen om misbruik te beperken.
D66 geeft aan dat nu het onderzoek met het proces aan de orde is, niet het parkeerbeleid zelf.
50PLUS wil als speerpunt aangeven dat zijn achterban grote problemen kent met parkeren en dit voor hen essentieel is om zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming te kunnen staan met hun auto. Heel regelmatig is dat niet mogelijk. Koppeling met het overlijdensregister zorgt voor de benodigde informatie voor handhaving op een gehandicaptenparkeerkaart.
Voorzitter Wittendorp vindt dat D66 een punt heeft en vraagt 50PLUS in te gaan op het rapport.
PVV heeft zelf andere ervaringen: binnen twee dagen berichtte de gemeente om de gehandicaptenparkeerkaart direct in te leveren.
50PLUS wijst op de digitale kloof voor zijn achterban. Het afrekenen van parkeergeld moet dus mogelijk blijven via een kaartautomaat of contant.

ChristenUnie vraagt zich af hoe vaak de Rekenkamer nog moet constateren dat doelstellingen niet algemeen en concreet zijn, hoe vaak de raad hierom moet verzoeken, hoelang zij moet wachten op uitvoeringsplannen en op doelen en activiteiten die te vertalen zijn in financiën met controleerbare uitkomsten. In de vorige periode heeft de fractie hier steeds op gehamerd, maar zonder echt resultaat, zo ook in dit Rekenkamer-rapport.
Wakker Emmen vindt dit wel wat pessimistisch, omdat het rapport ook veel positieve punten bevat. Veel doelen en maatregelen zijn in het vorige parkeerbeleid gehaald resp. uitgevoerd.
ChristenUnie denkt dat dit te maken heeft met zo ruim mogelijk formuleren van de beleidsnota: dat constateert de Rekenkamer ook, met een waarschuwing voor willekeur. De ChristenUnie wil deze trend van de periode 2022-2026 graag doorbreken. Wanneer komt de eerste aanzet voor het nieuwe parkeerbeleid? Dan zou ook een discussienota kunnen volstaan.

Hart voor Emmen ziet dat parkeren algauw als technisch onderwerp wordt gezien, maar in werkelijkheid gaat het erover of mensen nog normaal naar hun werk, winkel, vereniging of familie kunnen komen. Het parkeerbeleid is verouderd, de doelen zijn te vaag, er wordt te weinig gemeten, de raad is niet stevig in positie geweest. Goed dat de Rekenkamer die serieuze conclusies scherp neerlegt. De raad moet niet alleen om actualisatie vragen, maar ook met welke waarden. Een discussienota is dan wel een goed idee.
PVV vraagt of er een C-discussie moet komen.
Wat **Hart voor Emmen** betreft kan dat ook; of anders een discussienota of informatieavond. Als de visie van de raad maar aan de orde komt waar het parkeerbeleid naartoe moet gaan. Naast Emmen-centrum horen dorpen en wijken daar ook bij. De auto is een pure noodzaak voor ouderen, gezinnen, mantelzorgers en verenigingen. Als mobiliteitstransitie en sturen op tarieven betekenen: beter, slimmer en eerlijker verdelen, dan gaat de fractie daarin mee. Maar parkeren mag niet duurder, complexer of ontoegankelijker worden. Hoe garanderen B&W dat bij het opzetten van nieuw parkeerbeleid dorpen, ondernemers, ouderen, mindervaliden, verenigingen, maar ook ‘het stille midden’ volwaardig worden betrokken? Hart voor Emmen wil een goed parkeerbeleid: nuchter, betaalbaar en dienstbaar aan de inwoners.

GroenLinks ziet dat de gemeente jarenlang nauwelijks stuurde op parkeren. Het beleid is verouderd en belangrijke keuzes werden vooruitgeschoven. Waarom duurt de update zo lang? En krijgt de raad nu echt de ruimte om mee te beslissen over nieuwe keuzes? Want zowel college als raad liet dit te lang liggen. Volgens de Rekenkamer is het tariefverschil tussen straat en garage te klein om gedrag te beïnvloeden. Waarom is daar nooit op gestuurd? Gebeurt dat in het nieuwe beleid wel? Het gaat bij parkeren niet alleen om auto’s kwijt te kunnen of het oplossen van drukte, maar ook om de inrichting van de beperkte ruimte en zorgen voor leefbare en prettige buurten. Parkeerruimte is ook te gebruiken voor groen, speelruimte, terrassen, woningen of een veiligere

straat. Zo is bij de Hoofdstraat ooit terecht bewust gekozen voor minder auto's en meer ruimte voor mensen. Deze herinrichting zorgde zo voor een aantrekkelijker en prettiger Emmen-centrum. Er is behoefte aan een duidelijke visie op het gebruik van de schaarse ruimte, ook in de toekomst. Dit gesprek raakt alleen het stadscentrum, maar ook dorpscentra als in Klazienaveen. Hoe zorgen B&W dat niet alleen ondernemers en automobilisten met het nieuwe beleid meepraten, maar ook jongeren, mensen zonder auto en wijkbewoners met hoge parkeerdruk?

SP ziet vooral één ding in het rapport: Emmen reageerde vooral op parkeerproblemen in plaats van op een visie te sturen. Ondertussen zijn uitdagingen veranderd (woningbouw, compactere binnenstad, duurzaamheid, bereikbaarheid, nieuwe mobiliteit) en dan is parkeren daar niet meer los van te zien. Bezoekers beoordelen het parkeren in Emmen als vrij positief met acceptabele tarieven. Betaald parkeren is niet doorslaggevend om Emmen-centrum te mijden. In discussies wordt soms gedaan alsof alle binnenstedelijke problemen te wijten zijn aan betaald parkeren: de Rekenkamer nuanceert dit behoorlijk. De gemeente wil langparkeren meer naar garages en afgesloten terreinen sturen, maar tariefverschillen zijn daartoe te klein, waardoor op sommige terreinen een overschot is. Opmerkelijk dat de gemeente onvoldoende monitort op het beleid met te weinig meetpunten. Zo kan de raad niet goed (bij)sturen. De SP steunt de aanbevelingen van de Rekenkamer, vooral het actualiseren van het parkeerbeleid en het concretiseren van de doelen. Maar parkeren is geen doel op zich, het moet bijdragen aan een bereikbare, leefbare en aantrekkelijke gemeente voor inwoners, ondernemers én bezoekers. B&W hebben meerdere besluiten zonder de raad echt mee te nemen, zoals rond gratis parkeren in december. Zulke keuzes horen beter thuis in een duidelijke visie waar de raad vooraf richting aan geeft in plaats van losse maatregelen achteraf.

Reactie college
Wethouder J. Bos kan zich namens B&W vinden in de aanbeveling voor nieuw beleid. Gezien dit onderwerp komt het nieuwe beleid zeker terug in de raad. Parkeren heeft alles te maken met de Mobiliteitsvisie, centrum- en wijkontwikkelingen, maar ook financiën e.a. Dit nieuwe beleid met politiek-bestuurlijke keuzes vergt participatie van de raad en andere betrokkenen. De vorm (C-discus-sie) is een kwestie van uitvoering. De inhoudelijke punten van de commissie spreken elkaar soms tegen of vullen elkaar soms aan: dit alles wordt verwerkt in een eerste aanzet tot de nieuwe parkeervisie. FvD wil het parkeersaldo van 1 miljoen inzetten voor parkeermaatregelen, maar dat bedrag is onderdeel van de Begroting. Dus elders is er dan een miljoen tekort. Daarnaast heeft de Rekenkamer niet alles mee kunnen nemen wat ten laste van parkeren moet komen. B&W adviseren dit verzoek even te parkeren en eerst op beleidsinhoudelijke zaken te focussen. De Mobiliteitsvisie, hierna te behandelen, wordt uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma met de parkeervisie als samenhangend onderdeel. Dit wordt nog dit jaar aan de raad gepresenteerd.
D66 vindt een parkeervisie geen uitwerking van mobiliteit, maar moeten ook strategische doelen bevatten rondom parkeren.
Wethouder J. Bos stelt dat de parkeervisie geen doelen stelt, maar een visie neerzet hoe de gemeente tegen de mobiliteit, bereikbaarheid, leefbaarheid en parkeerproblemen aankijkt en waar het beleid naartoe moet; dit heeft een-op-een effecten op het parkeerbeleid. Vandaar de opname in het uitvoeringsprogramma waarin de concrete doelen worden opgenomen. Anderzijds verzoeken de Rekenkamer en de commissie ook heel duidelijk om een balans tussen concreetheid, maatwerk en flexibiliteit: een complexe opgave. Als de raad het college opdraagt om op beleid te sturen of beleid te maken, dan volgt het college dat op.

Tweede termijn
Wakker Emmen kan niet vooraf een CDA-amendement steunen zonder het te hebben gezien, maar is bereid om een zuiverdere rolverdeling tussen college en raad te ondersteunen.

CDA zal het voorgenomen amendement ruim voor de raadsvergadering verspreiden. Mooi om in de commissie een vrij inhoudelijke discussie terug te horen, tegelijk biedt het Rekenkamer-rapport voldoende handvatten voor een komende (C-)discussie dit najaar. Er is iets voor te zeggen dat het voor de wethouder niet uitmaakt wie de aanbevelingen uitvoert, als het maar gebeurt. Toch moet de raad het college de opdracht geven om beter te kunnen controleren, een van haar belangrijkste taken.

Voor de **PvdA** blijft een zorgvuldig vervolg met actuele gegevens, heldere doelen, aandacht voor toegankelijkheid en betrokkenheid van de raad belangrijk. Men ziet graag het amendement van het CDA tegemoet. In Deventer en Doetinchem mogen inwoners met gehandicaptenkaart alleen gratis parkeren op aangewezen plekken en met restricties; in parkeergarages blijft het betaald – in tegenstelling tot wat de PVV inbracht. De fractie ondersteunt dit voorstel en de aanbevelingen en voert later dit jaar graag het debat over de nieuwe inhoudelijke beleidskeuzes.

FvD weet dat het saldo van 1 miljoen in de Begroting staat, maar volgens het onderzoek is dit vooral het gevolg van het resultaat in het jaar daarvóór. De Rekenkamer noemt dat dit geen beleid is, maar een politieke begrotingskeuze. De PVV blijft vinden dat beleid kostendekkend moet zijn: het miljoen is in te zetten om de beleidsmaatregelen te bekostigen. Verder zijn er kosten (o.a. exploitatie terrein Schapenveenweg) die met parkeerbeleid te maken hebben en uit de overige reserves komen; deze kosten moeten dus in mindering worden gebracht op de 1 miljoen.

VVD geeft mee dat de komende twee, drie jaar heel veel ontwikkelingen gaande zijn in Emmen-centrum. Het nieuwe parkeerbeleid moet daar dus goed rekening mee houden. De fractie zal met belangstelling het CDA-amendement doornemen. De Rekenkamer onderzocht de tevredenheid van de centrumbezoekers, maar niet de bezoekers die niet naar Emmen zijn geweest. Zo ontbreekt inzage in de totale tevredenheid. Wellicht is hier breder onderzoek naar te doen, zodat het nieuwe beleid beter wordt onderbouwd.

D66 snapt de opmerking van de wethouder dat beleidsnota concrete doelen stelt, maar in strategische visies mogen ook best concretere doelen komen; het blijft te vaak hangen in vage formuleringen. De fractie is blij met de toezegging van de wethouder over de discussie later dit jaar.

GroenLinks kijkt met belangstelling uit naar het amendement om de raad in positie te brengen: altijd een goed idee.

Voorzitter Wittendorp stelt vast dat dit raadsvoorstel als B-stuk naar de raad gaat.

6.1 Raadsvoorstel – Vaststellen Mobiliteitsvisie 2040

Eerste termijn inspreker

De heer Idema (directeur Ondernemend Emmen) onderschrijft de Emmense ambitie om te groeien en economisch te versterken, maar dan moet de bereikbaarheid op orde zijn als essentiële randvoorwaarde voor een sterke, toekomstbestendige economie. De visie zet sterk in op het STOMP-principe: begrijpelijk vanuit duurzaam- en leefbaarheid. Maar in de regio Emmen blijft de auto onmisbaar vanwege de grote afstanden, het niet altijd beschikbare OV en onvoldoende ontwikkelde alternatieven. Ondernemend Emmen pleit voor een realistische benadering waarin de auto geen probleem is, maar onderdeel is van de oplossing mits slim, schoon en veilig gefaciliteerd. De noordelijke rondweg is een ontbrekende schakel om doorgaand verkeer uit de stad te weren, de leefbaarheid in de binnenstad te verbeteren, de doorstroom van transport te bevorderen en bij te dragen aan een beter vestigingsklimaat en dito bereikbaarheid van de bedrijventerreinen. De gemeente heeft de rondweg opgenomen als verkenning, maar die is niet voldoende. Vandaar de oproep om de aanleg tot concrete prioriteit te maken in de eerste uitvoeringsfase. De N34 speelt een

cruciale rol in de regionale en internationale bereikbaarheid van Emmen. Nu zijn er te veel onveilige situaties en vertragingen, schadelijk voor de economie. Ondanks de te nemen maatregelen is de ambitie onvoldoende; deze sluit niet aan op andere groeiambities. Er moet een heldere langetermijnvisie komen gericht op verdere opwaardering van deze route. De Nedersaksenlijn is een belangrijke stap voorwaarts; tegelijk is van belang dat de stations zich ontwikkelen tot volwaardige hubs met goede parkeervoorzieningen, sterke fietsverbindingen en een hoogwaardige omgeving, met name Station Zuid. De uitdaging daarbij ligt vooral in de uitvoering. Zonder goede bereikbaarheid voor iedereen blijven bedrijventerreinen minder aantrekkelijk, blijven investeringen achter en komt werkgelegenheid onder druk te staan. Ondernemend Emmen gelooft in de Mobiliteitsvisie, maar vraagt om scherpere keuzes met concrete prioriteiten. De ondernemers daarin graag actief mee.

Eerste termijn raadscommissie
Wakker Emmen begrijpt de verandering in mobiliteit en de aandacht voor duurzaamheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Maar de visie moet vooral reëel zijn en passen bij de Emmense praktijk. Steeds nadrukkelijker lijkt de gemeente met het STOMP-principe te sturen op minder autogebruik. Dit komt niet overeen met het reisgedrag van de gemiddelde inwoner in deze uitgestrekte gemeente. De visie moet zich meer focussen op betere bereikbaarheid. De auto is voor hen een noodzaak voor werk, school, mantelzorg of boodschappen en het OV is lang niet overal een volwaardig alternatief. Wakker Emmen heeft grote moeite met hoe de noordelijke rondweg (opnieuw) in de visie staat: enerzijds spreekt die van nut en noodzaak, anderzijds staat de rondweg al op kaarten. Zo lijkt het besluit al genomen te zijn. Is er werkelijk sprake van verkeersdruk die niet anders is op te lossen? Zijn alternatieven onderzocht en serieus en gelijkwaardig afgewogen? Het is immers geen klein project: de rondweg betekent een enorme ruimtelijke en financiële ingreep met grote gevolgen voor landschap, natuur en leefomgeving. Bij Weerdinge moet een aansluiting op de N381 komen waarbij een bos moet verdwijnen. De gemeente moet de noodzaak dus overtuigend kunnen uitleggen. De rondweg hoort in dit stadium thuis in de verkenningsfase, ook met de optie ‘no go’. De doorfietsroute Emmen-Klazienaveen is een logische, functionele investering voor woon-werk-verkeer die daadwerkelijk iets toevoegt. De Hunebed Bikeway is een toeristisch routeplan zonder noodzaak voor dagelijks gebruik. Fietsers tussen Borger en Coevorden kiezen in de praktijk juist voor de route door dorpen en natuur, niet langs een autoweg. Bovendien ligt daar al een goede fietsverbinding. De fractie is zeker niet tegen fiets en OV: goede alternatieven zijn prima. Maar beleid moet niet gebaseerd zijn op ontmoedigen of beperken van automobiliteit zonder reële alternatieven. Hoe voorkomt het college dat dorpsbewoners uiteindelijk de dupe worden van beleid dat vooral op stedelijk beleid lijkt te zijn gericht? Komt er een hoofdlijnen- en uitvoeringsprogramma?
D66 hoort heel veel ‘nee’ tegen de visie, die over goede alternatieven gaat. Welke visie ziet Wakker Emmen dan wel voor de toekomst? Moeten Emmenaren altijd afhankelijk blijven van de auto?
Wakker Emmen vindt, zolang er nog geen goede alternatieven zijn voor de buitendorpen, de inwoners aan het autogebruik vastzitten. Dit moet ook niet volledig uitgeband worden, het is een voorziening die belangrijk blijft. Daaromheen zijn OV, fiets en andere modaliteiten te organiseren. Bovendien zijn zaken als financiën en prioritering van belang.
GroenLinks betoogt dat de visie nergens beweert dat de auto helemaal moet verdwijnen. Op dit moment krijgt de auto de meeste prioriteit. Maar de visie werkt toch naar een toekomstbeeld toe?
Wakker Emmen beaamt dit, maar tussen de regels door lijkt het daar toch naartoe te gaan, zoals bij het STOMP-principe waarbij de P (privéauto) achteraan staat. Daaruit trekt de fractie de conclusie dat de auto het minst belangrijk lijkt. De visie moet van de praktijk uitgaan en daarin blijft de auto van essentieel belang. Iedereen moet een eigen keuze kunnen maken bij de wijze van vervoer.

CDA ziet de Mobiliteitsvisie als een kompas dat de weg wijst richting het toekomstige Emmen. Mobiliteit is de sleutel tot een samenleving waarin iedereen kan meedoen, een voorwaarde voor een

hechte, bereikbare en veilige samenleving en voor brede welvaart. Goede verbindingen zijn belangrijk, binnen en buiten de gemeente: dus ook van buiten de gemeente meer schoolgaande kinderen, meer winkelpubliek en meer toeristen. De visie is goed te volgen als kompas. Voor de uiteindelijke route zijn suggesties van inwoners van groot belang. De participatieaanpak bij de visie was erg waardevol. De noordelijke rondweg lijkt een noodzakelijke voorwaarde om het autoverkeer in Emmen-centrum te ontlasten. Het OV moet verbeteren om dorpen en wijken te ontsluiten, maar de laatste jaren is juist versobering te zien. Welke invloed heeft de gemeente hierop? De verdubbeling van de Duitse E230 naar autosnelweg wacht op een rechterlijke uitspraak na bezwaren: graag een update van deze zaak en een inzage in de projectplanning.

PvdA ziet sterke punten in de visie met nadruk op brede welvaart, stimulans van fietsen en OV en aandacht voor gezondheid en veiligheid. Doorfietsroutes tussen dorpen en stad dragen bij aan gezonde mobiliteit, minder verkeersdruk en betere bereikbaarheid; deze routes moeten niet alleen snel maar ook veilig, toegankelijk en goed onderhouden zijn voor jong en oud. Voor minder afhankelijkheid van de auto moeten alternatieven wel goed en betaalbaar zijn, zeker in de buitendorpen waar het OV nu nog vaak beperkt of afwezig is. Bushaltes op het station zijn door de perronpalen niet altijd goed toegankelijk voor rolstoelgebruikers: een aandachtspunt in de uitvoering. In de visie ontbreekt de aandacht voor integraal publiek vervoer (bus en doelgroepen): juist in Emmen kan dit het verschil maken voor vervoersafhankelijke inwoners. Inwoners ervaren op verschillende plekken onveilige situaties: kruisingen, hotspots en onveilige wegen. Verkeersveiligheid moet naast de visie zichtbaar worden in concrete keuzes en investeringen, ook qua veilige fietsoversteekplaatsen, goede verlichting en duidelijke scheidingen tussen fiets- en autoverkeer. Voorts moet de balans tussen economie en leefbaarheid bewaakt worden. Begrijpelijk dat de visie sterk inzet op bereikbaarheid van goederentransport, maar bewoners hebben vooral behoefte aan veilige, rustige en groene wijken. Elektrisch rijden is belangrijk, maar niet voor iedereen haalbaar. De gemeente moet die tweedeling actief zien te voorkomen. Mobiliteit moet mensen verbinden en bijdragen aan gelijke kansen. De noordelijke weg wordt verkend als wensbeleid in sommige opzichten, maar voor de PvdA heeft dit geen prioriteit, zeker gezien het financiële perspectief en de bestaande grote investeringen. Bovendien moet zorgvuldig worden omgegaan met natuur en landschap; de Nedersaksenlijn vraagt daar al veel van. Dit vraagt om terughoudendheid bij nieuwe majeure ruimtelijke ingrepen.
D66 zegt dat het onderzoek naar de noordelijke rondweg ook gericht is op ontlasting van een deel van Emmen-centrum. Welk alternatief heeft de PvdA daarvoor in gedachten?
PvdA denkt dat dat afhangt van het totale plaatje. Maar een groot infra-ingreep als de noordelijke rondweg, die ook veel geld kost, heeft niet de prioriteit van de fractie.

FvD ziet dat de Mobiliteitsvisie een brede ambitie neerlegt, sterk ingegeven door Europese verplichtingen, klimaatdoelen en vergaande sturing van inwonersgedrag in mobiliteitskeuzes. Maar in Emmen staat de dagelijkse praktijk en keuzevrijheid centraal, met grote afhankelijkheid van de auto, zeker waar het OV en voorzieningen beperkt zijn. Dus wat FvD betreft geen technocratische modellen of Brusselse verordeningen.
D66 vraagt of FvD hierbij op gedragssturing doelt om mensen de auto uit te jagen.
FvD ziet inderdaad het STOMP-principe als een vorm van gedragssturing. De visie stuurt sterk op minder automobiliteit, autoluwe wijken en lage parkeernormen met STOMP als ordenend principe. Goede fietsroutes en OV zijn van belang, maar de auto mag niet worden weggedrukt en hun bestuurders moeten niet de rekening gepresenteerd krijgen. De visie is nadrukkelijk vormgegeven als invulling van het SUMP-kader: dit voelt niet alleen als een Emmense visie, maar ook als uitvoering van EU-beleidsdoelen. Dat kan de democratische ruimte voor de raad beperken: principieel onwenselijk. Ook financieel schuiven B&W belangrijke keuzes als grote (spoor)investeringen als de Nedersaksenlijn, noordelijke weg, mobiliteitshub laad- en tankinfra worden door naar de toekomst. Daarbij zal het Rijk lang niet alles financieren; dit maakt de

uitvoering onzeker en de meerwaarde voor Emmen en zijn inwoners ook. Ook andere partijen waarschuwen ervoor dat de auto niet als probleem, maar deel van de oplossing moet worden gezien. De noordelijke rondweg als oplossing voor doorstroming en leefbaarheid is kansrijk, mits zorgvuldig ingepast in natuur en landschap. De combi STOMP, lagere parkeernormen en de inzet op deelmobiliteit en autoluwe school- en woonomgeving creëert in de praktijk vaak druk op autobezit en –gebruik, zeker in nieuwe gebiedsontwikkelingen. Voor FvD is de auto een symbool van vrijheid en zelfstandigheid, zeker in de uitgestrekte gemeente Emmen. De visie leunt sterk op gedragsbeïnvloeding. 'Kalm aan' wordt de norm, terugdringing van autoritten, de inzet op deelmobiliteit en steun van de brede welvaart: dit schuurt met de eigen verantwoordelijkheid en keuzevrijheid van inwoners.
D66 informeert of FvD de gordelverplichting als gedragssturing en inperking van vrijheid ziet. De visie zet immers analoog in op het creëren van een veilige omgeving.
FvD vindt dat geen goede vergelijking. De EU-koppeling en SUMP-verplichting onderwerpen Emmen aan Europese eisen voor stedelijke mobiliteit. Dat beperkt de ruimte voor nuchtere lokale keuzes die uit de Emmenaren zelf voortkomen. Financiële risico's en open eindjes zitten in de al genoemde grote ruimtelijke plannen met hun forse prijskaartjes. Nu worden ze alleen op hoofdlijnen vastgelegd zonder duidelijk financieel kader. In hoeverre zijn de gekozen ambities en maatregelen een vrije keuze van de raad? Zijn ze feitelijk afdwingbaar vanuit EU-verplichtingen en SUMP?

VVD werd in de visie nogal afgeleid door randzaken, terwijl de kern moet zijn: hoe kom ik van A naar B? Veel inwoners zijn afhankelijk van de auto. Prima als mensen met de fiets, OV of te voet gaan, maar de auto staat op nummer 1 en Emmen mag geen anti-autogemeente worden. Daarbij horen goed onderhouden wegen en voldoende parkeervoorzieningen.
GroenLinks wil weten wat Emmen anti-auto maakt. Dat is toch nergens te lezen in de visie?
VVD hoort van meerdere partijen, ook bij het parkeerbeleid, die toon terug. Daar heeft de VVD geen goed gevoel bij, vandaar de herhaling. Zij staat zeer gereserveerd tegenover de noordelijke rondweg, wel is zij voorstander van de inzet van de gemeente op een volledig verdubbelde N34 bij de provincie. Goed dat mensen gestimuleerd worden om te gaan fietsen met doorfietsroutes. Maar dan moeten de drukste fietsroutes wel goed onderhouden, verbeterd of verbreed worden. De VVD ziet het liefst vrijliggende fietspaden, omdat de sharedspacegedachte steeds meer onder druk staat. Verkeersveiligheid is van belang en ook toezicht en handhaving spelen een rol. De bevoorrading in Emmen-centrum kan slimmer en efficiënter, maar de fractie is tegen een emissievrije zone. Prima als ondernemers hun transport verduurzamen, maar niet geforceerd onder druk van regels. De VVD is voorstander van de Nedersaksenlijn en een OV-hub op Station Zuid. In dorpen met weinig passagiers kunnen moderne modaliteiten uitkomst bieden, zoals zelfrijdende elektrische taxibusjes.
D66 vraagt een nadere toelichting op de visie op het onderzoek naar de noordelijke rondweg. Een uitkomst kan zijn: het dient geen doel of er zijn betere alternatieven.
VVD is zeer gereserveerd over nut en noodzaak van dit onderzoek. De gemeente gaat namelijk al het stationsgebied, de Boslaan, de Weerdinger- en Seinstraat aanpakken, wat ook tot ontlasting van de Kolhoopstraat leidt. Voor een eventuele noordelijke rondweg is het dus nog veel te vroeg.

PVV steunt de richting van de Mobiliteitsvisie, maar heeft drie verzoeken om toezeggingen van het college. In het origineel ontwerp stond dat de regio grote afstanden kent, weinig OV-gebruikers en de auto daarom van belang blijft. Deze zin is geschrapt op verzoek van één belanghebbende, het OV-bureau. Op grond waarvan? Ondernemend Emmen bepleit juist het tegendeel. In het STOMP-principe komt de privéauto pas als laatste aan bod. In het uitgestrekte Emmen met duizenden inwoners voor wie de auto een levenslijn is, is dit ronduit oneerlijk. De politieke STOMP-keuze is nooit expliciet aan de raad voorgelegd; dit moet alsnog gebeuren. Kunnen B&W bevestigen dat het autogebruik niet wordt ontmoedigd en kunnen zij in de uitvoeringsagenda expliciet uitspreken of STOMP het leidend motief moet worden in Emmen? Het OV kan de lading van de bereikbaarheid

van de dorpen niet dekken. Wat betekent STOMP voor kleine kernen als Weiteveen en Nieuw-Schoonebeek, waar de bus al sinds 2021 in avonden en het weekend niet meer rijdt? Hoe ziet het college ‘slimme OV-ontsluitingen’ en wat gaan die kosten? Men schuift het financieel kader door naar de uitvoeringsagenda, dus als de keuzes al gemaakt zijn. Welke harde toezegging geven B&W dat geen dorp in 2040 qua bereikbaarheid wordt afgesneden? Wanneer krijgt de raad inzicht in de financiële gevolgen? De provincie vroeg tankhubs te koppelen aan de Drentse Zonneroute, wat het college zonder meer overnam. De PVV wil geen verdere uitbreiding van wind- en zonneparken, ook niet via deze Mobiliteitsvisie. Drenthe is ruimte, wijsheid en stilte: dat is geen sentiment maar economisch kapitaal. Recreatie en toerisme zijn concrete economische pijlers, waarvoor het landschap de moeite waard moet blijven. Willen B&W landschapsbescherming als harde voorwaarde opnemen in de uitvoeringsagenda?

D66 is blij te zien dat het STOMP-principe centraal staat in de Mobiliteitsvisie. Iedereen moet vrij zijn om te kiezen voor verplaatsing. Velen kiezen voor de auto omdat er te weinig alternatieven voorhanden zijn; door die beschikbaar te maken zorgt men voor echte keuzevrijheid. Dat is ook een sociale oplossing, want (elektrische) auto’s zijn nog steeds erg duur, zeker met de huidige brandstofprijzen. Dus moet er voldoende ruimte zijn voor (elektrische) fietsen en OV. Door goedkoper woon-werkverkeer bereikbaar te maken, is veel op armoedebeleid te besparen. Ook steunt D66 de brede welvaart als kapstok in de visie. Wel ontbreken daarin concrete doelen, ook onder een monitoringplan voor mobiliteitsgebruik. Immers, een ambitieuzer doel kan in de uitvoering heel veel uitmaken. In 17% van de ritten wordt de fiets gepakt, maar bij ritten van meer dan 1 km. afstand wordt de auto al vaker gepakt. Er zijn genoeg directe fietsroutes tussen wijken en dorpen, maar de aandacht voor het fijnmazige netwerk ontbreekt, zonder duidelijke vervolgroute. Op de doorfietsroutes krijgen fietsers meer voorrang, maar hoe is dat binnen de bebouwde kom? En is die voorrang ook fysiek, of alleen conceptueel? Een auto die Emmen inkomt, moet daar ook zijn. Dus moet worden voorkomen dat auto’s door Emmen heen rijden: dit onderschrijft tegelijk het nut van een noordelijke rondweg. Goed dat B&W daar onderzoek naar doen. Ook zijn routes op te knippen zoals op het tracé Boslaan-Kolhoopstraat-N34.
Wakker Emmen hoort meerdere partijen over een (systematisch en methodisch) onderzoek naar de noordelijke rondweg. Dat staat inderdaad op pagina 19, maar bijlage 3 (pagina 39) spreekt van een (oriënterende) ‘verkenning’. En wat vindt D66 ervan dat de rondweg als reëel plan met stippellijn staat ingetekend op de kaart?
D66 ziet die stippellijn als groffe indicatie van het tracé. Er is een haalbaarheidsonderzoek nodig naar de alternatieven en de gevolgen daarvan. De vraag over het onderscheid onderzoek-verkenning kan de wethouder beantwoorden, maar een onderzoek zou een prima keuze zijn. Komt het uitvoeringsplan van de visie ook bij de raad langs voor bespreking? Hoe verloopt de voorafgaande participatie? Want de huidige feedback is niet concreet terug te zien en de zienswijzen worden vaak beantwoord met ‘we nemen het mee in de uitvoering’.
PVV vraagt wat D66 concreet bedoelt met de auto als niet-gewenste gast. Is die partij voor een autoluwe zone of wil zij de auto uitfaseren?
Het betoog van **D66** was juist positiever. Door alternatieven aan te bieden, kunnen mensen er gebruik van maken. Zonder alternatieven hebben zij geen andere keuze dan de auto te gebruiken. Dat is dus geen ‘anti-auto’, maar het aanbod van meer alternatieven en dus meer keuzemogelijkheden.

Veilig Emmen ziet in de visie waardevolle ambities voor de toekomst van Emmen. Goede bereikbaarheid, verkeersveiligheid, sterke regioverbindingen en investeringen in infrastructuur zijn essentieel voor een groeiend Emmen. De fractie steunt de verbetering van de OV- en fietsverbindingen, investeringen in verkeersveiligheid, economische kansen rondom de Nedersaksenlijn, het onderzoek naar de noordelijke rondweg en goede bereikbaarheid van bedrijventerreinen en voorzieningen. Tegelijk moet de auto niet worden weggezet als een probleem.

Emmen is geen Randstad; veel inwoners zijn afhankelijk voor werk, zorg, school en dagelijks leven, zeker in dorpen en het buitengebied. Eén uitgangspunt moet centraal staan: realistische mobiliteit voor Emmen als plattelandsgemeente. Houd ondernemers, zorg, scholen en voorzieningen goed bereikbaar en bescherm de leefbaarheid zonder inwoners onnodig te beperken en zonder extra kosten. Investeer in alternatieven zonder de auto onmogelijk te maken. Parkeerdruk mag niet verder toenemen, mobiliteitsbeleid moet praktisch en uitvoerbaar zijn en dus niet ideologisch. Mobiliteit moet verbinden en niet beperken. Veilig Emmen steunt vernieuwing en ontwikkeling, maar wel aansluitend op de lokale realiteit.
D66 informeert hoe Veilig Emmen de parkeerdruk niet wil laten toenemen, terwijl er minder auto's komen door meer alternatieven. Of wil men juist autogebruik stimuleren met meer parkeerplekken?
Veilig Emmen wil eigenlijk beide. Inwoners moeten kunnen kiezen wat ze zelf willen. De fractie ondersteunt de Mobiliteitsvisie.

50PLUS steunt van harte de mooie ambities in de Mobiliteitsvisie: minder verkeer, betere leefbaarheid en ruimte voor wonen. Maar met 10.000 nieuwe woningen moet de visie concreter. Emmen verandert namelijk van een eindstation in een vitale schakel richting Groningen via de Nedersaksenlijn. Verplaats daarom het volledige busknooppunt naar Station-Zuid. Dan ontstaat er in het stationsgebied direct meer rust, veiligheid en ruimte voor langzaam verkeer. 50PLUS mist een duidelijke keuze over doorgaand verkeer. Het rondje Hoofdstraat-Minister Kampstraat moet eruit via een knip bij juweliers Wolters: de inspreekster bracht dit ook al in. Zo verdwijnt daar het doorgaande verkeer en de bereikbaarheid blijft gewaarborgd voor de winkels aan de Hoofdstraat via slimme insteekwegen voor bevoorrading. De veiligheid op de hoofdwegen in Klazienaveen staat onder druk. De visie moet daarom concreet maken hoe het zware verkeer om die kern heen is te leiden. Om het verkeer van Ter Apel naar Drachten uit Emmen te houden, is aansluiting van de noordelijke rondweg op de N34 essentieel. Voor het tracé moeten alternatieven bekeken worden: het hoeft niet per se door het bos. En een rondweg zonder afsluiting van het centrum lost niets op. Voor de fractie mag een autoluw centrum nooit betekenen dat ouderen en mindervaliden buitenspel komen te staan. Voor hen is mobiliteit een noodzaak, geen luxe of keuze. Breid de gehandicaptenparkeerplaatsen uit, het liefst met drie naast elkaar en reguliere plekken aan de rand.

ChristenUnie staat voor een goed bereikbaar Emmen, want mobiliteit brengen mensen bij elkaar. Dat is geen doel op zich, maar noodzaak. Dit is terug te lezen in de Mobiliteitsvisie. Veel van eerdere inbrengen van de fractie en haar verkiezingsprogramma komen daarin terug. Een andere blik op mobiliteit is goed. Dat moet duurzaam gebeuren: niet per se groen, maar toekomstbestendig. De 'trias mobilica' biedt daarvoor mooie handvatten. Realiteit in Emmen is nu dat de auto vrij snel noodzakelijk is. De voorkeur voor lopen, fietsen en OV in het STOMP-principe kan op steun van de ChristenUnie rekenen. Dit moet leidend zijn bij een gebiedsontwikkeling: met zo'n inrichting wordt een bewoner gestimuleerd om eerst fietsend of lopend te gaan. Die intentie vraagt wel wat aan de uitwerking van de visie in voetpaden, fietspaden of –snelwegen en hoogfrequente bus- en treinlijnen tussen kerndorpen. De EU-richtlijnen zijn relevant voor de monitoring en het formuleren van streefcijfers. Wanneer is de visie een succes en wanneer ziet de raad de uitwerking terug? De laatste moet over meerdere thema's gaan: onder andere wegenonderhoud (CU-amendement september 2025). verkeersveiligheid en OV-netwerk. Zodra de raad het laatste inbrengt, geeft de wethouder aan dat de gemeente daar niet over gaat. Toch wordt OV wel opgenomen in de visie. Dit moet dus besproken worden, bijvoorbeeld met het OV-bureau. Deelmobiliteit kan kansrijk zijn bij auto's, niet bij de niet-succesvolle deelscooters. Nut en noodzaak van de noordelijke rondweg door het natuurgebied of eromheen – hoe zou Borger-Odoorn daarover denken voor wat betreft Klijndijk? – is helemaal nog niet vanzelfsprekend. Daarbij speelt ook de vraag of deze weg, net als de overige rondwegen, al dan niet in eigendom van de provincie moet komen. Al deze input is niet bedoeld als kritiek, maar zorgt dat de visie nog meer een levend document wordt.

Hart voor Emmen ziet mobiliteit als bereikbaarheid voor inwoners en ondernemers in hun dagelijks leven en hoe een dorp verbonden blijft met de rest van de gemeente. Deze Mobiliteitsvisie bevat redelijke elementen: betere verkeersveiligheid, aandacht voor dorpen, noordelijke rondweg, goede verbindingen met bedrijventerreinen en betere fiets- en OV-routes. Maar het wringt bij de bestuurlijke vanzelfsprekendheid in grote woorden als brede welvaart, transformatie, STOMP en duurzame mobiliteit. Dit klinkt modern en verantwoord, maar de vraag moet zijn: blijft Emmen bereikbaar voor gezinnen, ouderen, mantelzorgers, dorpen, ondernemers en mindervaliden? De auto is geen luxeprobleem, maar voor velen betekent hij vrijheid, werk, mantelzorg en familiebezoek. Wie dat vergeet, maakt alleen beleid op papier, niet voor Emmen. Komt de uitvoeringsagenda terug inclusief kosten, dekking en duidelijke prioritering? Kan het college toezeggen dat STOMP nooit dogmatisch wordt toegepast ten kosten van dorpen, inwoners en ondernemers?

GroenLinks leest vaak over de ambitie van Emmen als regiokern, aantrekkelijk voor studenten, onderwijs en ontwikkeling. De visie wijst op de ligging van Emmen midden in Europa. Daar hoort ook een duidelijke visie op duurzame mobiliteit bij. Want een regio die vooruit wil, moet bereikbaar zijn op toekomstbestendige wijze. Op dit moment is het OV de zwakke schakel. De Nedersaksenlijn kan een enorme impuls geven aan de regio, maar zonder goed aanvullend vervoer met goede aansluitingen op dorp, wijk, school of werkplek blijft het een halve ketting. Het OV-gebruik is laag en dat is niet vreemd: stadslijnen zijn verdwijnen en buitendorpen worden steeds minder goed bereikbaar. Dan laat men niet vanzelf de auto staan, die is dan inderdaad noodzaak. Hoe brengt de wethouder de OV-bereikbaarheid onder de aandacht bij het OV-bureau? GroenLinks ziet graag een opwaardering van de hub bij Station-Zuid als belangrijk knooppunt. De afgelopen jaren spraken bepaalde keuzes deze visie tegen, zoals gratis parkeren voor gratis OV-gebruik in de kerstperiode. GroenLinks noemt dat ‘de auto voorop’, maar is wel positief over het STOMP-principe: dit is niet ‘anti-auto’ maar: kijken welke alternatieven er eerst zijn. Dit vraagt om concrete uitvoering en heldere keuzes. Hoe gaan B&W de visie vertalen naar tastbare plannen? Hoe zorgen zij dat inwoners daadwerkelijk alternatieven krijgen voor de auto? Hoe worden buitendorpen bereikbaar gehouden? Hoe wordt participatie zichtbaar en serieus onderdeel in de uitvoering? Inwoners, reizigers en de raad moeten actief betrokken worden. Want duurzame mobiliteit maak je samen.
Wakker Emmen informeert hoe GroenLinks ertegenaan kijkt dat mensen zelf een keuze mogen en moeten maken?
GroenLinks erkent dat, maar veel keus is er niet. Veel dorpen zijn slecht bereikbaar met OV, dus is de auto het enige alternatief. GroenLinks wil daarom dat fietsen, lopen en OV gestimuleerd wordt, om voor meer alternatieven en daarmee voor meer keuzemogelijkheden te zorgen voor inwoners.
Wakker Emmen kan dit betoog volgen qua OV in het buitengebied. Maar fiets- en looproutes zijn er genoeg: daar hebben de inwoners toch genoeg keuze in?
GroenLinks beaamt dat dat in Emmen zelf bevorderd kan worden. Zo kan vervoer van kinderen naar en van school best meer per fiets of lopend gebeuren. De keuze voor de auto daarbij staat de mensen vrij, maar zeker voor de heel korte afstanden hoeft dat gedrag ook niet per se gestimuleerd te worden. Het onderzoek naar de rondweg-noord baart zorgen in verband met de massieve impact op de natuur. Denken B&W echt dat een onderzoek nu een andere uitkomst zal hebben?

SP leest over de nadruk op brede welvaart, leefbaarheid en gezondheid: positief. Kansen die op Emmen afkomen, zijn de Nedersaksenlijn, de verbinding met de Duitse E233 en de ambitie om door te groeien richting 120.000 inwoners. Daar hoort een toekomstgerichte mobiliteitsvisie bij. Sterk dat er aandacht is voor lopen, fietsen en OV, zonder meteen te doen alsof de auto uit Emmen gaat verdwijnen. Want in deze uitgestrekte gemeente blijft de auto voor heel inwoners noodzakelijk: dat erkent de visie gelukkig ook. De ambities zijn groot, maar soms ook behoorlijk abstract. Uiteindelijk willen inwoners weten of zij veilig naar school kunnen fietsen en de bus straks nog naar hun dorp komt. De visie noemt de noordelijke rondweg als ‘serieuze verkenning’ om het verkeer rond Emmen te leiden en daarmee de stad leefbaarder te maken. Sec begrijpelijk, zeker als

Emmen verder groeit. Maar zo'n project heeft enorme ruimtelijke, financiële en landschappelijke gevolgen. Dus raad en inwoners moeten daar heel zorgvuldig bij betrokken worden. Ook het OV stelt de gemeente voor flinke uitdagingen. De visie zet in op betere regionale verbindingen en sterkere stationsgebieden. Maar dit staat of valt ook met de keuzes van provincie en Rijk. Mooie ambities mogen straks niet botsen met de verschraling van buslijnen. Positief dat gezondheid en veiligheid onderdeel worden van mobiliteitsbeleid. Meer aandacht voor fietsen en lopen loont, mits het uitvoerbaar blijft en mensen niet het gevoel krijgen dat de auto overal wordt weggepest. De visie is een richtinggevend document, dat vooral draait om bereikbaarheid, leefbaarheid en betaalbaarheid voor de inwoners. De echte bespreking komt bij de uitvoeringsagenda.

Reactie college
Wethouder J. Bos zet uiteen dat mobiliteit het dagelijkse leven van mensen raakt en hen zelfstandig laat acteren in de samenleving. De visie 2040 is geen plan tegen de auto: die hoort en blijft in Emmen en de dorpen. Want de gemeente is uitgestrekt en voor veel inwoners is en blijft de auto noodzakelijk, los van allerlei mooie principes. De visie gaat niet over morgen, maar over wat na 2040 aan de orde is. Gaan de plannen door, dan zijn er in dat jaar 10.000 woningen bijgebouwd. Gemiddeld zorgt een huishouden voor zes autoritten per dag, oftewel 60.000 in totaal per dag. De wijk- en dorpscentra en Emmen-centrum worden nu al vaak als onveilig onervaren: hier komen veel klachten over binnen bij de gemeente. Zij moet dus niet uitgaan van de klassieke benadering 'zoveel mogelijk verkeer en zoveel mogelijk congestie voorkomen', maar teruggaan naar de kern: een omgeving waar het goed leven, wonen, werken en studeren is met elkaar. Het STOMP-principe is een belangrijk hulpmiddel, maar niet meer dan dat. Per situatie werkt dat anders uit. Hoe dichter bij de centra met voorzieningen, hoe meer de nadruk moet komen op lopen en fietsen en hoe minder op autovervoer. Het laatste moet niet onmogelijk worden, maar wel geweerd worden van bijvoorbeeld van het Willinkplein. Want als het verkeer zo blijft toenemen, wordt het één groot stuk blik in de straten. STOMP kan daarbij helpen, voornamelijk in de ruimtelijke ordening van bijvoorbeeld een nieuwe wijk. Er wordt voor miljoenen in de Rondweg geïnvesteerd en in verdubbeling van de weg Emmen-Klazienaveen – en daarmee dus in automobiliteit. Zonder een andere denktrant wordt de auto straks de grote boosdoener en dat kan de gemeente zich niet veroorloven. Wordt de Nedersaksenlijn een succes, dan zullen Ter Apel en Stadskanaal behoorlijk uitbreiden. Als die inwoners naar Friesland of naar het westen willen, ligt de route door Weerdinge, het nu al te drukke kruispunt Hondsrug/Weerdingerstraat naar de N34 voor de hand. De te verkennen noordelijke rondweg kan die druk wegnemen. 'Onderzoek' en 'verkenning' zijn i.c. als synoniemen bedoeld.
Wakker Emmen vraagt zich af waarom er bij de verkenning geen inzicht in andere oplossingen is. Waarom alleen maar de noordelijke rondweg met hoge aanleg- en onderhoudskosten?
Wethouder J. Bos denkt dat die weg de verkeerscongestie kan oplossen bij Emmen-Noord. Maar hij gaat wel ten koste van natuur en landbouw, een behoorlijke hap geld en een Weerdinge dat wordt opgesloten door allerlei infrawerken. Het college wil dus ook zeker alternatieven verkennen, want het gaat erom dat het congestieprobleem wordt opgelost. Daarna kan de raad afwegen of de aanleg van een noordelijke rondweg tegen de negatieve effecten opweegt. Zolang hier geen besluit over genomen is, willen B&W hem als optie opnemen in de Mobiliteitsvisie. Op de kaart staan alleen de eventueel nog aan te leggen grote infrawerken: de rondweg en een goede doorfietsroute. Er is een forse toename van (elektrisch) fietsgebruik door ouderen te zien. De suggestie dat doorfietsroutes alleen voor toeristisch gebruik zijn, is te kort door de bocht. Het STOMP-principe zal voor flinke toename zorgen in lokaal school- en woon-werkverkeer en bovendien gaan Nieuw-Amsterdam en de Delftlanden uitbreiden en er komen woningen bij in de nieuwe spoorzone voor de Nedersaksenlijn. De brede doorfietsroute wordt tegelijk aangelegd met de verdubbeling van de weg Emmen-Klazienaveen. Dan is het de keuze voor elke inwoner of hij/zij de auto of de fiets pakt.
Wakker Emmen is blij dat provincie en Rijk de doorfietsroute Emmen-Klazienaveen betaalt. Maar nu wordt ook ingezet op Coevorden-Borger. Is het niet beter eerst de bestaande fietsroutes te kijken alvorens een dure nieuwe route aan te leggen?

Wethouder J. Bos antwoordt dat in Nederland een landelijk netwerk van doorfietsroutes ligt c.q. wordt aangelegd. Het is wijs daarop aan te sluiten. Die kosten moeten voor Emmen zo weinig mogelijk zijn; minstens 75% moet elders gefinancierd worden. Daarover loopt al overleg met Coevorden en Borger-Odoorn; de route loopt vooral over hun grondgebied. Voorts moet dit worden afgewogen tegen andere prioriteren. Wel is deze Mobiliteitsvisie het moment om een uitspraak over deze doorfietsroute te doen; de provincie ziet die ook zitten. Het college is ervan overtuigd dat de route Emmen-Klazienaveen goed gebruikt wordt en dat geldt ook voor de sociaal veilige route Dalen-Nieuw-Amsterdam-Delftlanden-Bargeres. De voorbereiding en financiering gaan bovendien enkele jaren duren.
VVD wijst erop dat doorfietsroutes ook vaak over bestaande routes gaan.
Wethouder J. Bos beaamt dit terechte punt. Waar al een bestaand pad ligt, wordt het inderdaad verbreed en anders ingericht. De provincie verwacht dat de aanpak van de rotonde Gieten en de verdubbeling op het tracé Eext-Gasselte voldoende zijn om het congestieprobleem op de N34 op te lossen. De gemeente vindt belangrijk dat die ontsluiting goed wordt en houdt de vinger aan de pols, maar de provincie is in the lead.
Volgens de **VVD** was bij de provincie de wens er wel voor gehele verdubbeling. Alleen, er is minder geld beschikbaar doordat de projecten duurder zijn geworden.
Wethouder J. Bos denkt dat eerst moet worden afgewacht of genoemde maatregelen effect sorteren. Want de problemen concentreren zich vooral tussen Eext en Gasselte. Rond OV ontstaat een soort self-fulfilling prophecy: het OV is niet goed, niemand gebruikt het, dus wordt het OV afgebouwd. Anderzijds moet men toe naar een hogere frequentie. B&W willen een paar hoogfrequente lijnen naar de grote dorpen toe, aangevuld met ‘van streekbus naar strookbus’ (flexvervoer, OV-taxi’s). Misschien valt op termijn te denken aan zelfrijdende auto’s. Het college wil stevig met het OV-bureau in overleg om het Wmo-, leerlingen- en openbaar vervoer fors veel beter op elkaar aan te laten sluiten. Door mensen thuis af te halen in plaats van een halte volgens een dienstregeling, werkt dit concept veel flexibeler. Dit is ook in het belang van het OV-bureau.
PvdA vraagt of dit een toezegging is op haar wens rond integraal publiek vervoer.
Wethouder J. Bos kan geen toezegging doen over de toekomstige inrichting bij het OV-bureau. Het Drentse vervoer bestaat nu alleen uit bussen, die op de streeklijnen vooral leeg rijden. Dat is te duur waardoor de frequentie wordt teruggebracht. De gemeente moet ook nadenken over haar eigen financiering, bijvoorbeeld eerst via een proef. De wethouder zou er wel voor wel als het nieuwe college op die inspanningsverplichting zou kunnen inzetten in de uitvoeringsfase. Er zijn inderdaad EU-verplichtingen, maar elke gemeente heeft volledige vrijheid hoe zij die invult in haar eigen manier van denken. De wethouder zegt toe dat het college tezijnertijd met het uitvoeringsprogramma naar de raad komt. De voorrang voor fietsers is in ieder geval in conceptuele zin bedoeld in de visie. Op de doorfietsroutes ligt ook de fysieke voorrang voor fietsers voor de hand. Er wordt een uitvoeringsagenda gemaakt met monitoring, concrete prioritering en het kostenplaatje; in dat proces vindt ook de participatie plaats. De planning is die in januari 2027 met de raad te bespreken. Het ligt niet in de rede om het busknooppunt in het stationsgebied te verplaatsen naar Station Zuid: dit zou de exploitatie van het OV-bureau heel zwaar onder druk zetten. Nu kunnen busreizigers uitstappen nabij het centrum. Wel zou de overstap van auto naar OV inderdaad beter op Zuid kunnen plaatsvinden: daar zijn genoeg parkeerruimte en ook goede OV-verbindingen over langere afstanden.
Voor **50PLUS** hoeven ook niet alle bussen weg uit Emmen-centrum. Bij de halte Hondsrugweg kunnen heel goed ettelijke bussen stoppen; tegelijk kan er een hub op Station-Zuid komen.
Volgens **wethouder J. Bos** heeft het stationsgebied, straks ook een station voor de Nedersaksenlijn, juist een belangrijke functie als landingsplek voor bussen nabij het centrum. Verplaatsing naar Zuid zorgt voor te lange aanrijtijden en reisafstanden en te hoge exploitatiekosten voor het OV-bureau. Naar de congestie van bussen in het stadscentrum moet nog eens goed worden gekeken, maar daarvoor zouden ‘stappen’ en ‘trappen’ in het STOMP-principe uitkomst kunnen bieden.

Tweede termijn
Wakker Emmen stelt na de eerste termijn vast dat de Mobiliteitsvisie alleen werkbaar is als zij aansluit bij de lokale realiteit, namelijk dat veel inwoners afhankelijk blijven van de auto, omdat alternatieven niet beschikbaar zijn. Zij moeten ook hun eigen keuze kunnen maken en de auto staat voorop. De ambities voor meer aandacht voor fiets en OV zijn prima, maar mogen geen doel op zich worden. Rond de noordelijke rondweg is ook veel te horen over kansen en toekomstige ontwikkelingen, maar onvoldoende is gebleken welke problemen zo'n weg kan oplossen. Juist daarom past voorzichtigheid bij een duur project met zoveel impact. De gemeente kan niet alles tegelijk, zeker niet als de middelen schaars worden. Wakker Emmen steekt die liever in de dagelijkse bereikbaarheid van inwoners. De fractie wil een mobiliteitsbeleid dat inwoners verbindt en een visie die ook naar hun dagelijkse praktijk kijkt. Men blijft deze visie kritisch volgen.

PvdA is blij dat de participatie heel goed is meegenomen in de visie; hopelijk blijven de inwoners ook in de uitwerking goed betrokken. De visie is niet alleen een technisch verhaal over verkeer, maar ook een sociaal verhaal over hoe inwoners leven, wonen en zich kunnen ontwikkelen.

Als de **VVD** de geluiden van de commissie hoort, zitten er behoorlijke verschillen in qua toon. Het STOMP-principe is helder, maar het gevoel en de ondertoon daaromtrent is anders dan de formuleringen in de visie. De fractie gaat zich hierop beraden en komt hierop terug.

PVV vraagt het college of het bereid is om zich expliciet uit te spreken over het STOMP-principe en de eerder genoemde, geschrapte zin. De visie bevat geen garanties voor bereikbaarheid en het financieel kader ontbreekt. De koppeling met de Zonneroute is overgenomen zonder politiek debat. De PVV wil in de raadsvergadering een uitspraak van de raad over landschapsbescherming als harde randvoorwaarde en over kernenergie als serieus alternatief, dat betrouwbaar vermogen levert met een fractie van het ruimtebeslag van zonnevelden. Als deze drie punten in de raadsvergadering niet worden beantwoord, verbindt de fractie daar haar consequenties aan.

D66 hoort een heel aantal partijen het STOMP-principe als 'anti-auto' betitelen, maar het is juist ook 'pro auto'. Het gaat om het aanbieden van alternatieven. In hoofdstuk 4 staat heel duidelijk dat per automobilist 40 m2 nodig is, tegenover 5 m2 voor een fietser. De ruimte is nou eenmaal beperkt in de gemeente, dus daar moet zij zuinig op zijn.
Wakker Emmen hoort tegenspraak bij D66 tussen 'pro auto' en het te grote ruimtebeslag.
D66 citeert de wethouder dat er veel meer autobewegingen worden verwacht. Zonder maatregelen loopt het autoverkeer vast en dat is onwenselijk. Zonder extra ruimte is te zorgen voor een alternatief voor mensen en dan hebben fiets en OV veel minder ruimte nodig dan de auto. Degenen die de auto wel nodig hebben, kunnen die nog steeds gebruiken. In die zin is de visie ook 'pro auto'.

ChristenUnie dankt de wethouder voor diens goede uitleg van het STOMP-principe. De vragen van de PVV kwamen bijna als dreigement over, maar over de landschapselementen zijn vorig jaar bij het IBOR al afdoende uitspraken gedaan: daar is dus al beleid voor. Deze bespreking komt als gedachte-experiment over wat er gebeurt als 'de heilige koe' van haar sokkel wordt gehaald. Gelukkig blijft de auto tot genoegen van veel partijen nog wel even op die sokkel staan.

GroenLinks vond de aandacht voor de doorgaande fietsroutes mooi als alternatief voor de auto. Als pleitbezorger van Orange TheWorld en Safe Streets benadrukt de fractie dat verlichting niet altijd voor sociale veiligheid voor fietsers zorgt. De gemeente moet in haar beleid de betrokken doelgroep integraal meenemen.

Reactie college

Wethouder J. Bos zegt dat volgens het OV-bureau het lage OV-gebruik niet de reden is van het hoge autogebruik, maar in de context van de Emmense leefwereld gezien moet worden. Vanwege dit terechte punt is genoemde zin in het document geschrapt.
PVV vindt dat die zin ook anders geformuleerd had kunnen worden. Nu lijkt het alsof de inhoud niet belangrijk zou zijn. Wat de fractie betreft komt de zin aangepast terug in het document.
Wethouder J. Bos wijst erop dat de koppeling laag OV-gebruik versus hoog autogebruik niet terecht was, vandaar het schrappen van de zin. De vraag over de bereikbaarheid van dorpen en wijken suggereert dat die gaat verslechteren, terwijl de visie erop gericht is om die juist te verbeteren, een van de kernpunten daarin.
Wakker Emmen begrijpt na deze uitspraak de stelling van het OV-bureau ook niet meer dat meer OV-gebruik het autoverkeer in dorpen en wijken zal doen afnemen. Dus wel of niet een OV-lijn of flexvervoer van en naar de buitendorpen maakt dus niet meer uit?
Wethouder J. Bos geeft aan dat in de geschrapte zin uitsluitend stond dat het hoge autogebruik komt door het lage OV-aanbod. Dat is volgens het OV-bureau veel te kort door de bocht en B&W delen die mening. Met de huidige frequentie is het OV in sommige dorpen niet houdbaar, het college ziet een heel ander, flexibel model voor zich. Maar over dit laatste heeft het OV-bureau het niet eens gehad. Dat is wat anders dan dat het OV geen bijdrage zou kunnen leveren aan de bereikbaarheden van de dorpen. Het STOMP-principe heeft niet zozeer met het OV-aanbod an sich te maken, maar met het uitgangspunt om, hoe dichter de reiziger bij het centrum komt, hem/haar meer te stimuleren om te voet, per fiets of per OV te gaan. Los daarvan zal de auto blijven: STOMP is een aanvulling op de auto en niet een vervanging daarvan. Zo krijgen inwoners meer keuzemogelijkheden in hun vervoer. De Mobiliteitsvisie gaat over mobiliteit. Andere zaken als tankhubs en kernenergie zijn al bij andere beleidsnota's besloten. Voor de Zonneroute heeft de provincie een inpassings- en beeldkwaliteitsplan gemaakt, de gemeente is niet bevoegd dat te wijzigen.
PVV betoogt dat de visie tankhubs aan de Zonneroute koppelt. Dat is impliciet een keuze voor een bepaalde energiebron. De fractie vroeg of er betere alternatieven voorhanden zijn en vraagt het college dit thema mee te nemen in het provinciaal overleg.
Wethouder J. Bos wijst erop dat de Mobiliteitsvisie daar totaal niet over gaat. Die gaat over het bieden van ruimte voor onder meer tankhubs, waarmee diesel, benzine en gas worden aangevoerd. Daarnaast kunnen elektrische laadpalen en/of biodiesel komen e.d. De PVV brengt nu inhoudelijk een compleet andere discussie in. Het college mag toch niet hopen dat de raad eind mei bij de Mobiliteitsvisie gaat besluiten tot de vestiging van een kerncentrale in deze gemeente?
PVV geeft aan dat het laatste ook niet de bedoeling is van haar inbreng.

Voorzitter Wittendorp stelt vast dat dit raadsvoorstel als B-stuk naar de raad gaat.

7. Vaststellen verslag vorige vergadering van de raadscommissie van 14 april 2026
Voorzitter Wittendorp stelt vast dat de notulen van 14 april 2026 ongewijzigd worden goedgekeurd, onder dankzegging aan de notulist.

8. Sluiting
Voorzitter Wittendorp sluit de vergadering om 23.23 uur onder dankzegging.