

Mobiliteitsvisie Emmen 2040

Emmen zet stappen





Inhoud

Emmen beweegt, letterlijk en figuurlijk.....	4
1. Inleiding Emmen zet stappen	7
Grote opgaven in samenhang bekijken	7
Positie mobiliteitsvisie binnen strategisch beleid.....	8
EU verplichting voor Urban Nodes	8
Participatieproces	10
2. Een andere blik op mobiliteit	13
Samenhang in maatregelen.....	13
Focus op brede welvaart	14
Vijf Emmense dimensies van brede welvaart.....	15
3. Dimensie ‘Verbinden’	17
Wat zien we?	17
Welke bijdrage levert mobiliteit?	19
Waar zetten we op in?	20
4. Dimensie ‘Ruimte maken’	29
Wat zien we?	29
Welke bijdrage levert mobiliteit?	30
Waar zetten we op in?	33
5. Dimensie ‘Schoon & duurzaam’	39
Wat zien we?	39
Welke bijdrage levert mobiliteit?	41
Waar zetten we op in?	42
6. Dimensie ‘Veilig meedoen’	47
Wat zien we?	47
Welke bijdrage levert mobiliteit?	49
Waar zetten we op in?	50
7. Dimensie ‘Gezondheid’	55
Wat zien we?	55
Welke bijdrage levert mobiliteit?	56
Waar zetten we op in?	57
8. Mobiliteitsprincipes; ons gezamenlijke kompas.....	61
9. Uitvoeren en monitoren	63
Uitvoeringsplan	63
Monitoringsplan.....	63
Bijlage 1 EU-richtlijnen voor het Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)	65
Bijlage 2 Nota van Participatie	68
Bijlage 3 Kaart Mobiliteitsvisie.....	78

Voorwoord

Emmen beweegt, letterlijk en figuurlijk

Voor ons ligt een toekomst waarin mobiliteit niet langer slechts een middel is om van A naar B te komen, maar een effectief instrument om brede welvaart te realiseren. Een toekomst waarin we ruimte maken voor groei, zonder onze leefomgeving uit het oog te verliezen. Waarin we verbinden, verduurzamen en versterken. Waarin iedereen veilig en gezond kan meedoen.

Voor u ligt de Mobiliteitsvisie 2040. Deze visie is geen blauwdruk maar een kompas. Het wijst ons de weg naar een Emmen dat klaar is voor de uitdagingen van morgen: klimaatverandering, vergrijzing, digitalisering, en de groei van onze stad en regio. Het is een visie die keuzes durft te maken. Voor slimme verbindingen. Voor schone lucht. Voor een gemeente waarin kinderen veilig naar school fietsen, ouderen zelfstandig blijven reizen en ondernemers kunnen bouwen aan een duurzame toekomst. Daarbij geven zeven mobiliteitsprincipes richting aan oplossingen die niet alleen vandaag werken, maar ook morgen waardevol zijn.

De Emmense mobiliteitsprincipes:

1. Emmen is multimodaal verbonden met de regio én Europa – als scharnierpunt in het vervoer van personen en goederen.
2. De Nedersaksenlijn versterkt onze bereikbaarheid en verstedelijking – stations worden motoren van gezonde verstedelijking.
3. We benutten de ruimte slim en efficiënt – zodat mobiliteit bijdraagt aan een duurzame en leefbare omgeving.
4. We vergroten de flexibiliteit van het mobiliteitssysteem – zodat iedereen kan kiezen hoe en wanneer hij reist.
5. We geven voorrang aan lopen, fietsen en OV – en maken ruimte voor de auto waar nodig.
6. We zorgen voor veilige en gezonde verkeersdeelname – met gelijke toegang voor iedereen.
7. We maken logistiek duurzaam en toekomstbestendig – met slimme hubs en schone brandstoffen.

We realiseren de principes door een aanpak gericht op brede welvaart. Zo zorgen we ervoor dat we niet versnipperd, maar integraal en doelgericht te werk gaan.

De visie is tot stand gekomen in samenwerking met inwoners, ondernemers, partners en experts. Ik dank iedereen daar hartelijk voor. Want alleen samen kunnen we de stappen zetten die nodig zijn. Stappen naar een Emmen dat niet alleen bereikbaar is, maar ook leefbaar, gezond en inclusief.

Emmen zet stappen. Ik nodig iedereen uit om mee te stappen.

Jan Bos, wethouder Mobiliteit



Hoofdstuk 1

Inleiding Emmen zet stappen

Grote opgaven in samenhang bekijken

De gemeente Emmen staat voor opgaven die een nieuwe strategie op mobiliteit noodzakelijk maken. De Nedersaksenlijn en de aanleg in Duitsland van de E233 als autosnelweg in het verlengde van de A37, geven Emmen volop kansen om als regionale economische motor de sociaaleconomische ontwikkeling van de regio aan te (kunnen blijven) jagen en complementaire functies te vervullen ten opzichte van andere steden en de overvolle Randstad. Daarom kiest Emmen voor een schaa sprong: binnen vijftien jaar doorgroeien naar 120.000 inwoners. Voor een versnelling in de woningmarkt moeten er 10.000 woningen bijkomen tussen nu en 2040 in zowel de binnenstad als in de dorpen en wijken. Ook in de periode daarna zet de groei zich voort.

De groei van Emmen gaat niet alleen om extra woningen. Belangrijker nog is om onze regionale centrumfunctie te versterken met middelbaar en hoger onderwijs, gevarieerd winkelaanbod, zorgvoorzieningen, etc. Voldoende en goed bereikbare bedrijventerreinen maken ook onderdeel uit van de schaa sprong. De groei van inwoners en werkgelegenheid zorgt voor meer mobiliteit, meer vraag

naar energie en meer vraag naar ruimte en infrastructuur. Daarvoor zijn integrale keuzes voor mobiliteit in relatie tot verstedelijkingsopgaven nodig om bij te dragen aan de doorontwikkeling van Emmen.

Tevens wordt onze energieopwekking duurzaam en worden nieuwe, schone brandstoffen toegankelijk voor iedereen. Deze energietransitie is de basis voor schone mobiliteit, maar vraagt ook om infrastructuur en logistiek voor deze nieuwe brandstoffen (met name elektrisch en waterstof). Deze grootschalige veranderingen zijn nodig om de klimaatverandering te remmen en Nederland te beschermen tegen de gevolgen van klimaatverandering. Ook dit stelt eisen aan de mobiliteit.

De Mobiliteitsvisie 2040 probeert deze hoofdpogaven bij elkaar te brengen en de beleidsinzet tot 2040 (met een doorkijk tot 2060) te formuleren, waarmee we de ontwikkelingen goed kunnen faciliteren. Deze visie vormt een richtlijn waarmee we onze plannen concreet kunnen uitwerken en kunnen controleren of we op de goede weg zijn.



Positie mobiliteitsvisie binnen strategisch beleid

De gemeente Emmen heeft de doelen voor de hoofdpogaven geformuleerd in de Strategienota, het coalitieakkoord 'Vooruit en betrokken', de Kadernota Economie en het beleidskader 'Verder Samen voor het Sociaal Domein'.

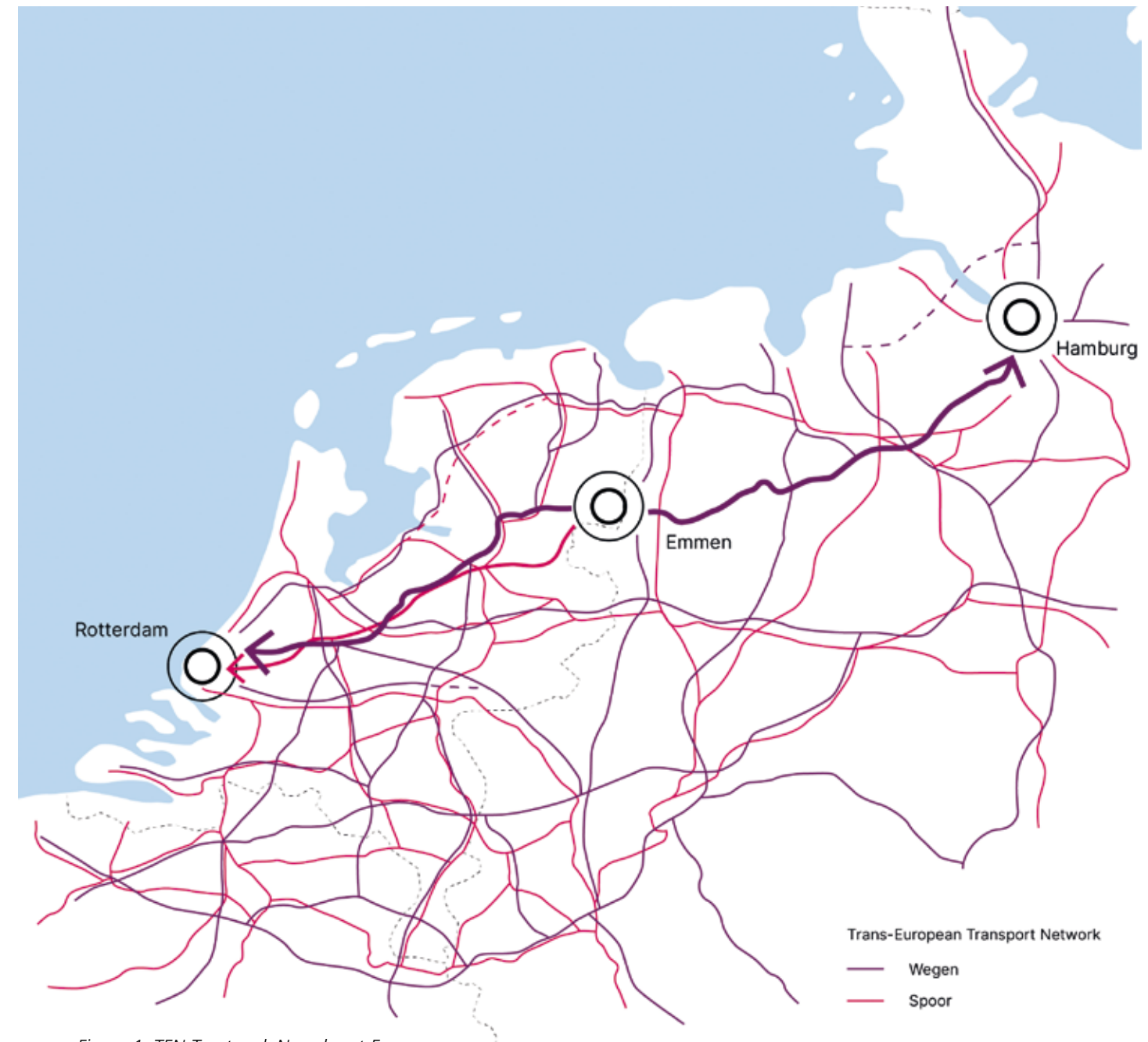
Gelijktijdig met het opstellen van de Mobiliteitsvisie 2040 is ook de Omgevingsvisie opgesteld. De Omgevingsvisie is onderdeel van de Omgevingswet en is een nadere verdieping van de Strategienota. Het beschrijft hoe Emmen zich door kan ontwikkelen tot het jaar 2040 en verder waarbij brede welvaart centraal staat. In de Omgevingsvisie zijn verschillende toekomstscenario's voor Emmen in 2040 geschetst en zijn hun consequenties benoemd. Uit deze scenario's zijn bouwstenen afgeleid die input zijn voor het omgevingsbeleid. Dit heeft geleid tot drie kernambities van de Omgevingsvisie 2040:

1. Sterke stad, vitale dorpen;
2. Een duurzame en veerkrachtige economie met impact;
3. Landschap en groen als drager van ruimtelijke ontwikkelingen.

De Mobiliteitsvisie 2040 is een nadere uitwerking van de Omgevingsvisie 2040 op het domein mobiliteit. De Omgevingsvisie en de Mobiliteitsvisie zijn in samenhang opgesteld en hebben elkaar over en weer beïnvloed.

EU verplichting voor Urban Nodes

De Mobiliteitsvisie 2040 geeft ook invulling aan de verplichting van de Europese Unie (EU) om een *Sustainable Urban Mobility Plan* (SUMP) te hebben. Deze verplichting geldt voor alle 100.000+ gemeenten aan het TEN-T netwerk, waaronder Emmen. Met het Trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) werkt de EU aan het creëren van een hoogwaardig en efficiënt vervoersnetwerk dat alle regio's van de Unie met elkaar verbindt en de economische, sociale en territoriale cohesie versterkt. De autosnelweg A37 alsmede het vervolg in Duitsland (E233) en de spoorlijn Emmen-Zwolle zijn onderdeel van het Europese TEN-T netwerk. Het door de EU verlangde SUMP moet zijn gericht op het verbeteren van de leefbaarheid, het duurzaam oplossen van mobiliteitsproblemen en op een evenwichtige en geïntegreerde ontwikkeling van alle vervoerswijzen. Uiteraard dient ook de bruikbaarheid van het TEN-T netwerk geborgd te worden. De EU verlangt dat stakeholders en andere overheden bij het opstellen van het SUMP worden betrokken. Met dit plan voldoen wij hieraan. Zie bijlage 1 voor meer informatie.



Figuur 1: TEN-T netwerk Noordwest-Europa



Participatieproces

Om deze beleidsvisie ambtelijk voor te bereiden, is een integraal projectteam samengesteld, met medewerkers uit verschillende specialismen: Verkeer, Ruimtelijke Ordening, Economie en Sociaal Domein.

In samenwerking met het projectteam dat de Omgevingsvisie voorbereidt, is deze Mobiliteitsvisie op meerdere momenten en op meerdere manieren verrijkt in gesprekken met inwoners en belanghebbenden. Zie bijlage 2 voor een uitgebreide beschrijving van de participatie.

We hebben op straat gesprekken gevoerd met inwoners. We hebben meerdere (werk)sessies gehouden met de Erkende Overlegpartners (EOPs), Ondernemend Emmen, De Koepel, LTO, Prorail, OV-bureau, Consumentenplatform OV, Fietzersbond, Veilig Verkeer Nederland, Publiek Vervoer, GGD, Veiligheidsregio Drenthe, Provincie Drenthe en de buurgemeenten Coevorden, Westerwolde en Borger-Odoorn.



Hoofdstuk 2

Een andere blik op mobiliteit

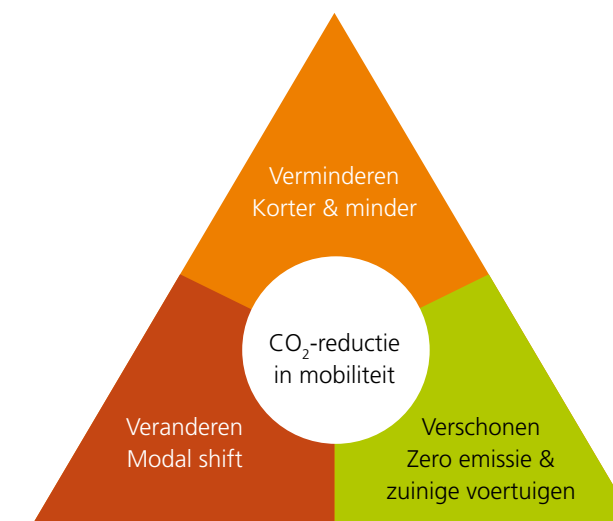


We willen dat Emmen beter bereikbaar wordt en dat mobiliteit kansen biedt aan iedereen om fijn te wonen, werken, leren en te leven. Een gemeente waarin iedereen mee kan doen. Die voor inwoners, bezoekers en toeristen keuze biedt om veilig te lopen, fietsen, het OV of een (deel)auto te gebruiken. En dat op een gezonde en duurzame manier: met schone lucht, minder CO₂-uitstoot en het stimuleren van schone en gezonde vervoerswijzen.

Ontwikkeling en groei betekent meer mobiliteit. En meer mobiliteit zorgt voor een toename van CO₂-uitstoot en omgevingseffecten als lawaai, trillingen en luchtverontreiniging. De groei van mobiliteit staat dus op gespannen voet met de duurzaamheids- en leefbaarheidsambities. Een belangrijke CO₂-afname kan worden gerealiseerd als, in plaats van de auto, andere vormen van vervoer worden gebruikt. Ook is het goed om mobiliteit te beperken door voorzieningen dichtbij te houden. Tegelijkertijd weten we ook dat in onze gemeente de auto voor veel inwoners belangrijk is en blijft. Inzet moet daarom zijn om balans te vinden tussen alle verkeersdeelnemers in de beschikbare ruimte.

Samenhang in maatregelen

Om Emmen leefbaar, aantrekkelijk en duurzaam bereikbaar te houden moeten we ervoor zorgen dat mensen kiezen voor duurzame vormen van mobiliteit. De in Nederland gebruikte indeling van maatregelen die mobiliteit verduurzamen is de trias mobilica: het verminderen (en voorkomen), veranderen en verschoneren van mobiliteit.



Figuur 2: Trias mobilica

Door mobiliteit te veranderen, kan een verschuiving (modal shift) plaatsvinden van auto naar duurzamere vormen van vervoer. Bij verschonen wordt de auto zelf duurzamer gemaakt. Door het autoverkeer te verminderen, worden minder uitlaatgassen uitgestoten, is minder geluidsoverlast en wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Daarbij geldt dat als mensen ervoor kiezen om vaker te fietsen, dit bijdraagt aan het verminderen van bewegingsarmoede en leefbaarheid bevordert.

Het Klimaatakkoord, de woningbouwopgave, gebiedsontwikkelingen en wensen voor een betere kwaliteit van leven maken een transitie in mobiliteit niet alleen nodig, maar onder voorwaarden ook mogelijk. Maar er is niet één oplossing voor de opgaves. Elektrische voertuigen, emissieoplossingen, ruimte anders gebruiken, mensen en hun gedrag beïnvloeden, het gaat om een constellatie van maatregelen. De samenhang in de woonopgave, de mobiliteitstransitie en de kwaliteit van leven is in de praktijk spannend. Ervaringen in Nederland leren dat het beperken van autoritten alleen succesvol is als er een duidelijke meerwaarde voor de openbare ruimte voor terugkomt. Het uitgangspunt van de Mobiliteitsvisie 2040 is dan ook om leefkwaliteit te verbeteren. De inzet is gericht om duurzaam, comfortabel en gezond te reizen als basis. Verplaatsingen per fiets en OV als voorkeur

en plek voor de auto waar nodig, al dan niet in de mobiliteitsketen.

Daarbij moeten we rekening houden met verschillen tussen de stad, waar voorzieningen dichtbij zijn, en het buitengebied. Daar zijn afstanden vaak te groot om te fietsen en biedt het huidige OV voor veel mensen geen acceptabel alternatief, waardoor zij geen afstand willen doen van een tweede of derde auto.

Focus op brede welvaart

Mobiliteit is geen doel maar een noodzaak. Mobiliteit is nodig om zorg te krijgen die je nodig hebt, om op je werk te komen, of om goederen te transporteren. En zo zijn er veel voorbeelden. Waar we voorheen de focus legden op het faciliteren van verkeer en het oplossen van congestieproblemen, heeft de Mobiliteitsvisie 2040 oog voor mensen:

- Wat als leefbaarheid centraal staat bij het ontwerpen van mobiliteit?
- Wat als mobiliteit bijdraagt aan de ontwikkeling van Emmen, aan de bereikbaarheid van voorzieningen en de buurteconomie?
- Wat als mobiliteit ook als doel heeft om vervoersbewegingen te voorkomen?

- Wat als mobiliteit een positieve bijdrage levert aan het milieu?
- Wat als mobiliteit zelfredzaamheid bevordert en zorgt voor beter welzijn en meer verbinding?
- Wat als gezondheid centraal staat bij het ontwerpen van mobiliteit?

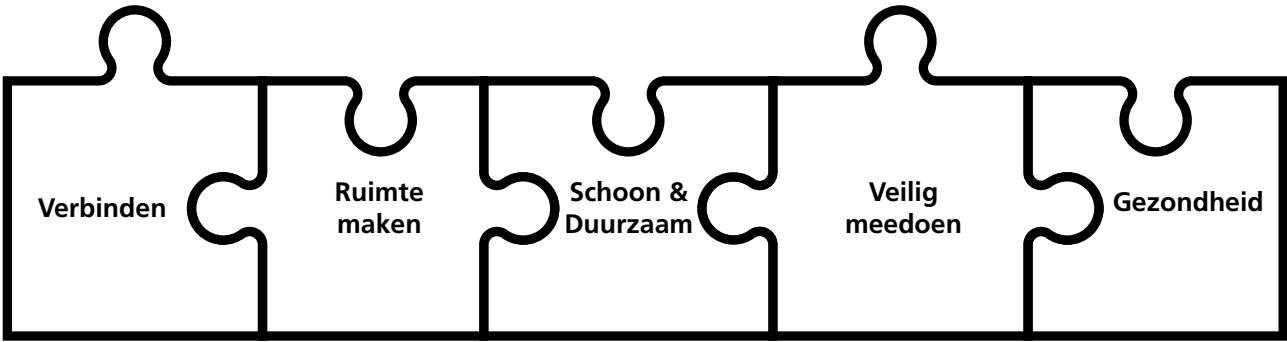
Brede welvaart omvat zowel materiële welvaart (inkomen om te besteden aan bv. voedsel en kleding) als immateriële welvaart (denk aan veiligheid, vrijheid, gezondheid). Streven naar brede welvaart houdt dus in dat we streven naar een hogere mate van sociale inclusie (iedereen kan meedoen), gezondheid, kwaliteit van leven, economische vitaliteit en duurzaamheid. Niet alleen in het heden maar ook voor de toekomst.

Vijf Emmense dimensies van brede welvaart

Om brede welvaart met mobiliteit te versterken en om de grote maatschappelijke uitdagingen van deze tijd aan te kunnen pakken, hebben we vijf dimensies van brede welvaart gedefinieerd die betekenis hebben op het domein mobiliteit in Emmen:

1. Verbinden
2. Ruimte maken
3. Schoon & Duurzaam
4. Veilig meedoen
5. Gezondheid

De visie op mobiliteit benaderen we vanuit deze vijf dimensies, waarbij mobiliteit en de vijf dimensies van brede welvaart elkaar wederzijds beïnvloeden.



Figuur 3: De vijf Emmense dimensies van mobiliteit en brede welvaart

Hoofdstuk 3

Dimensie 'Verbinden'



Mobiliteit verbindt goederen, mensen en plaatsen. Een goed mobiliteitssysteem is daarmee voorwaardelijk voor het functioneren van onze samenleving: om fijn te leven, goed te ondernemen of om te ontspannen. Een goede bereikbaarheid is cruciaal voor de aantrekkelijkheid van onze regio als woon- en werkgebied. Omgekeerd bieden nieuwe of aangepaste verkeersvoorzieningen ontwikkelmogelijkheden die voor de ruimtelijke ordening of voor de economie van grote waarde kunnen zijn. Het verbinden van mensen én goederen zorgt dus voor ontmoetingen en is essentieel voor de ontwikkeling van Emmen en de regio, maar ook voor lokale voorzieningen en de buurteconomie.

Wat zien we?

Het station van Emmen is het grootste OV-knooppunt van Drenthe. Op een reguliere werkdag stappen er duizenden reizigers in op trein of bus. In de modal split, de wijze van vervoer in onze gemeente, speelt het OV slechts een bescheiden rol. Dit geldt ook voor lopen en fietsen. In de tabellen op de volgende pagina is te zien dat de auto dominant is in het verkeersbeeld van Emmen, zowel in de stad als in de gemeente.

Het aantal (vracht)auto's dat naar en door Emmen rijdt, blijft toenemen. Dit is een gevolg van de economische groei, van de ruimtelijke ontwikkelingen in en rond Emmen en de toenemende populariteit van de A37 op de verbinding tussen Nederland en Duitsland en verder. Emmen heeft een sterke positie in de maak- en procesindustrie. Daarnaast heeft Emmen een veelzijdige industriële sector en een groot aantal toeleverende bedrijven. De werkgelegenheid in Emmen bestaat voor 80% uit maakindustrie en slechts 20% kantoorpersoneel. In de meeste steden is deze verhouding andersom. De grote aanwezigheid van maakindustrie vertaalt zich in relatief veel logistiek en vrachtverkeer.

Modal split naar reizigerskilometers in 2023

Reizen over langere afstand tellen dus zwaarder dan reizen over kortere afstand. De reizigerskilometers van de ‘gemeente Emmen’ is inclusief de A37.

Reiziger	Bebouwde kom stad Emmen	Gemeente Emmen
Auto	87% (339.000.000 km)	90% (801.000.000 km)
Fiets	6% (23.100.000 km)	5% (47.800.000 km)
Te voet	2% (6.250.000 km)	1% (12.400.000 km)
Trein	4% (16.100.000 km)	3% (23.400.000 km)
Bus	2% (6.610.000 km)	1% (9.390.000 km)

Bron: Google EIE

Modal split naar aantal trips (dat wil zeggen ‘verplaatsingen’) in 2023

Iedere reis telt even zwaar, ongeacht de afstand. Het aantal trips van de ‘gemeente Emmen’ is inclusief de A37.

Reiziger	Bebouwde kom stad Emmen	Gemeente Emmen
Auto	66% (34.500.000 trips)	69% (71.300.000 trips)
Fiets	17% (8.970.000 trips)	17% (17.200.000 trips)
Te voet	14% (7.390.000 trips)	13% (13.500.000 trips)
Trein	1% (532.000 trips)	1% (741.000 trips)
Bus	1% (490.000 trips)	1% (656.000 trips)

Bron: Google EIE

Welke bijdrage levert mobiliteit?

Door de ligging aan de autosnelweg A37 en de verbinding met de E233 (Duitsland) fungeert Emmen als toegangspoort naar Noord-Duitsland, Scandinavië en de Baltische Staten. Deze verbindingen vergemakkelijken het goederenvervoer tussen Nederland, Duitsland en Noord- en Oost-Europa. De positie van Emmen verandert van eindpunt binnen Nederland naar scharnierpunt in het vervoer van personen en goederen in Noordwest-Europa. De snellere verbindingen geven een impuls aan de schaa sprong en versterken de centrumfunctie van Emmen. Maar de groei van het aantal inwoners en de werkgelegenheid zorgt ook voor meer mobiliteit, meer vraag naar energie en meer vraag naar ruimte en infrastructuur.

In onze regio zijn afstanden over het algemeen groter en heeft autoafhankelijkheid een andere betekenis dan in de grote stad. De auto speelt daardoor een belangrijke rol in de mobiliteit en bereikbaarheid van onze regio. Wel worden door de maatschappij steeds hogere eisen aan veiligheid en duurzaamheid gesteld. Ook werken we continu aan het aantrekkelijker, groener en gezonder maken van Emmen. Niet alleen voor de huidige, maar zeker ook voor de toekomstige generatie Emmenaren. Dit brengt striktere eisen aan het verantwoord gebruik van de

auto met zich mee. Daarbij willen de talenten en jongeren van nu hun leven meer dan ooit in kunnen richten langs OV- en fietsverbindingen. De aanwezigheid van kwalitatief hoogwaardig OV is ook een belangrijke voorwaarde voor stedelijke ontwikkeling en is medebepalend voor het vestigingsklimaat en voor ontwikkelingen als de Greenwise Campus. Met goede OV-verbindingen kunnen grotere vervoersstromen efficiënt verwerkt worden over een relatief grote afstand.

Daarom is het van belang om oog te hebben voor multimodale bereikbaarheid. Door onze netwerken voor auto’s, voor fietsers en voetgangers én voor het OV niet alleen op orde te hebben maar ook complementair aan elkaar te laten zijn, worden mensen verleid om over te stappen naar duurzame vormen van vervoer. Concreet: de keuzemogelijkheden naast alleen de auto moeten zichtbaar zijn en verbeterd worden. Van een beweging van vooral faciliteren en congestie aanpakken, naar optimaliseren van de bestaande netwerken en hun gebruik. Slim verknopen is daarbij van betekenis.

Waar zetten we op in?

We zetten in op:

- 1. Emmen is grenzeloos verbonden.
- 2. Stad, wijken en dorpen beter verbonden.
- 3. Slimme, functionele en flexibele mobiliteitssystemen.

1. Emmen is grenzeloos verbonden

Spoorslags in Emmen

Met de Nedersaksenlijn hebben we een goede treinverbinding met Groningen en Twente. Het vormt een wezenlijk onderdeel voor de gewenste schaa sprong, de ruimtelijke dynamiek in onze regio. Samen met de treinverbinding Emmen – Rheine geeft de Nedersaksenlijn nieuwe betekenis aan de bereikbaarheid van grootstedelijke voorzieningen. Daarnaast hebben we kwalitatief goede Vechtdallijnen zodat we per trein snel en frequent naar Zwolle kunnen. Emmen is zo het spoorknooppunt tussen Groningen, Twente, Zwolle en Rheine (D).

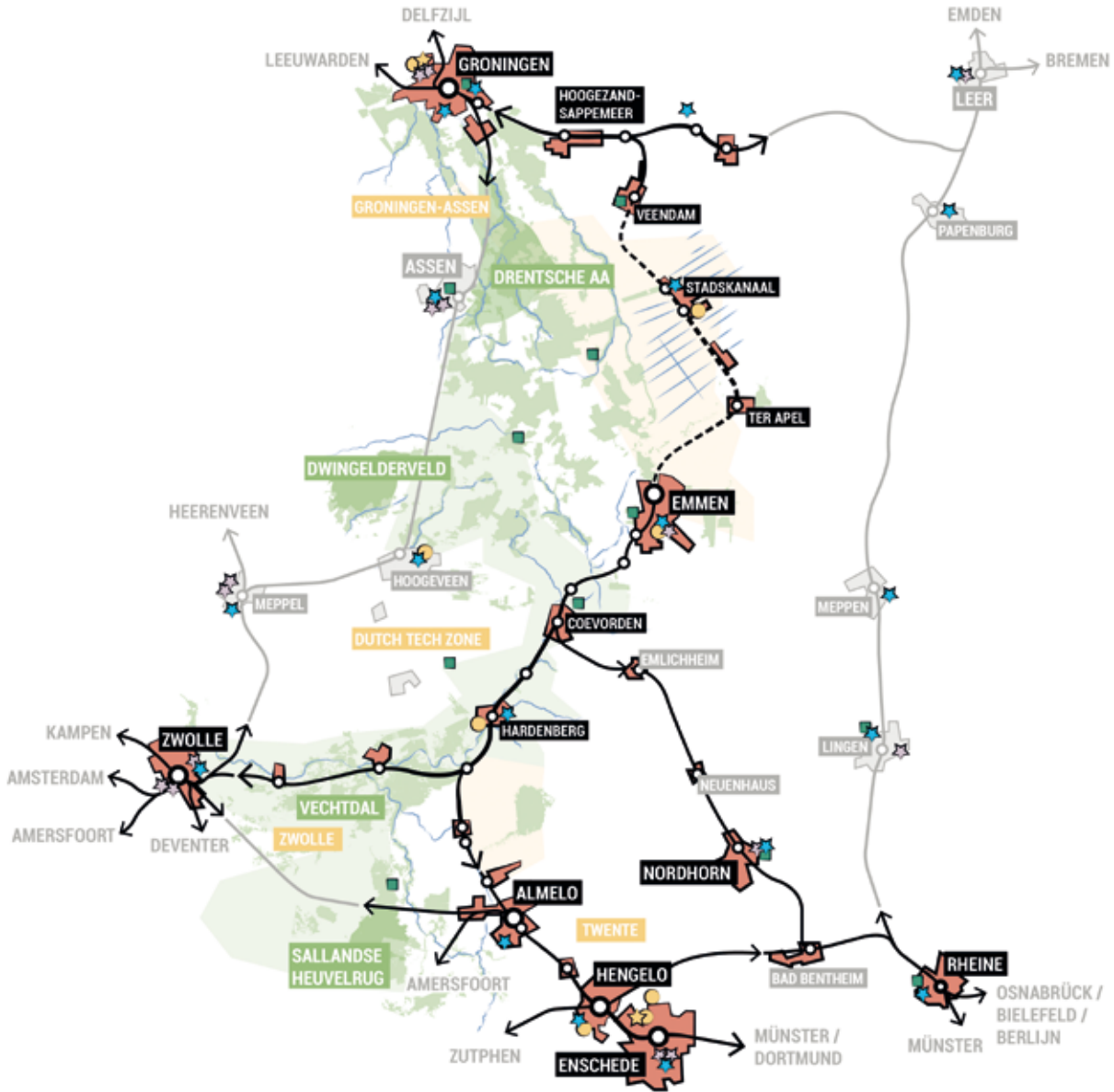
Nu de Nedersaksenlijn wordt aangelegd, gebruiken we de periode tot opening ervan om de bestaande spoorverbinding Emmen-Enschede te verbeteren.

De stations, de ontvangstruimtes van stad en regio

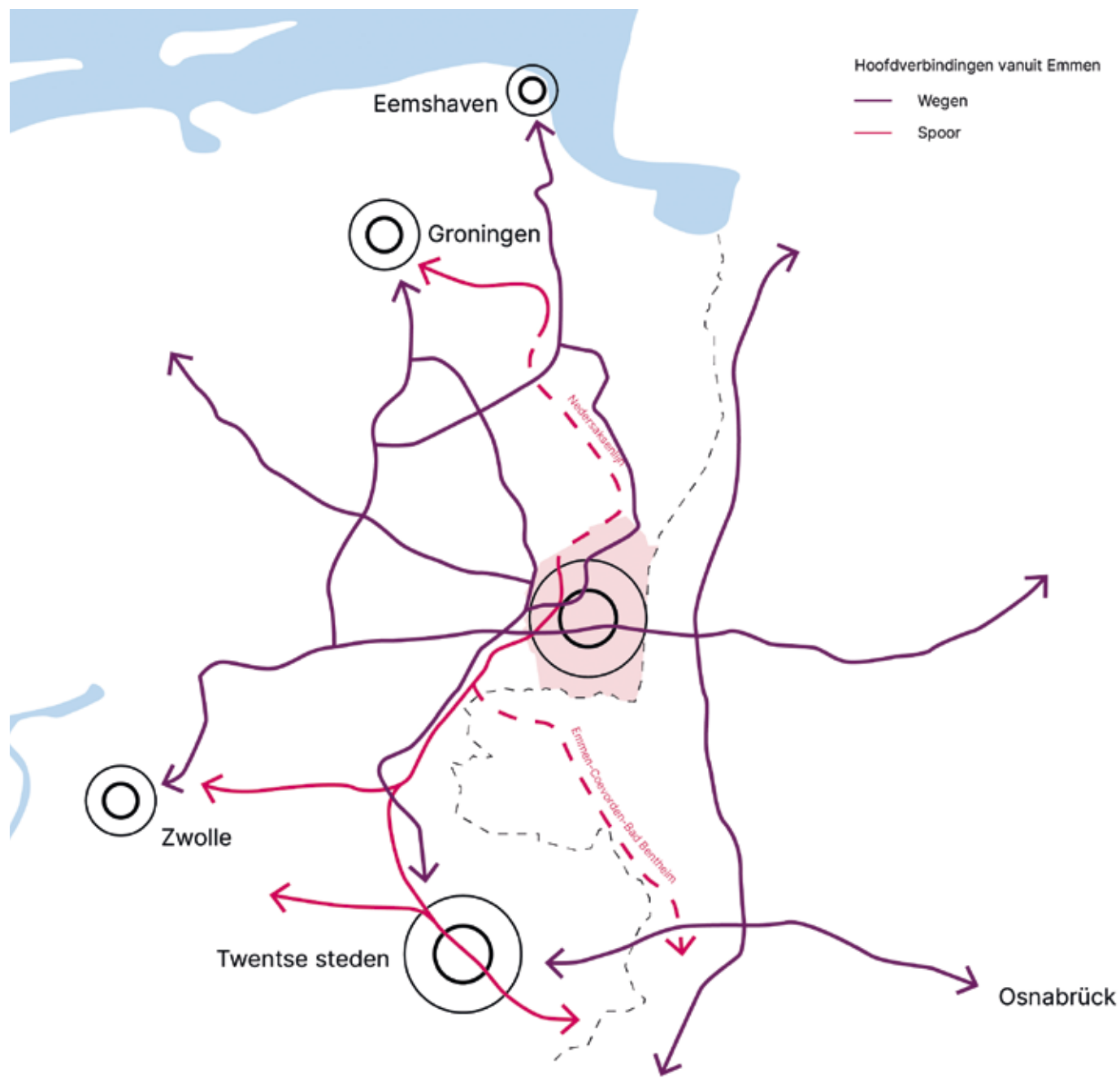
Onze stations zijn voor veel bezoekers de eerste kennismaking van Emmen en de regio, ze zijn één van onze toegangspoorten. Daarom functioneren stationsgebieden en de ruime omgeving hiervan niet alleen als knooppunt waar je makkelijk en comfortabel aankomt of overstapt. Ze hebben ook een levendige omgeving met veel groen waar het fijn wonen, werken, studeren, of recreëren is. Een plek die sociaal veilig is en waar je graag wilt zijn.

Versterken vestigingsklimaat en rol als hét logistieke knooppunt van Noord-Nederland

De goede aansluiting op het Europese weggennet maakt onze regio aantrekkelijk voor investeringen en nieuwe bedrijven. Het bevordert werkgelegenheid, bedrijvigheid en versterkt de concurrentiepositie van ondernemingen. Daarom zijn de verbindingswegen tussen onze bedrijventerreinen en de A37 op orde. Goede doorstroming is hier van belang. De transitie van mobiliteit naar schone brandstoffen is in gang gezet. Onze strategische ligging halverwege Rotterdam en Bremen / Hamburg betekent ook dat we de basis op orde hebben om passerende transportvoertuigen op alternatieve brandstoffen te laten rijden. Onze inzet is erop gericht dat tank- en laadvoorzieningen ook voor



Figuur 4: Nedersaksenlijn en Emmen-Rheine (bron: Bidbook Nedersaksenlijn 2022)



Figuur 5: Emmen bovenregionaal verbonden met zijn omgeving

Emmense ondernemers goed bereikbaar zijn (zie ook de dimensie 'Schoon & Duurzaam'). Zo versterken we het vestigingsklimaat en onze rol als hét logistieke knooppunt van Noord-Nederland.

Benutten Euroterminal Coevorden als internationale transporthub

We zien kansen op verdere economische groei en verduurzaming van de logistieke sector door goede regionale samenwerking en door het benutten van de Euroterminal Emmen-Coevorden-Hardenberg te Coevorden als internationale transporthub. Door het slim combineren van verschillende vervoerswijzen – zoals spoor, water en weg – kunnen goederenstromen efficiënt worden georganiseerd. Dit draagt bij aan een goede bevoorrading en distributie, met als gevolg lage logistieke kosten en een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven.

2. Stad, wijken en dorpen beter verbonden

Lopen en fietsen als voorkeur, plek voor de auto waar het kan

In principe is het mogelijk een verplaatsing met elk gewenst vervoersmiddel te maken. Zo maken we alle bestemmingen voor iedereen bereikbaar. Maar voor bestemmingen dichtbij moeten lopen en fietsen het meest aantrekkelijk zijn. Daarom kiezen we ervoor dat de vrijheid om de auto te gebruiken niet ten koste mag gaan van andere gebruikers van de openbare ruimte. Door relatief veel woningen te bouwen nabij voorzieningen stimuleren we lopen en fietsen en wordt er verantwoord in de mobiliteitsvraag voorzien.

Autoverkeer snel en efficiënt op hoofdroutes, te gast op dwarsverbindingen

De A37, N34, N381 (Emmen / N34 – Beilen), N853 (A37 – Schoonebeek), Rondweg / N391 (N34 – Ter Apel) en de N862 (Emmen – A37 / Klazienaveen) zijn de dragers van de wegenstructuur in onze regio. Ze verbinden Emmen met Nederland en met Europa. Wijken, dorpen, bedrijventerreinen en belangrijke voorzieningen zoals het centrum, het ziekenhuis, de Greenwise Campus, de Sport- en Bewegcampus en Wildlands zijn met de auto goed bereikbaar via deze wegenstructuur.

We stimuleren dat autoverkeer zo lang mogelijk gebruik maakt van het hoofdwegennet. Bestemmingsverkeer bundelen we zoveel mogelijk op deze wegen waar we zorgen voor een goede doorstroming, door hier prioriteit aan de auto te geven. Zo wordt het verkeer snel en efficiënt naar zijn bestemming geleid. Buiten het hoofdwegennet is de auto te gast en bevorderen wij onder andere het fietsgebruik. Een rit over de N391-Rondweg moet dus de meest logische route worden om naar de andere kant van de stad te rijden. Door autoverkeer zoveel mogelijk gebruik te laten maken van de geschiktste route komt er meer ruimte voor andere verkeerdeelnemers en voor betere leefkwaliteit. In de andere dimensies komen we hierop terug.

Onderzoek naar een noordelijke rondweg

De huidige Rondweg (N391) helpt het verkeer rond Emmen, maar veel verkeer rijdt nog door het centrum. Dit zorgt voor drukte, minder leefkwaliteit en veiligheidsrisico's. Daarom onderzoeken we of een noordelijke rondweg een oplossing biedt. Deze extra verbinding kan:

- Emmen beter aansluiten op het regionale netwerk
- Dorpen en wijken ontlasten van doorgaand verkeer op parallelle routes;
- Bedrijventerreinen beter bereikbaar maken;
- Routes voor gevaarlijke stoffen verbeteren;

- Het centrum ontlasten, waardoor ruimte ontstaat voor een vitale binnenstad van betekenis (zie verder dimensie ‘Ruimte maken’, hoofdstuk 4).

Meer en verder fietsen

Met de komst van de elektrische fiets zijn meer mensen bereid en in staat om (verder) te fietsen. Daarom zetten we in op doorfietsroutes die breder zijn en zo veel mogelijk voorrang hebben op kruisend verkeer. We starten met de aanleg van de F862 de doorfietsroute tussen Emmen en Klazienaveen. Deze komt ook langs de Greenwise Campus en de Sport- en beweegcampus. Verder zetten we in op het realiseren van de Hunebedbikeway F34 (doorfietsroute Borger – Emmen – Coevorden, via Exloo, Nieuw-Amsterdam en Dalen) en onderzoeken de mogelijkheid voor doorfietsroutes vanuit Emmen naar Ter Apel, Emmer-Compascuum en richting Hoogeveen, en vanuit Schoonebeek richting Coevorden. Dorpen zijn met elkaar verbonden met een direct, veilig, comfortabel en herkenbaar netwerk van (hoofd) fietsroutes. In de stad is het fietsnetwerk verfijnd en herkenbaarder gemaakt. Met directe en veilige fietsroutes naar voorzieningen, werklocaties en OV-knooppunten wordt het gebruik van de fiets als volwaardig alternatief gestimuleerd. Belangrijk is dat er bij de voorzieningen en bij OV-haltes goede en voldoende fietsparkeerplaatsen zijn.

Ruimte voor lopen

Lopen is gezond, het is de meest duurzame vorm van vervoer, en neemt van alle wijzen van vervoer de minste ruimte in beslag. Lopen is dus belangrijk. De belangrijke bestemmingen voor voetgangers liggen veelal op loopafstand van de eigen woning, zoals de supermarkt, school, parkeergarage of OV-halte. Voor de inrichting van de openbare ruimte heeft dit meer aandacht nodig. Ook de loopverbindingen tussen het station en het ziekenhuis, Greenwise Campus en Wildlands moeten beter worden. Door te ontwerpen vanuit de voetganger krijgt deze een volwaardige plaats in het wegbeeld en ontstaan logische, snelle en veilige looproutes.

Uitnodigend openbaar vervoer

Toegang tot het OV is voor veel mensen en doelgroepen belangrijk, zoals scholieren, ouderen en mensen met een beperking. Op regionale verplaatsingen zien we een groei in het OV-aandeel. Daarom zetten we, naast een verbeterde spoorontsluiting, in op snelle en hoogfrequente lijnen tussen Emmen en Klazienaveen, Ter Apel, Emmer-Compascuum, Schoonebeek en bovenregionaal met Hoogeveen, Assen en Groningen. Aangevuld met een goed basisnet. Voor- en natransport is goed geregeld. Hiertoe zijn voor fietsers, voetgangers en deelmobiliteit voldoende en kwalitatief goede voorzieningen op belangrijke OV-knooppunten. Voor het ontsluiten van dorpen en wijken

onderzoeken we of met publieke mobiliteit, een integrale aanpak tussen openbaar vervoer en flexvervoer, de bereikbaarheid van voorzieningen in onze regio kunnen verbeteren (zie dimensie Veilig meedoen).

Bedrijventerreinen en werklocaties aan infrastructurele assen

Voor een goede bereikbaarheid van bedrijventerreinen benaderen we het goederenvervoer en woon-werkverkeer integraal. Om de transitie naar duurzamer woon-werkverkeer te versterken, is het noodzakelijk om de infrastructurele randvoorwaarden op orde te hebben. Dit betekent onder andere gerichte investeringen in fiets- en OV-verbindingen. Nieuwe werklocaties plaatst de gemeente bij voorkeur naast of dichtbij regionale infrastructurele assen zoals de A37, de N862 (Emmen – Klazienaveen) en de N391-Rondweg. Hierdoor zijn de bedrijven logistiek goed bereikbaar en hebben de wijken en dorpen geen last van vrachtverkeer.

Landbouwverkeer faciliteren op geschikte wegen

Het buitengebied kenmerkt zich door de aanwezigheid van akkerbouw en veeteelt. Het gevolg is dat landbouwverkeer, ook van loonbedrijven, gebruik maakt van de gemeentelijke wegen. Het is belangrijk dat landbouwverkeer kan beschikken over wegen die voor dit verkeer geschikt zijn.

3. Slimme, functionele en flexibele mobiliteitssystemen

Flexibele mobiliteitskeuzes

Voorkomen moet worden dat een tweede of derde auto in het gezin vanzelfsprekend wordt. Daarvoor is het nodig om iedereen de vrijheid te geven om hun vervoer te kiezen op basis van hun behoeften, in plaats van vast te zitten aan een traditioneel leasecontract of vaste vervoerswijze. Vandaag met de auto, morgen met de bus. Daarvoor zetten we in op het verbeteren van het aanbod van flexibele concepten zoals auto- of fietsdelen. En op betere fietspaden en het veilig kunnen stallen van je fiets bij OV-knooppunten waar je ook een fietskuis voor een dag kunt huren. Slimme ICT-oplossingen maken het mogelijk om complexe mobiliteitsvragen met meerdere vervoerwijzen op te lossen. De reis van deur tot deur bestaat dan uit een combinatie van vervoerwijzen.

Duurzame mobiliteitsketens versterken met mobiliteitshubs

De reiziger heeft steeds meer behoefte aan kwaliteit en flexibiliteit. Ook zijn reizigers steeds meer bereid een ketenverplaatsing te doen, waarbij verschillende mobiliteitsvormen worden gebruikt in een reis. Om duurzame mobiliteitsketens te versterken en beter te benutten zetten we in op mobiliteitshubs waar zoveel

mogelijk verschillende doelgroepen en verplaatsingen een rol spelen. Traditionele P&R-locaties of Transferia hebben vaak maar een beperkte doelgroep, bijvoorbeeld autobezoekers aan de binnenstad. Mobiliteitshubs zijn de overtreffende trap. Een mobiliteitshub moet interessant zijn voor de autobezoeker aan de binnenstad. Maar bijvoorbeeld ook geschikt zijn voor bewoners uit de omgeving om een deelauto te kunnen pakken. Of voor Emmenaren die naar de hub gaan om daar op het OV te stappen. De mobiliteitshub kan ook worden benut tijdens evenementen als de stad minder goed bereikbaar is of als er behoefte is aan extra parkeerplaatsen. De mobiliteitshub verbindt verschillende netwerken en vormen van mobiliteit. Mobiliteitshubs kunnen op twee manieren functioneren in een verplaatsing:

- Als knoop in het netwerk: de mobiliteitshub verknoopt verschillende vervoersnetwerken, bijvoorbeeld auto en OV of trein en fiets. De mobiliteitshub wordt gebruikt in een ketenverplaatsing, de overstap tussen de netwerken moet top zijn.
- Als startpunt van een reis: de mobiliteitshub is een plek bij huis of werk waar verschillende mobiliteitsvormen beschikbaar zijn om de reis te maken. Het is het startpunt van een verplaatsing. Deze vorm van mobiliteitshub wordt momenteel steeds meer toegepast in ruimtelijke ontwikkelingen.

Een bijzondere vorm van een mobiliteitshub is een OV-hub. Op dit moment zijn de drie treinstations en het centrum van Klazienaveen aangewezen als OV-hub. We onderzoeken de mogelijkheid of we dit kunnen uitbreiden. Mogelijkheden hiertoe zijn met name de Greenwise Campus en de Sport- en Beweegcampus en alle kerndorpen.

Verminderen barrières

We zetten in op het verdiept aanleggen van het spoor in het centrum van Emmen. Door deze barrière te slechten, verbetert de leefkwaliteit. Maatschappelijke en sociale verbindingen worden zo sterker: wijken aan weerszijden van het spoor en de groenstructuren van het centrum met de Emmerdennen raken met elkaar verbonden. Er ontstaan nieuwe verbindingen voor fietsers en voetgangers en verkeer hoeft niet meer te wachten voor gesloten spoorwegovergangen. Daarmee verbeteren we de spoorveiligheid als er straks meer treinen rijden.

De hoofdwegen rondom het centrum van Emmen zijn door hun vormgeving en hoeveelheid verkeer eveneens barrières. Deze barrières verminderen als het doorgaand verkeer niet meer door de stad maar over de rondweg rijdt. Dit biedt ruimte voor zowel groei van de stad als een andere, vriendelijkere, inrichting van de wegen rondom het centrum.

Versterken Emmen als recreatieve bestemming

Recreatie en toerisme is één van de dragende pijlers van de lokale economie. Bovendien draagt een aantrekkelijk vrijetijdsaanbod bij aan de leefbaarheid en het voorzieningenniveau voor onze inwoners. Om meerdaags verblijf te stimuleren versterken we de dag-recreatieve sector met toekomstbestendige voorzieningen met een divers aanbod voor verschillende doelgroepen. Daarbij zetten we nadrukkelijk in op iconroutes voor fietsen zoals de Hunebedbikeway en de Van Gogh-fietsroutes (de beste fietsroute van Europa 2024), en betrekken we ondernemers bij de routenetwerken voor wandelen, fietsen, en varen.

Hoofdstuk 4

Dimensie 'Ruimte maken'



Stilstand is achteruitgang. In het belang van brede welvaart kiest Emmen voor de schaa sprong. Daarbij willen we betere leefkwaliteit en zijn aanpassingen nodig om de gevolgen van klimaatveranderingen op te vangen. Maar de openbare ruimte groeit niet mee. Nieuwe woningen en voorzieningen, gebiedsontwikkelingen, werklocaties, infrastructuur en parkeren, zonneparken, windturbines, klimaatadaptatie, de wateropgave, natuur- en groengebieden: we krijgen te maken met meerdere ruimteclaims uit verschillende beleidsvelden. Daarbij veranderen maatschappelijke opvattingen en vindt er een mobiliteits- en energietransitie plaats. Om de ruimtelijke puzzel te kunnen leggen, moeten we anders omgaan met mobiliteit en de schaarse ruimte slimmer en efficiënter benutten. Zo maken we ruimte voor vooruitgang.

Wat zien we?

In de dimensie 'Verbinden' hebben we gezien dat veel verplaatsingen, ook in de stad, met de auto worden gedaan. Veel Emmenaren hebben een auto en het aantal auto's neemt de komende jaren naar verwachting verder toe. Mensen schaffen een auto aan om deze te gebruiken. Maar staat de auto eenmaal voor de deur, dan pakken we

de auto ook voor extra ritjes of nieuwe bestemmingen. Bezit iemand eenmaal een auto, dan wordt daar niet snel afstand van gedaan.

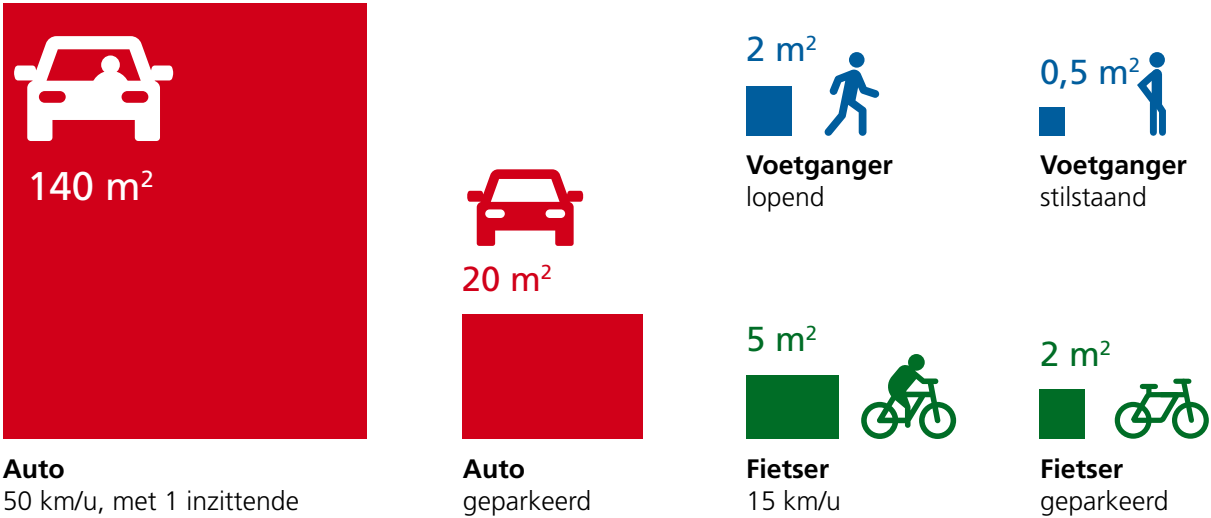
De auto's zijn niet gelijk over de huishoudens verdeeld. In Nederland heeft ruim een kwart van de huishoudens geen auto. Ongeveer de helft van de huishoudens heeft 1 auto. En 6% van de huishoudens heeft 3 auto's of meer, en is daarmee goed voor 18% van alle auto's. De ruimtelijke inrichting werkt op verschillende manieren en op verschillende niveaus door in het autobezit van huishoudens. Een rode draad hierbij is de nabijheid van werkplekken, voorzieningen en winkels, ruime beschikbaarheid van OV en andere mobiliteitsdiensten. Als we specifiek naar onze gemeente kijken dan zien we dat er gemiddeld 1,16 auto's per huishouden zijn (bron CBS). Het aantal auto's per huishouden is het laagst in Emmen-centrum (0,73), Emmermeer (0,87), Angelslo (0,87) en Emmerhout (0,87). De wijken en dorpen met gemiddeld de meeste auto's per huishouden zijn Zwartemeer (1,35), Delftlanden (1,38), Weiteveen (1,40) en Parc Sandur (1,44). Dit zijn inderdaad wijken en dorpen met weinig voorzieningen, waar de inwoners sterker van de auto afhankelijk zijn om voorzieningen te bereiken.

Welke bijdrage levert mobiliteit?

Normaal berekenen we voor een planontwikkeling het aantal benodigde parkeerplaatsen die we vervolgens reserveren. Als we aan dit principe vast blijven houden, neemt de ruimte die exclusief voor de auto beschikbaar is, alleen maar toe. En de auto neemt in vergelijking tot andere vervoerswijzen veel meer ruimte in beslag.

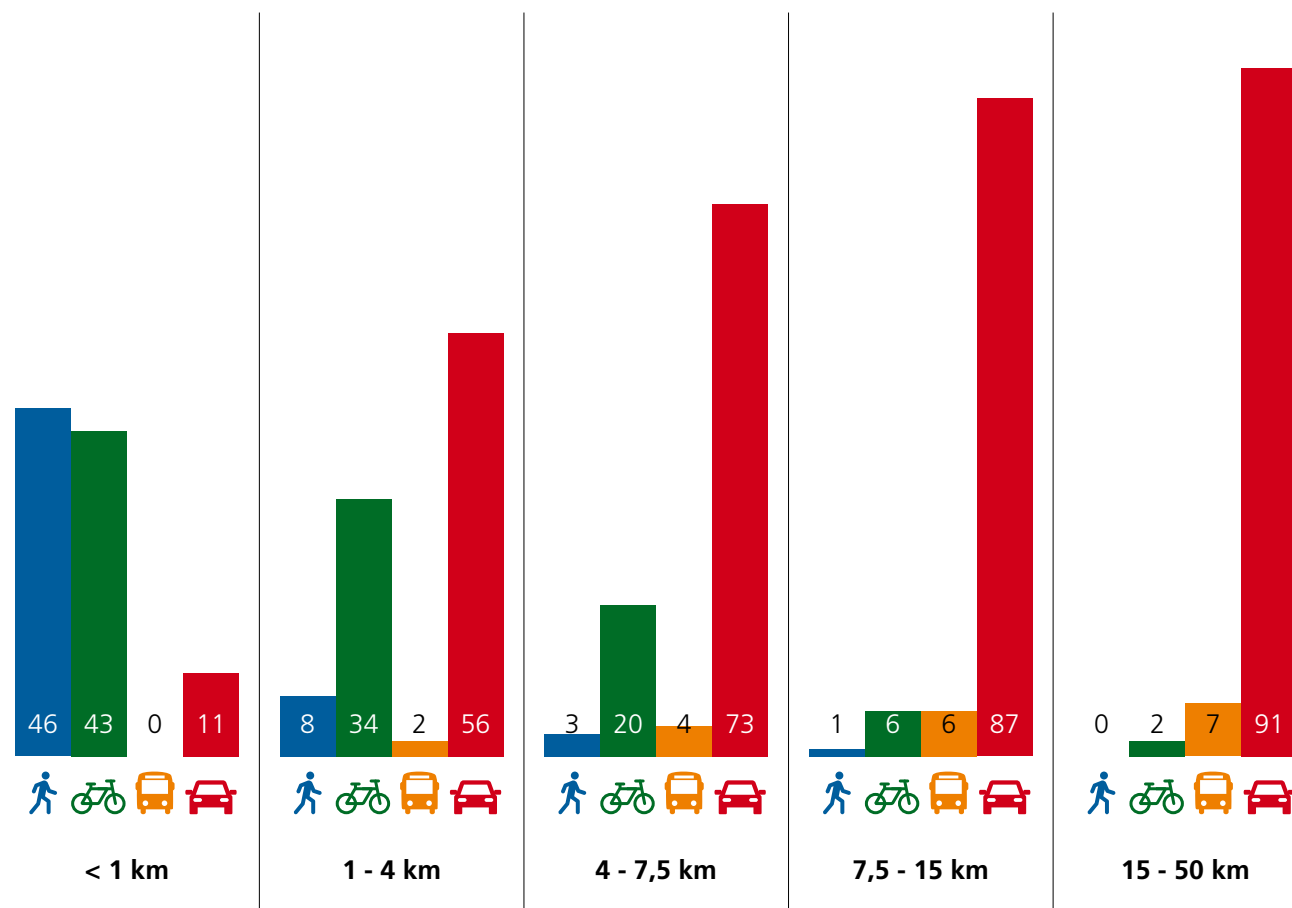
Volgens het CROW staat de auto 95% van de tijd geparkeerd. Daarbij wordt in Emmen voor ritten op fietsafstand verhoudingsgewijs vaak de auto gepakt (zie figuur 7). Voor het verbeteren van de leefkwaliteit is daarom ook in Emmen voldoende potentieel om autoritten te vervangen. Door anders om te gaan met mobiliteit kan de schaarse ruimte efficiënter worden benut en kan de woningbouwopgave en andere ruimtelijke opgaves worden gefaciliteerd.

Winkels, horeca en culturele voorzieningen vormen samen het hart van de aantrekkelijkheid, vitaliteit en leefbaarheid van Emmen. Bij een gevarieerd en divers aanbod zijn bezoekers bereid om langere afstanden te reizen. Dit maakt mobiliteit een belangrijke factor voor het aantrekken van publiek uit verschillende regio's. Een goed uitgebalanceerd parkeeraanbod draagt bij aan een betere bereikbaarheid en speelt een cruciale rol in de aantrekkelijkheid en economische vitaliteit van het centrum en de verschillende (dorps)kernen. Een autoluw centrum met meer groen en toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers verbetert de leefbaarheid. Maar goede parkeervoorzieningen blijven belangrijk voor het aantrekken van bezoekers. Het vinden van een evenwicht tussen verschillende belangen is dus essentieel voor vitale stads- en dorpscentra.



Figuur 6: Ruimtebeslag van vervoer in Nederlandse steden

Bron: Milieudefensie & Ingenieursbureau Geodan (2017) Van wie is de stad. In dit rapport heeft dit ingenieursbureau de Basisregistratie Grootchalige Topografie gebruikt om over 20 Nederlandse steden het gemiddelde ruimtebeslag van de verschillende vervoerswijzen te berekenen. Een rijbaan waarop zowel auto's als fietsen mogen rijden, is daarbij 90%-10% verdeeld. Het onafhankelijke Kennisinstituut KiM verwijst nog steeds naar deze cijfers: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (oktober 2024) Loopfeiten 2024. De gemeente Groningen heeft voor zich zelf vergelijkbare getallen berekend, zie Groningen (2021) Goed op weg, mobiliteitsvisie.



In Emmen wordt voor korte ritten veelvuldig de auto gebruikt, terwijl afstanden tot 15 kilometer in principe geschikt zijn voor de (elektrische fiets).

Figuur 7: Vervoerswijze in percentages afgezet naar afstand van de reis

Waar zetten we op in?

We zetten in op:

1. Ruimte voor gezonde stedelijke ontwikkeling.
2. Ruimte voor het ontwikkelen van een vitale binnenstad van betekenis.

1. Ruimte voor gezonde stedelijke ontwikkeling

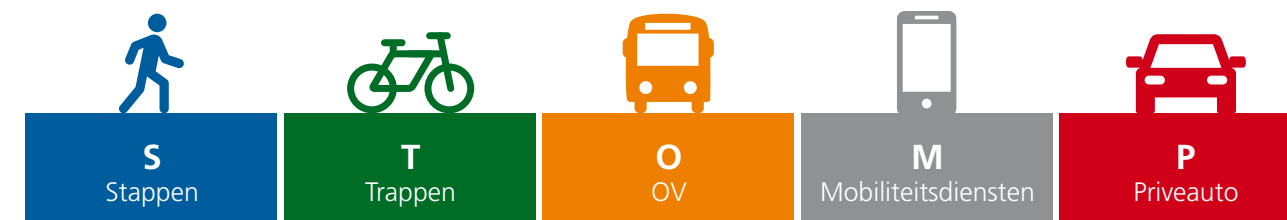
Focus op nabijheid

Werk, school, winkels, gezondheidszorg, sport, recreatie, landschap: alles is vanuit huis zoveel mogelijk te voet, per fiets of met het ov goed bereikbaar. Nabijheid betekent dat nieuwe ontwikkelingen dáár komen, waar al veel mensen wonen of werken en waar het openbaar vervoer al goed geregeld is of kan worden. Zo stimuleren we dat mensen te voet, per fiets of met het OV verplaatsen. In alle dorpen komen extra woningen. Maar de meeste van de 10.000

extra woningen die tot 2040 worden gebouwd plannen we in de buurt van de stations Emmen en Emmen Zuid en in de kerndorpen waar voorzieningen zijn.

STOMP-principe leidend bij gebiedsontwikkeling

Lopen en fietsen is gezond en duurzaam en deze wijze van vervoer neemt weinig ruimte in beslag. Door meer in te zetten op het langzame verkeer blijft dus meer ruimte over voor andere ruimtelijke opgaves zoals woningen en groen. Daarom kiezen we bij gebiedsontwikkeling en de inrichting van de openbare ruimte voor het 'STOMP-principe', wat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten en Privéauto staat. Dat betekent dat we bij het (opnieuw) inrichten van de openbare ruimte eerst denken vanuit de voetganger en daarna vanuit de fietser, het OV, deelmobiliteit en dan de automobilist. Vanuit deze volgorde maken we de afweging hoe we mensen kunnen verleiden zich op een duurzame wijze te verplaatsen én de leefkwaliteit kunnen verbeteren. Deze afweging verschilt per locatie.



Figuur 8

Slimmer benutten bestaande infrastructuur

Het accent verschuift van het aanleggen van wegen naar het herinrichten hiervan om een optimale doorstroming en slimme benutting te waarborgen. Door wegen efficiënter te gebruiken kan meer met de bestaande infrastructuur. We zetten in op een betere spreiding van het verkeer over de dag en op slimme oplossingen zoals intelligente verkeerslichten en zelfrijdende auto's of bussen. Aanpassingen aan de weginfrastructuur dragen bij aan een betere veiligheid, leefkwaliteit of ruimtelijke kwaliteit.

Meer ruimte door slimmer om te gaan met parkeren

De auto is voor veel mensen een belangrijk vervoersmiddel om naar werk te gaan of te winkelen, voor zakelijke en sociale bezoeken of om te recreëren. Hiervoor is voldoende parkeercapaciteit nodig. Wij kiezen ervoor om de parkeercapaciteit zo efficiënt mogelijk in te zetten. We brengen de vraag naar parkeerplaatsen terug door in te zetten op alternatieve vormen van vervoer en door parkeerplaatsen voor verschillende doelgroepen te combineren. Denk aan parkeerplaatsen die 's avonds door bewoners worden gebruikt en overdag door winkelend publiek. Voor aantrekkelijke en leefbare ontwikkelingen in centrumgebieden geven wij de voorkeur aan het samenvoegen van parkeren in gezamenlijke parkeeroplossingen in een gebouwde voorziening.

Daarmee worden alternatieven zoals de fiets logischer in gebruik omdat de auto niet meer voor de deur staat. Ook ontstaan zo meer kansen voor gedeelde mobiliteit. Het vinden van een evenwicht tussen parkeervoorzieningen en andere ruimteclaims is essentieel voor een vitaal en aantrekkelijk centrum. Samenwerking tussen gemeente, vastgoedeigenaren én ondernemers en centrale regie is belangrijk om de juiste balans te vinden en de leefbaarheid, aantrekkelijkheid en economische vitaliteit te waarborgen.

Inzetten op deelmobiliteit

De kracht van deelmobiliteit is dat één vervoersmiddel door verschillende mensen wordt gebruikt. Daardoor wordt dit vervoersmiddel vaker benut en zijn minder vervoersmiddelen nodig. Bij nieuwbouw of gebiedsontwikkeling is de inzet van deelauto's kansrijk om de vraag naar parkeerplaatsen terug te brengen. De inzet van deelauto's betekent een ruimtebesparing qua parkeervoorzieningen. Maar deelmobiliteit gaat verder dan deelauto's. De gemeente wil voor ook deelfietsen, deelscooters e.d. stimuleren. Zo is de OV-fiets, wereldwijd een van de meest succesvolle deelproducten, nu alleen nog op station Emmen te leen. Door het aanbod van deelvoertuigen te verbeteren kunnen bewoners en bezoekers een veel groter aantal bestemmingen makkelijk en snel bereiken.

Instellen mobiliteitsfonds

Een mobiliteitsfonds geeft een projectontwikkelaar de mogelijkheid om de parkeereis, het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de ontwikkeling, af te kopen. Het geld gebruikt de gemeente voor het realiseren of in stand houden van mobiliteitsoplossingen. Bijvoorbeeld de aanleg van een centrale parkeervoorziening, de inzet van deelmobiliteit of het verbeteren van fietsroutes. Zo houden we grip en brengen we de vraag naar parkeerplaatsen terug daar waar het kan.

2. Ruimte voor het ontwikkelen van een vitale binnenstad van betekenis

Vraag naar parkeerplaatsen verder terugbrengen

In het centrum van de stad Emmen is het openbaar vervoer dichtbij en zijn vrijwel alle voorzieningen op loop- of fietsafstand gelegen. De noodzaak om als centrumbewoner een eigen auto te hebben is daardoor minder aanwezig. Daarbij zijn mensen die verhuizen eerder geneigd om na te denken over hun verplaatsingspatroon en makkelijker te verleiden tot alternatieve vormen van mobiliteit. Daarom zetten we in op het verder terugbrengen van de parkeervraag en lagere parkeernormen voor gebiedsontwikkelingen.

Collectieve parkeeroplossingen voor bewoners en ondernemers

We zetten in op de realisatie van centrale parkeervoorzieningen voor bewoners en werkenden. Door andere ontwerpuitgangspunten kunnen in een stallingsgarages verhoudingsgewijs veel meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan in een publieke parkeergarage. Door bewoners en ondernemers zo min mogelijk te laten parkeren in de ruime en publieksvriendelijke garages Westerstraat en Raadhuisplein ontstaat hier meer ruimte voor bezoekers.

Efficiënter benutten parkeerareaal

De grote parkeerterreinen P-Noord en P-zuid staan op veel momenten leeg. Dat is zonde omdat de ruimte schaars is en we het parkeren in bebouwde voorzieningen of aan de randen van de stad willen oplossen. Daarom onderzoeken we of we deze parkeerterreinen op onbenutte momenten efficiënter kunnen inzetten. Bijvoorbeeld overdag door Wildlandsbezoekers en 's avonds door centrumbewoners of hun bezoek. Of je nu hartje stad of aan de rand van het centrum woont, nu geldt er voor iedereen hetzelfde vergunningentarief, ook als je in een bebouwde voorziening parkeert. We onderzoeken of prijsdifferentiatie in parkeerabonnementen bij kan dragen in een de realisatie van een gevarieerder en aantrekkelijker woningaanbod in de binnenstad.

Piekopvang parkeren buiten het centrum

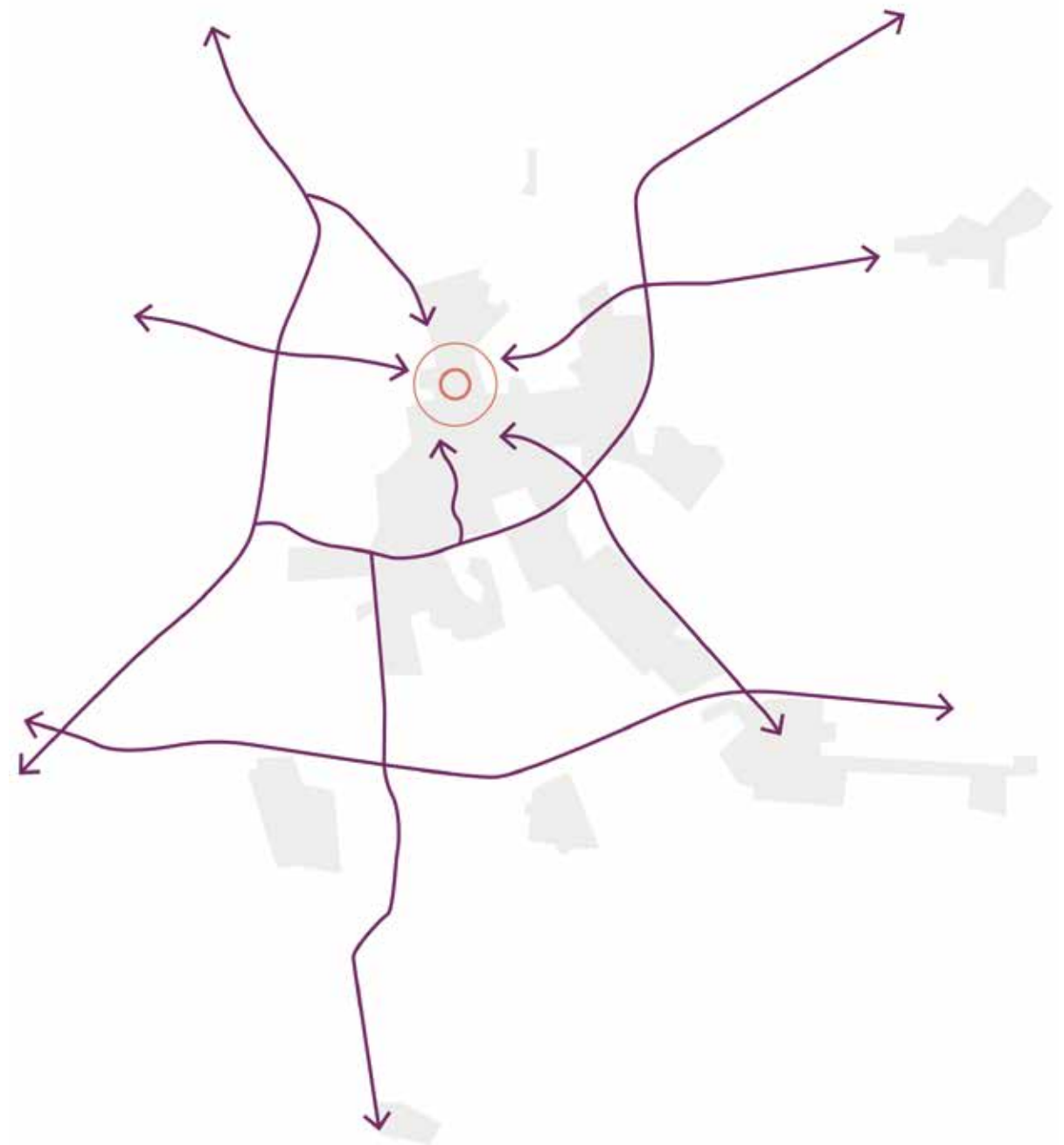
Autobereikbaarheid is belangrijk voor het functioneren van de binnenstad. Op enkele piekmomenten na is er altijd wel plek. Bezoekers weten alleen niet altijd de vrije parkeerplaats te vinden of willen persé op een bepaalde locatie parkeren. Om de grote woningbouwopgave in de binnenstad te faciliteren, organiseren we het parkeren op piekdagen buiten het centrum, aan de randen van de stad. Op Koningsdag 2024 hebben we goede ervaringen opgedaan. Een goede overstap op het OV of deelvoertuigen is daarbij randvoorwaardelijk.

Doorgaand verkeer soepel via de Rondweg, minder verkeer door de stad

De Rondweg heeft voldoende capaciteit en is verbeterd om verkeer nog vlotter af te wikkelen. Zo verleiden we automobilisten om vaker te kiezen voor de Rondweg en ontstaat ruimte voor verbeteringen in de stad. Door slimme keuzes te maken verbeteren we de leefkwaliteit. Zo kunnen we wegen in de stad versmallen waardoor meer ruimte ontstaat voor andere verkeersdeelnemers of voor groen. We onderzoeken of we met de aanleg van een noordelijke rondweg doorgaand verkeer door het centrum kunnen verminderen.

Bevoorrading winkels en horeca slimmer organiseren

Mobiliteit is emissieloos en de energietransitie biedt kansen om naast schoner vervoer ook toe te gaan naar minder en kleinschaliger vrachtvervoer in het centrum. Dat is nodig als er in het centrum meer mensen komen wonen en we het centrum groener en leefbaarder willen maken. Daarom starten we met ondernemers proeven op voor kleinschalige stadsdistributie. We denken daarbij aan het faciliteren van elektrische bestelbusjes, cargo e-bikes, fietsbezorgexperimenten vanuit diverse bedrijven en een overslagpunt nabij het centrum om de distributie te vergemakkelijken.



Figuur 9: Doorgaand verkeer soepel via de Rondweg, minder verkeer door de stad

Hoofdstuk 5

Dimensie 'Schoon & duurzaam'



In 2050 vinden alle verplaatsingen klimaatneutraal plaats. Dit is afgesproken in het Klimaatakkoord van Parijs en overgenomen in het Klimaatakkoord Nederland. Ook de gemeente Emmen heeft zich hieraan gecommitteerd. We kunnen de transitie naar schoner vervoer niet van de ene op de andere dag regelen. Daarbij knelt de beschikbaarheid van duurzame energie en de benodigde infrastructuur om deze te transporteren. Er is sturing nodig om de mobiliteitstransitie in juiste banen te leiden en om maatschappelijk ongewenste ontwikkelingen te voorkomen.

Wat zien we?

- 1/3 deel van de CO₂-uitstoot in Drenthe is afkomstig van wegverkeer en meer dan de helft van de wegkilometers is werkgerelateerd.
- In Emmen zijn per 1.000 inwoners 12,4 elektrische auto's geregistreerd. Dat is ruim onder het Nederlandse gemiddelde van 37,1 elektrische auto's per 1.000 inwoners (november 2025).
- Tussen 2025 en 2050 groeit volgens prognoses het aantal elektrische bestelauto's en vrachtauto's in zuidoost Drenthe fors: Van 680 naar 18.894 elektrische bestelauto's en van 79 naar 3.189 elektrische vrachtauto's.

- De elektriciteitsvraag stijgt evenredig, met een toename van 8.800 MWh in 2025 naar 336.000 MWh in 2050. De ruimtebehoefte voor laadpunten groeit naar 610.000 m² in 2050, wat vraagt om grote investeringen en ruimtelijke aanpassingen.

Sinds 1990 is de CO₂-uitstoot door de mobiliteitssector in de provincie Drenthe met 18% toegenomen. Om te voldoen aan de doelstellingen uit het Klimaatakkoord, moet de CO₂-uitstoot door deze sector in 2030 met 49 % verminderd zijn ten opzichte van 1990. Dit betekent dat de uitstoot moet worden verminderd met 650 kiloton CO₂ (bron: Regionaal Mobiliteitsplan klimaatakkoord). Met een CO₂-uitstoot van 150,5 kiloton (2023) kan de gemeente Emmen hier een significante bijdrage aanleveren.

De prognoses voorzien een sterke groei in het aantal elektrische voertuigen, met een dominantie van batterij-elektrische aandrijving in 2050. De verwachting is dat lichte voertuigen zoals personenauto's en bestelwagens volledig geëlektrificeerd zullen zijn en dat ook het overgrote deel van de vrachtwagens op elektriciteit zal rijden. ElaadNL schat dat in 2050 het volledige wagenpark van bestelbussen is geëlektrificeerd en dat ongeveer 85 % van het wagenpark aan trucks elektrisch zal zijn. Het deel dat niet elektrisch gaat worden, zal naar verwachting worden ingevuld door een combinatie van biobrandstoffen en waterstof.

Elektrische vrachtwagens komen steeds meer beschikbaar op de markt en technologische innovaties maken het elektrisch aanbod steeds aantrekkelijker. Toenemende energiedichtheid en verbeterde efficiënte van elektrische aandrijflijnen in batterijen zorgt ervoor dat de actieradius steeds groter wordt.

De verschuiving naar elektrisch transport speelt ook een cruciale rol in het verduurzamen van de mobiliteitssector. Diverse Europese en nationale richtlijnen geven richting aan deze transitie. De EU Green Deal en de Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) leggen de basis voor een substantiële toename van elektrische voertuigen (EV's) en de bijbehorende laadinfrastructuur. Zo moet vanaf 2026 langs het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) iedere 60 km laadpalen staan met ten minste 400 kW vermogen (600 kW in 2028). Voor vrachtwagens moeten er in 2028 iedere 120 km snelle laadstations beschikbaar zijn langs de helft van Europese hoofdwegen met een totaal vermogen van 1400 tot 2800 kW, afhankelijk van het type weg. Ook in Emmen wordt verduurzaming bemoeilijkt door netcongestie. Dit zorgt ervoor dat nieuwe aansluitingen of nieuwe aanvragen voor uitbereiding van bestaande contractcapaciteit van bedrijven door de netbeheerder niet altijd gerealiseerd kunnen worden voordat netverzwaring plaats heeft gevonden (gepland voor 2028-2030). Sommige bedrijven hebben op dit moment niet voldoende

contractcapaciteit om hun huidige energievraag voor transport te kunnen elektrificeren. Ook hebben bedrijven niet altijd voldoende fysieke ruimte om laad- en/of tankinfrastructuur op eigen terrein te realiseren. Daarnaast lijkt nog maar een klein deel van de bedrijven te anticiperen op de transitie naar duurzame brandstoffen en bijbehorend toekomstig beleid.

Welke bijdrage levert mobiliteit?

Om verplaatsingen (bij voorkeur) emissievrij plaats te kunnen laten vinden, moeten er voldoende mogelijkheden zijn om je schone voertuig te kunnen tanken of op te kunnen laden. Elektrische voertuigen zijn –zeker op lage snelheid– veel stiller dan voertuigen met een verbrandingsmotor. Het verduurzamen van mobiliteit levert hierdoor ook een bijdrage aan het verminderen van geluidsoverlast en luchtverontreiniging in de stad en daarmee een verbetering van de leefkwaliteit. Het wegverkeer wordt geconcentreerd op een aantal routes (zie dimensie 'Verbinden'). Door op deze routes de doorstroming te verbeteren wordt daar de uitstoot van CO₂ van verkeer verminderd. Let wel, de groei van mobiliteit kan op gespannen voet staan met onze duurzaamheids- en leefbaarheidsambities. Meer mobiliteit zorgt immers ook voor een toename van CO₂-uitstoot en omgevingseffecten als lawaai, trillingen en luchtverontreiniging. Door de snelheid van het gemotoriseerd verkeer op andere routes te verlagen neemt ook de uitstoot van het verkeer af. We komen hier in de dimensie 'Veilig meedoen' op terug omdat het verlagen van de rijsnelheid ook een zeer gunstig effect heeft op de verkeersveiligheid en ruimte biedt om meer te lopen en te fietsen. Een belangrijke CO₂ afname wordt gerealiseerd als, in plaats van de auto, de fiets of openbaar vervoer wordt gebruikt. Nog beter is het om mobiliteit te verminderen.



Waar zetten we op in?

We zetten in op:

1. Bevorderen gebruik van schone voertuigen of alternatieven.
2. Slimme, schone en efficiënte logistiek.

1. Bevorderen gebruik van schone voertuigen of alternatieven

Emmen geeft het goede voorbeeld

Omdat we het gebruik van schone voertuigen willen stimuleren, geven we als organisatie het goede voorbeeld. Dat begint met het (verder) verschonen van het eigen wagenpark. Daarnaast stellen we plannen op die bijdragen aan het bevorderen van het gebruik van schone voertuigen of alternatieven. Te denken valt aan het delen van het gemeentelijk wagenpark, het aanbieden van aantrekkelijke regelingen om op de fiets of met het OV naar het werk te komen en het stimuleren van thuiswerken of digitaal overleg. Als gemeente kopen we veel in. Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen (MVOI) staat in ons inkoopbeleid centraal. Daar waar mogelijk nemen we in onze aanbestedingen eisen op dat leveranciers en aannemers emissievrije vervoersmiddelen inzetten

Iedereen kan overstappen op elektrisch vervoer

We vinden dat iedereen die elektrisch wil rijden ook de mogelijkheid moet hebben om over te stappen op elektrisch vervoer. Voor auto's leveren we een netwerk van openbare laadpalen zodat iedereen de mogelijkheid heeft om te laden. Met de inmiddels 200 geplaatste openbare laadpalen (goed voor 400 laadplaatsen) is de basis in Emmen op orde. Vanaf nu laten we het aantal laadpalen meegroeien met de groei van het aantal elektrische auto's. We zijn voorstander van verduurzaming en elektrisch rijden binnen het openbaar vervoer en binnen het doelgroepen- en taxivervoer. We nemen een stimulerende, faciliterende en regulerende rol in bij realisatie van laadpalen voor deze sectoren. Snelladers vormen een aanvulling op langzaam laden. We faciliteren snelladers op verzoek van de markt door partijen met elkaar te verbinden.

Schoon en emissieloos bouwen

Ook de mobiliteit voor de bouw moet schoner, gezonder en stiller. Het gaat dan om het verduurzamen van bouwvoertuigen. De ambitie is dat zowel de uitvraag als de inzet van dit materieel de komende jaren de norm gaan worden. We steunen de uitgangspunten van het Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen maar zetten in op een meer geleidelijke overgang zodat alle (bouw) bedrijven in onze regio, groot en klein, transitiestappen kunnen zetten. De voorwaarde is daarom dat regionale

(bouw)bedrijven voldoende emissieloos materieel beschikbaar hebben.

Veranderen mobiliteitsgedrag

In onze regio is meer dan de helft van de wegkilometers werkgerelateerd. Het veranderen van de vervoerwijze en het stimuleren van alternatieven voor de auto, zoals fiets of trein is een effectieve manier om mobiliteit te verduurzamen en CO₂-reductie te bereiken. Daarbij kiezen wij ervoor om duurzame verplaatsingen te verbeteren en te promoten voor wie kan en wil. We investeren in het realiseren van een netwerk van regionale doorfietsroutes. We verbeteren het aanbod van deelmobiliteit en bieden voldoende en goede fietsenstallingen aan bij OV-knooppunten. En met het projectbureau Drenthe Reist Duurzaam ondersteunen we werkgevers in het optimaliseren en verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid.

Smart Mobility-maatregelen

De technologische ontwikkelingen gaan razendsnel. Vervoersmiddelen worden steeds slimmer en nemen bestuurders taken uit handen. Verkeerslichten worden intelligenter en kunnen communiceren met het verkeer. Mobiliteitsapps bieden meer en meer up-to-date reisinformatie en maken het mogelijk vervoersmiddelen te lenen of delen. Dit soort vernieuwingen voor zowel auto als voor fiets, vrachtauto en bus heten Smart

Mobility. Smart Mobility-maatregelen dragen bij aan het verminderen van de CO₂-uitstoot. Daarom zetten wij Smart Mobility-maatregelen in zodat inwoners slim, schoon en veilig kunnen reizen, voor nu en in de toekomst.

2. Snelle en efficiënte logistiek

Regionale samenwerking

Onze regio heeft de potentie om een belangrijke logistieke hub te worden, maar dit vraagt om een strategische en geïntegreerde aanpak waarin duurzaamheid, economie, mobiliteit, ruimte en innovatie samenkomen. Om aan de klimaatdoelen en regelgeving te voldoen, 'moet' de regio investeren in infrastructuur, emissievrij transport en duurzame energieoplossingen. Bedrijven die niet tijdig investeren in (infrastructuur voor) duurzame alternatieven lopen het risico achter te blijven in een snel veranderende sector en in komende jaren geconfronteerd te worden met snel stijgende kosten voor transport. Dit risico wordt versterkt door de netcongestiesituatie. Om de transitie succesvol te laten verlopen is samenwerking tussen overheden, bedrijven en netbeheerders essentieel. Daarbij zetten we in op het vergroten van het bewustzijn bij logistieke ondernemers over de noodzaak van brandstoffentransitie om hen beter voor te bereiden op toekomstige veranderingen. Ook zetten we in op het verenigen van geïnteresseerde ondernemers om de realisatie van infrastructuur voor duurzame brandstoffen te stimuleren en hen in contact te brengen met exploitanten van (duurzame) brandstoffen.

Toekomstbestendige mobiliteit op bedrijventerreinen

Met toekomstbestendige bedrijventerreinen en werklocaties bevorderen we een aantrekkelijk en dynamisch ondernemersklimaat. Een doordachte mobiliteitsstrategie is essentieel voor de toekomstbestendigheid van bedrijventerreinen. Door in te zetten op duurzaamheid, bereikbaarheid en logistieke efficiëntie kunnen bedrijven kosten besparen, de leefomgeving verbeteren en economische groei stimuleren. Door slimme vervoersoplossingen, innovatieve infrastructuur en technologische vooruitgang met elkaar te combineren, kunnen bedrijventerreinen transformeren tot efficiëntere, duurzamere en aantrekkelijkere werkgebieden. Deze samenwerking tussen overheden, bedrijven, netbeheerders en mobiliteitspartners is cruciaal om de transitie succesvol te realiseren en bedrijventerreinen toekomstbestendig te maken. We verkennen mogelijke ingrepen, zoals het scheiden van gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd verkeer.

Slimmer organiseren van stadslogistiek en pakketbezorging

Het goederenvervoer neemt toe. Door het winkelen via internet zien we dat talloze pakketten in de stad op woon- en winkeladressen worden afgeleverd. En we zien

dat winkels frequenter maar met kleinere hoeveelheden worden bevoorraad. Dat levert heel veel bewegingen op met een flinke belasting voor onze wegen, het milieu en de openbare ruimte. Zeker in het centrum conflicteert dat met belangen van een aantrekkelijke en gezonde binnenstad. Duurzame en efficiënte stadslogistiek verbetert de gezondheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid in de wijken en dorpen. Het verbetert de economische vitaliteit van de binnenstad en beperkt klimaatverandering. Daarom investeren we samen met de logistieke sector in milieuvriendelijke stadsdistributie.

Tankhubs voor snelladen en duurzame brandstoffen

Elektrisch rijden wordt ook bij vrachtvervoer de duurzame standaard. Vanaf 2040 is elke nieuwe vrachtwagen emissievrij. Om dat mogelijk te maken is laadinfrastructuur nodig, met voldoende laadzekerheid en laadvermogen. Naar verwachting gaat het laden grotendeels plaatsvinden op private locaties zoals bij bedrijven, depots en overslagpunten. Daarnaast is een publiek toegankelijk snellaadnetwerk nodig om altijd met voldoende stroom onderweg te blijven. Volgens onderzoek kan een tankhub voor snelladen en duurzame brandstoffen in de gemeente Emmen kan zich het beste richten op een laadplein en het aanbieden van biobrandstoffen. Op een laadplein kunnen vrachtwagens overdag snelladen en gedurende

de nacht achtergelaten worden om langzaam te laden. Biobrandstoffen zoals HVO en bio-LNG bieden een praktische verduurzamingsoptie voor voertuigen met een verbrandingsmotor. Met deze voorzieningen wordt voorzien in de behoefte van lokale ondernemers die niet de ruimte, netcapaciteit of middelen hebben om zelf laadinfrastructuur te realiseren. Een tankhub biedt daarmee een oplossing voor verduurzaming in de periode van netcongestie. Daarnaast kan een tankhub gekoppeld worden aan lokale duurzame opwek, zodat efficiënt gebruik wordt gemaakt van het lokale energienetwerk. Hiervoor bestaan binnen de gemeente interessante koppelkansen, zoals de Drentse Zonneroute, en bestaande energie-initiatieven als GZI Next, GETEC of smart energy hubs. Voor waterstof geldt dat de huidige infrastructuur voorlopig volstaat. Mocht de waterstofeconomie op gang komen en prijzen dalen, dan kan op de lange termijn uitbreiding overwogen worden, met name voor zwaar of langeafstandstransport. Het op de korte termijn realiseren van een groter duurzaam aanbod kan ondernemers stimuleren om over te stappen op duurzame brandstoffen en Emmen helpen om significante stappen te zetten richting de duurzaamheidsopgaven.

Hoofdstuk 6

Dimensie 'Veilig meedoen'



Voldoende vervoersmogelijkheden en het snel kunnen bereiken van werk, voorzieningen en sociale contacten zijn cruciaal om mee te kunnen doen in de samenleving. Een gebrek aan vervoer kan leiden tot sociale uitsluiting en heeft directe gevolgen voor het welzijn van onze inwoners.

Ook verkeersveiligheid speelt een grote rol.

Een veilige omgeving zorgt ervoor dat kinderen buitenspelen en zelfstandig naar school of vriendjes kunnen fietsen of lopen.

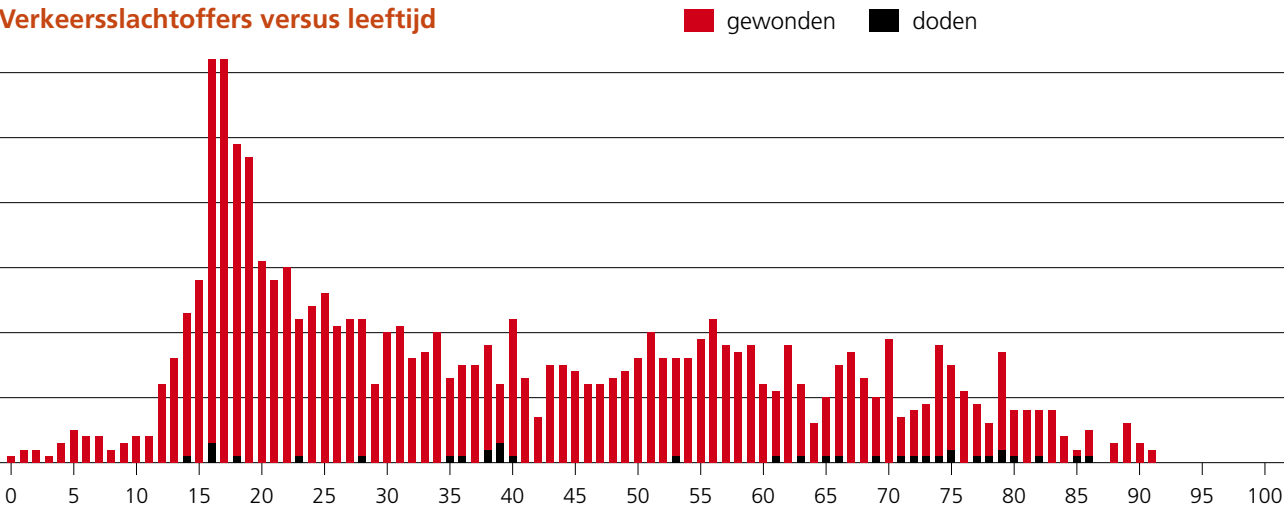
Mobiliteit wordt niet alleen beperkt door betaalbaarheid of beschikbaarheid van vervoer. Ook vaardigheden, zoals het niet kunnen fietsen, maken dat de fiets voor sommigen geen alternatief is voor auto of openbaar vervoer.

Aangezien mensen steeds ouder worden en langer zelfstandig blijven wonen, is het essentieel dat zij zo lang mogelijk veilig en mobiel blijven. Daarbij moeten we ons realiseren dat een deel van onze inwoners te maken heeft met een beperking – en door de vergrijzing groeit deze groep alleen maar verder. Deze mensen willen minder afhankelijk zijn van anderen en de vrijheid hebben om spontaan op pad te gaan.

Wat zien we?

- In het verkeer in de gemeente Emmen raken elk jaar gemiddeld zo'n 150 mensen gewond en komen gemiddeld 4 mensen om het leven. De tendens van de laatste jaren is bovendien stijgend. Op doorgaande wegen in de bebouwde kom, vooral in Emmen en Klazienaveen, vinden veel ongelukken plaats.
- Pubers en jongvolwassenen zijn vaak slachtoffer van een verkeersongeval. Verder vallen relatief veel slachtoffers onder senioren, met name bij de dodelijke slachtoffers.
- In Emmen zijn fietsers relatief vaak slachtoffer van een verkeersongeval. De 'botspartner' van de slachtoffers op de fiets is in de overgrote meerderheid een auto, bestelwagen of vrachtauto.
- Het aantal ongevallen onder fietsende ouderen is aanzienlijk gestegen over de afgelopen jaren. (Aarts et al., 2020). Doordat meer mensen gaan fietsen, is de verwachting dat het aantal ernstige fietsongevallen in Nederland stijgt met 80-100% (bron: Beleidspijlers Fietsveiligheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2022). Voor Emmen is de situatie extra zorgwekkend omdat nu al 24% van onze inwoners ouder is dan 65 jaar en dit aandeel de komende jaren toeneemt omdat steeds meer ouderen zich graag in onze regio vestigen.

- In de gemeente Emmen heeft 85 op de 1000 inwoners een Wmo-voorziening. Verder moet 10,9% van de huishoudens rondkomen met een inkomen dat lager is dan 110% van het sociaal minimum (provincie Drenthe: 8,8%). Deze inwoners horen bij de groep die een sterkere beperking in de mobiliteit heeft dan de gemiddelde inwoner.
- 532 op de 1000 inwoners beschikt over een personenauto. Daarentegen heeft een kwart van de volwassenen in Emmen geen rijbewijs.
- In 2016 is het VN-verdrag Handicap geratificeerd. Doel van het VN-verdrag is dat de wereld toegankelijk en inclusief wordt voor iedereen. Het gaat om het wegnemen van fysieke en sociale belemmeringen zodat mensen met een beperking of chronische ziekte dezelfde kansen hebben om, net als ieder ander, mee te kunnen doen aan de samenleving en deel te kunnen nemen aan het verkeer.



Figuur 10: leeftijd van verkeersslachtoffers in de gemeente Emmen, 2014 t/m 2024 (Bron: gemeente Emmen, Via-databank)

Welke bijdrage levert mobiliteit?

Nederland is volgens Unicef de beste plek om kind te zijn. Dat komt onder andere vanwege het niveau van onafhankelijkheid dat Nederlandse kinderen hebben. Toch wordt de term “achterbankgeneratie” de laatste jaren steeds vaker gehoord wanneer het gaat over onze huidige generatie kinderen en jongeren. Want steeds meer ouders voeren hun kinderen beschermend op waardoor steeds meer kinderen door hun ouders overal met de auto naartoe worden gebracht. De achterbank van de auto of een afgesloten achtertuin lijken ideale plaatsen om kinderen te beschermen tegen alle gevaren. Maar zo’n beschermde situatie belemmert ernstig de ontwikkeling en onafhankelijkheid van een kind. En als steeds meer kinderen met de auto worden gebracht, wordt het alleen maar drukker en juist onveiliger waardoor nog meer ouders hun kinderen gaan brengen.

Om vrienden te bezoeken, te sporten of naar school te gaan, mogen kinderen niet afhankelijk zijn van het halen en brengen door hun ouders. Op de achterbank leren kinderen niet de gevaren van het verkeer herkennen waardoor ze minder goed op potentiële gevaren kunnen anticiperen. Ook kunnen ze risico’s niet goed inschatten en hebben zij de neiging hun vaardigheden te overschatten. Onvoldoende verkeerservaring is

nadelig als je later zelfstandig moet deelnemen aan het verkeer. En dat verkeerservaring belangrijk is als je zelfstandig wilt deelnemen aan het verkeer blijkt uit de verkeersongevallenstatistiek: jongvolwassenen zijn vaak slachtoffer van verkeersongevallen.

Naast het opdoen van verkeerservaring om je veilig in het verkeer te begeven, is het ook belangrijk dat kinderen ervaring opdoen met openbaar vervoer. Want als ze OV als kind al niet gebruiken zullen ze dit later ook niet gebruiken. Met het gevolg dat er meer en meer buslijnen verdwijnen terwijl een grote groep inwoners moeite heeft om veilig mee te doen en vervoersarmoede in onze regio toeneemt. Het aanpakken van de achterbankgeneratie verbetert daardoor de bruikbaarheid van ons mobiliteitssysteem en maakt die toekomstbestendig.

De jeugd is onze toekomst en jong geleerd is oud gedaan. Als een kind veilig en redelijk zelfstandig deel kan nemen aan het verkeerssysteem kan ook een bewoner op leeftijd dat, optioneel met ondersteuning op maat.

Waar zetten we op in?

We zetten in op:

1. Emmen gaat voor NUL verkeersdoden.
2. Iedereen kan meedoen.

1. Emmen gaat voor NUL verkeersdoden

‘Kalm aan’ wordt de norm in de bebouwde kom

Met ‘kalm aan wordt de norm’ richten we onze wegen anders in en geven we prioriteit aan het belang van een verkeersveilige en gezonde verkeersdeelname. Hierdoor worden automobilisten niet meer verleidt om te snel te rijden en ontstaat ruimte voor andere verkeersdeelnemers of voor een groene omgeving.

Focus op weggebruikers die veel risico lopen

Het is tijd om verkeersveiligheid vanuit een ander perspectief te benaderen. We willen verkeersonveiligheid voorkomen. Nog meer dan nu het geval zetten we in op een proactieve aanpak op basis van risico's. Hiervoor verzamelen en analyseren we informatie over risico's die er nu zijn of zich in de nabije toekomst voor kunnen doen. Dit zijn bijvoorbeeld risico's op basis van infrastructuur (een

onveilig kruispunt) of weggebruikers (smartphonegebruik). Met de inschatting van de risico's kunnen we preventief actie ondernemen. Dit is de 'risico gestuurde aanpak'. Zo'n aanpak vergt kennis. Kennis over waar en met wie ongevallen plaatsvinden. Maar ook wat de belangrijkste oorzaken van deze ongevallen zijn.

Veilige oversteekplaatsen, school- en speelroutes

Voetgangers en fietsers moeten veilig over kunnen steken. Zo nodig passen we de infrastructuur voor het snelle verkeer daarop aan. Veilige routes kunnen kinderen bovendien verleiden om vaker lopend of met de fiets op pad te gaan, en meer buiten te spelen of te sporten. Waar mogelijk houden we rekening met bestemmingen als scholen, speelplekken, sportclubs, bibliotheken en winkels. En: we leren kinderen zich veilig en zelfstandig te gedragen in het verkeer. We ontmoedigen autoverkeer vlakbij scholen zodat het hier verkeersluw en veilig wordt.

Veilige infrastructuur en verbeterde wegsystemen

We richten de infrastructuur beter in. Ongevallenconcentraties, zogeheten black spots, zijn de afgelopen jaren door succesvolle maatregelen sterk afgenomen. We zien dat ongevallen overal kunnen plaatsvinden. Daarom is het belangrijk breder te kijken

dan naar alleen het kruispunt, maar naar wegvakken als totaal. Maar er zijn nog steeds locaties waar (te) veel ongevallen plaatsvinden. Deze moeten op basis van ongevallenanalyses, onderzoeken en lokale kennis worden aangepakt. Belangrijk is ook dat de weg 'vergevingsgezind' is: Als je een fout maakt in het verkeer, moet dit niet meteen leiden tot een ongeval, maar is er speelruimte om je fout te herstellen.

Verbeteren gedrag weggebruikers

Veilig verkeer is de verantwoordelijkheid van iedereen op de weg. Afleiding, bijvoorbeeld door de mobiele telefoon en normvervaging zorgen voor nieuwe uitdagingen en verleidingen. Het gedrag van de weggebruiker is ontzettend belangrijk. Dat besef moet bij de Emmenaren omhoog.

2. Iedereen kan meedoen

Meer ruimte voor fietsers en voetgangers

Op de fietspaden wordt het drukker en met elektrische ondersteuning fietsen we sneller en verder. Maar we zien ook steeds meer scootmobielen, bakfietsen, duofietsen, driewielers et cetera op onze fietspaden. Met de aanleg van doorfietsroutes faciliteren we de snelle fietsers zodat ook grotere afstanden makkelijker te fietsen zijn. Gezien de vele eenzijdige fietsongevallen, de toenemende drukte op fietspaden en de nieuwe verschijningsvormen van fietsen en vervoersmiddelen is het ook nodig om de ontwerputgangspunten van fietspaden te herzien.

Lopen is gezond, duurzaam en bovendien een fijne manier om je te verplaatsen. Dat betekent dat genoeg vrije doorloopruimte op de stoep een randvoorwaarde is bij alle ruimtelijke ontwikkelingen. Zo wordt Emmen comfortabel toegankelijk voor iedereen en in het bijzonder voor mensen met een fysieke beperking, voor ouders met kinderwagens en voor mensen die met volle boodschappentassen onderweg zijn.

Meer bewegingsvrijheid

Onze regio wordt gekenmerkt door een grote mate van autoafhankelijkheid. Voorkomen moet worden dat je nergens heen kunt zonder eigen auto. Daarvoor is een

gevarieerd aanbod aan vervoerswijzen nodig. Het gaat dan om goede en veilige fietsroutes, deelvoertuigen, en openbaar vervoer. Ook het aanbieden van veilige fietsenstallingen bij OV-haltes hoort daarbij.

Slimme OV-ontsluiting voor dorpen en wijken

Op de verbindingen tussen Emmen en de kerndorpen en regionale centra zien we kansen om de bus vaker te laten rijden. Maar in veel dorpen rijden lijnbussen buiten de spits vrijwel leeg rond. Om te voorkomen dat het openbaar vervoer verder verschaalt, is het nodig om te bekijken of we het openbaar vervoer efficiënter kunnen organiseren. Bijvoorbeeld met publieke mobiliteit, een combinatie van openbaar vervoer met doelgroepenvervoer, deelmobiliteit en flexvervoer. Deze modaliteiten opereren nu vaak naast elkaar, terwijl juist een goede samenwerking tussen deze vervoersvormen kan zorgen voor meer efficiëntie, betere dekking en lagere maatschappelijke kosten. Door vervoer slimmer te organiseren en aanbod te combineren, kunnen met gelijkblijvende middelen meer mensen bereikt worden – om zo de bereikbaarheid van voorzieningen veilig te stellen.

Vervoer is toegankelijk voor iedereen

Het vervoer in de gemeente is toegankelijk voor iedereen, ook voor kwetsbare doelgroepen zoals ouderen, kinderen, of mensen met een (lichamelijke, verstandelijke of psychische) beperking of chronische ziekte. Dit betekent

dat iedereen zelfstandig met het openbaar vervoer kan reizen. Looproutes zijn fysiek toegankelijk ingericht en we zorgen voor zo min mogelijk obstakels op voetpaden. Door voldoende zitmogelijkheden te creëren bieden we mensen die minder mobiel zijn de ruimte om even een pauze te houden. We hebben aandacht voor een toegankelijke inrichting van de openbare ruimte en we maken voorzieningen goed bereikbaar voor alle mogelijke vervoersmiddelen.

Aanpakken vervoersongelijkheid

Onze ambitie is dat iedereen zich kan verplaatsen. Het is bekend dat een deel van onze inwoners drempels ervaren om op de gewenste bestemming te komen. Bijvoorbeeld vanwege een smalle beurs, omdat ze niet weten hoe ze er kunnen komen, omdat ze niet willen of kunnen fietsen of omdat ze proportioneel lang onderweg zijn. Mobiliteit is essentieel om volwaardig mee te doen aan de maatschappij. Het stelt mensen in staat om te werken, te ontspannen, elkaar te ontmoeten en zichzelf te ontwikkelen. Daarom onderzoeken we Drenthe-breed hoe we vervoersongelijkheid kunnen verbeteren.



Hoofdstuk 7

Dimensie 'Gezondheid'

Gezondheid wordt niet alleen bepaald door leefstijl, genetische factoren en toegang tot zorg, maar ook door de kwaliteit van onze leefomgeving en infrastructuur. Door hier bewust op te sturen, kunnen we gezondheidsverschillen verkleinen.

In Emmen zien we dat inwoners relatief vaak gezondheidsproblemen hebben. Dit hangt samen met een cultuur waarin verandering niet vanzelfsprekend is en met een ongezonde leefstijl. De inrichting van de openbare ruimte speelt hierin een cruciale rol: een omgeving die uitnodigt tot bewegen maakt gezonde keuzes makkelijker. Investeren in actieve mobiliteit – lopen en fietsen – draagt direct bij aan een betere gezondheid.

Wat zien we?

- Overgewicht: Emmen staat landelijk op de tweede plaats voor volwassenen met overgewicht. Het percentage steeg in tien jaar met 10%, sneller dan het landelijke gemiddelde. Eén op de vier inwoners heeft obesitas.
- Leefstijl en ziekte: Zorggebruik en arbeidsuitval liggen hoger dan elders. Het aantal inwoners met een chronische aandoening is bovengemiddeld. Slechts 43,7% voldoet aan de beweegrichtlijn (landelijk: 47,5%).

- Medische voorzieningen: Gemiddeld woont een inwoner 1,3 km van een huisarts en 1,6 km van een apotheek. De dichtstbijzijnde huisartsenpost ligt op gemiddeld 7,5 km afstand.
- Sociaal-economische factoren: Erfelijke armoede komt relatief vaak voor. Lage opleiding en instabiel inkomen vergroten gezondheidsproblemen. Dit vertaalt zich in een hoge zorgvraag.



Welke bijdrage levert mobiliteit?

De beweging van zorg naar gezondheid is een maatschappelijke opgave waarin gemeenten rollen en taken hebben. De gemeente Emmen werkt aan beleid dat bijdraagt aan een gezonde en actieve leefstijl van inwoners. Een effectieve aanpak zet in op vier pijlers:

1. Voorlichting en educatie
2. Signalering, advies en ondersteuning
3. Leefomgeving
4. Regelgeving en handhaving

In relatie tot mobiliteit speelt voornamelijk de leefomgeving een belangrijke rol om een gezonde leefstijl te stimuleren, en daarmee overgewicht, (chronische) ziekten en eenzaamheid in de toekomst terug te dringen. Een omgeving die uitnodigt tot een gezonde leefstijl en die het gevoel van welbevinden positief beïnvloedt, heeft een positief effect op de gezondheid. Het gaat hierbij zowel over de fysieke omgeving als over de sociale omgeving. Een goede inrichting van de fysieke omgeving nodigt uit tot een gezonde leefstijl. Bijvoorbeeld door straten in te richten met veel ruimte voor fietsers en voetgangers. Een uitnodigende sociale omgeving draagt bij aan sociale cohesie in buurten of wijken en kan helpend zijn om eenzaamheid en onveiligheid aan te pakken. Bijvoorbeeld door voldoende bankjes en verlichting te plaatsen, en

te zorgen voor voldoende groen en een aantrekkelijke natuurlijke omgeving.

Inzetten op gezonde mobiliteit en een gezonde leefomgeving kan onder meer overgewicht aanpakken, mentale gezondheid verbeteren, sport en bewegen bevorderen, en roken tegengaan. Bij het inrichten van de leefomgeving hebben we aandacht voor kansengelijkheid en moeten we mogelijk ongelijk investeren om kansengelijkheid te realiseren

Waar zetten we op in?

We zetten in op:

1. Een gezonde gemeente is in beweging.
2. Je goed voelen in de eigen omgeving.

1. Een gezonde gemeente is in beweging

Repareer het systeem, niet de mensen

Door je actief te verplaatsen, te voet of op de fiets, ben je in beweging. De fysieke inrichting van de leefomgeving kan actieve mobiliteit stimuleren. Er bestaat geen twijfel over het positieve effect van lopen en fietsen op de gezondheid. Zo gaat actieve mobiliteit gepaard met verlaagde kans op obesitas en hart- en vaatziekten. Toch is het niet voor iedereen vanzelfsprekend om zoveel mogelijk te fietsen of te lopen. Er zijn extra stappen nodig om actieve mobiliteit toegankelijk en aantrekkelijk te maken, en inwoners te verleiden tot gezonde en duurzame keuzes. Daarom zorgen we onder andere voor een goede mix van functies (wonen, werken, winkels en andere voorzieningen). Want wanneer ‘alles dichtbij is’ wordt fietsen en wandelen gestimuleerd. Met aangepaste fietsen, zoals driewielers, kunnen ouderen langer mobiel blijven.

Tegelijkertijd worden fietspaden drukker en worden verschillen in snelheid groter. Om het (elektrische) fietsen te stimuleren, richten we de fietspaden veilig, aantrekkelijk en comfortabel in. Voetgangers geven we de ruimte, met aantrekkelijke wandelpaden voor buurtommetjes proberen we de inwoner in beweging te krijgen. En met rookvrije bushaltes werken we ook aan een gezonde en veilige reisomgeving.

Sturen op gezonde én milieuvriendelijke verplaatsingen

Inwoners hebben zelf de regie in het maken van gezonde en milieubewuste keuzes. Maar niet iedereen kan gemakkelijk gezonde keuzes maken, en niet iedereen staat open voor verandering. Naast het inrichten van de fysieke leefomgeving zetten we daarom ook in op voorlichting en ondersteuning. Zo organiseren we samen met de provincie Drenthe het project Doortrappen Drenthe, waarmee we ouderen stimuleren om door te blijven fietsen tot hun 100e. Een verplaatsing te voet, te fiets of per OV is uitstootvrij en levert gezondheidswinst op. Werknemers die regelmatig op de fiets naar hun werk gaan zijn bijvoorbeeld minder vaak ziek. En meer beweging, zeker in een groene omgeving, helpt om obesitas en depressie te voorkomen. Een verandering van mobiliteitsgedrag kan dus zorgen voor lagere kosten in de gezondheidszorg en betere

arbeidsproductiviteit. Daarom kijken we onder andere met bedrijven waar kansen liggen en welke acties daar het beste bij passen. We doen onderzoek naar het beïnvloeden van duurzaam mobiliteitsgedrag en helpen bewoners en bedrijven met kennis, contacten én inspiratie, bijvoorbeeld met pilots op het gebied van deelmobiliteit, app's en andere alternatieven.

Oog voor sociale veiligheid

Sociale veiligheid is een essentieel aspect dat bijdraagt om naar buiten te gaan. Voelen mensen zich onveilig op straat, dan blijven ze juist binnen of gaan met een grote boog om deze plek heen of pakken de auto voor korte ritjes. In die zin is sociale veiligheid een van de beginselen van een gezonde leefomgeving. Daarom richten we de openbare ruimte zo in dat mensen zich welkom en veilig voelen. Wegen en hun omgeving worden overzichtelijk ingericht. Daarbij wordt specifiek aandacht besteed aan fietspaden, stations, bushaltes, parkeerplaatsen en tunneltjes.



2. Je goed voelen in de eigen omgeving

Beperken omgevingslawaaï

Gemotoriseerd verkeer is een voorname bron van trillingen en geluidsoverlast, waarvan bekend is dat ze stress veroorzaken en de concentratie, het geheugen en het analytisch vermogen van mensen kunnen aantasten. Geluidsoverlast en milieuvervuiling hebben ook een impact op de leefomgeving en zelfs op de levensverwachting. Daarom is het nodig om de geluidsbelasting van mobiliteit te beperken. We verwachten ook dat wetgeving hierover wordt aangescherpt nu de Europese Unie al de Richtlijn omgevingslawaaï heeft vastgesteld en de Nederlandse overheid de provincies en enkele agglomeraties waaronder Zwolle en Groningen al heeft verplicht om geluidsbelasting te inventariseren en te monitoren.

Ruimte voor ontspanning en ontmoetingen

De kwaliteit van de directe leefomgeving is een belangrijk aspect in het dagelijks leven van de mens. Op straat en in de leefomgeving is er ruimte voor sociale interactie, ruimte om in te spelen, te sporten en in te verblijven. Dit versterkt de sociale samenhang en leefbaarheid in de wijk. Dit kan een positieve uitwerking hebben op zowel de fysieke- als de mentale gezondheid van de mens. De gemeente richt de openbare ruimte en de mobiliteit zo in,

dat inwoners en bezoekers de ruimte hebben om elkaar te ontmoeten. Hiervoor verminderen we het beslag dat de auto legt op de openbare ruimte: er is aandacht voor autoluwe straten en wijken, en 'kalm aan' is de norm. Er is voldoende beweegruimte om het huis, en er is aandacht voor zitmogelijkheden en groen.

Hoofdstuk 8

Mobiliteitsprincipes; ons gezamenlijke kompas

Met de uitwerking van de vijf Emmense dimensies van brede welvaart in mobiliteit is de koers ingezet op een transformatie van het mobiliteitssysteem. Mobiliteit en de vijf dimensies van brede welvaart beïnvloeden elkaar wederzijds. De Mobiliteitsvisie 2040 verbetert de Brede Welvaart in de gemeente: betere bereikbaarheid, duurzaamheid, leefbaarheid, gezondheid, ruimtelijke kwaliteit, veiligheid en sociale inclusie (noaberschap en iedereen kan meedoen). Tot slot is deze transformatie een wezenlijke voorwaarde voor de schielsprong die Emmen beoogt tot 2040 en daarna. Zo worden de woningbouw en het behoud van voorzieningen betaalbaarder en haalbaarder.

Om 'stappen te zetten' in een samenhangend en duurzaam mobiliteitsbeleid handelen wij op basis van zeven principes:

1. Emmen is multimodaal verbonden met de regio én Europa – als scharnierpunt in het vervoer van personen en goederen.
2. De Nedersaksenlijn versterkt onze bereikbaarheid en verstedelijking – stations worden motoren van gezonde verstedelijking.
3. We benutten de ruimte slim en efficiënt – zodat mobiliteit bijdraagt aan een duurzame en leefbare omgeving.
4. We vergroten de flexibiliteit van het mobiliteitssysteem – zodat iedereen kan kiezen hoe en wanneer hij reist.
5. We geven voorrang aan lopen, fietsen en OV – en maken ruimte voor de auto waar nodig.
6. We zorgen voor veilige en gezonde verkeersdeelname – met gelijke toegang voor iedereen.
7. We maken logistiek duurzaam en toekomstbestendig – met slimme hubs en schone brandstoffen.

De beleidsinzet en de verkenningen daarvoor hebben we indicatief verbeeld in een mobiliteitskaart (bijlage 3)



Hoofdstuk 9

Uitvoeren en monitoren



Uitvoeringsplan

De Mobiliteitsvisie 2040 legt onze hoofdkeuzes vast voor het toekomstige mobiliteitsbeleid voor de lange termijn op het verbeteren van bereikbaarheid, leefkwaliteit en duurzaamheid. Dit geeft kaders om concrete maatregelen en projecten vast te stellen. De visie biedt ook de uitgangspunten waar binnen een project of programma afwegingen op kunnen worden gemaakt, bijvoorbeeld bij het herinrichten van een kruispunt.

Het opstellen van een uitvoeringsplan, de Mobiliteitsagenda, is de volgende stap om de strategie handen en voeten te geven. Deze Mobiliteitsagenda stellen we in 2026 op. Prioritering wordt in de Mobiliteitsagenda toegekend. Om de Mobiliteitsagenda adaptief en flexibel te houden, kent de agenda een kortere looptijd dan de visie. Zo geven we ruimte aan nieuwe initiatieven die passen binnen en bijdragen aan de Mobiliteitsvisie 2040.

Monitoringsplan

Gezien de hoge ambities, is het belangrijk om de ontwikkelingen binnen de gemeente nauwgezet te monitoren. Zo kan getoetst worden of het mobiliteitssysteem zich in de gewenste richting ontwikkelt, of dat extra actie nodig is om knelpunten op te lossen. Hiertoe is een monitoringsplan binnen het Uitvoeringsplan essentieel, met aandacht voor de volgende data:

- **Invloeden op mobiliteit:** demografische data, zoals ontwikkeling inwoners, huishoudens, banen, bezoekers van centra en evenementen.
- **Aanbod aan mobiliteit:** bezit van auto-, fiets-, scooter- en e-microvoertuigen, hoeveelheid en ligging e-laadvoorzieningen, aanbod van deelmobiliteit.
- **Gebruik van mobiliteit:** intensiteiten van autoverkeer, fietsers, wandelaars, OV-gebruik, logistieke stromen, gebruik van P&R-, parkeervoorzieningen (en parkeerdruk), modal split, gebruik en aanbod van laad- en losplaatsen.
- **Effecten van mobiliteit:** trends in verkeersveiligheid, doorgaand autoverkeer, snelheden, overtredingen, gebruikerstevredenheid, uitstoot, geluid, weglengte per snelheidscategorie, rijtijden nood- en hulpdiensten, doorstroming OV.

Bijlage 1

EU-richtlijnen voor het Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)

De Europese Unie heeft de ambitie om als één interne markt te functioneren met vrij verkeer van mens, kapitaal en goederen. Om dit te faciliteren, zijn de belangrijkste verbindingen binnen Europa onderdeel van het Trans European Transport Network (TEN-T). Dit bestaat uit snelwegen (waaronder de A37), spoorlijnen (waaronder Emmen-Zwolle), waterwegen, havens en vliegvelden. Dit netwerk heeft als doel reistijden te verkorten, ontbrekende schakels aan te leggen, verkeersveiligheid te vergroten en verkeer te verduurzamen.

In juli 2024 is de TEN-T verordening (EU 2024/1679) van kracht geworden, die de eerste verordening uit 2013 herzielt. Voor de ambitie om in 2050 klimaat neutraal te zijn, richt de EU zich in deze verordening vooral op steden: die drijven de moderne economie aan en zijn een thuis voor miljoenen mensen. Van de EU-bevolking woont 70% in steden. Tegen 2050 is dat naar schatting 85%. Inwoners van steden worden steeds meer geconfronteerd met files, slechte luchtkwaliteit en buitensporig lawaai. Vanuit deze aandacht voor steden heeft de EU in de verordening 431 'Urban Nodes' aangewezen. Deze stedelijke knooppunten liggen over de hele EU verspreid, waarbij de standaarddefinitie is dat dit 100.000+ gemeenten zijn die op een TEN-T corridor liggen. Emmen is ook een Urban Node.

Lijst van Nederlandse Urban Nodes op het Europese TEN-T netwerk

- | | |
|---------------|----------------|
| 1. Alkmaar | 14. Groningen |
| 2. Almere | 15. Haarlem |
| 3. Amersfoort | 16. Leeuwarden |
| 4. Amsterdam | 17. Leiden |
| 5. Apeldoorn | 18. Maastricht |
| 6. Arnhem | 19. Middelburg |
| 7. Breda | 20. Nijmegen |
| 8. Den Bosch | 21. Rotterdam |
| 9. Den Haag | 22. Tilburg |
| 10. Dordrecht | 23. Utrecht |
| 11. Eindhoven | 24. Venlo |
| 12. Emmen | 25. Zoetermeer |
| 13. Enschede | 26. Zwolle |

De EU verplicht alle Urban Nodes om een Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) op te stellen, dat uiterlijk op 31 december 2027 vastgesteld is. De EU bevordert de homogeniteit van deze mobiliteitsplannen door zes procedurele en inhoudelijke eisen te stellen.

1. Centrale doelstelling - Het mobiliteitsplan moet als centrale doelstelling hebben om de bereikbaarheid te verbeteren voor alle gebruikers, met multimodale, veilige en duurzame mobiliteit. Dit moet, voor reizigers en vrachtvervoerders, zowel de mobiliteit binnen de



eigen gemeente als over de gemeentegrenzen heen verbeteren, met speciale aandacht voor de regio waarin het meeste woon-werkverkeer plaats vindt. Voor de gemeente Emmen zijn dat de buurgemeenten Coevorden en Borger-Odoorn. Bijzondere aandacht verdienen ten eerste de vervoersvormen OV en actieve mobiliteit. Ten tweede, de doelgroepen die om financiële, fysieke, sociale of andere redenen een beperkte mobiliteit kennen.

2. Integrale aanpak voor de lange en korte termijn

- Het mobiliteitsplan moet, met een integrale aanpak, een langetermijnvisie omvatten en een uitvoeringsplan voor de korte termijn, inclusief financiële schets. De voorliggende Emmense Mobiliteitsvisie 2040 is de lange termijn visie. De gemeente Emmen ontwikkelt in 2026 het uitvoeringsplan. Het Emmense projectteam voor de mobiliteitsvisie is bewust multidisciplinair samengesteld, met specialisten uit verkeerskunde, ruimtelijke ordening, duurzaamheid, economie en het sociaal domein.

3. Multimodaliteit

- Het mobiliteitsplan moet multimodaal vervoer bevorderen door de verschillende vervoerswijzen te integreren, teneinde voor alle gebruikers toegankelijke, naadloze, veilige, gezonde en duurzame mobiliteit te faciliteren. Het moet acties omvatten om het aandeel van duurzamere vervoersvormen te vergroten.

4. Trans-Europees vervoersnetwerk

- Het mobiliteitsplan moet de eigen maatregelen afstemmen op de passagiers- en goederenstromen op het trans-Europese vervoersnetwerk. Het moet flessehalzen, ook op het trans-Europese vervoersnetwerk, wegnemen.

5. Participatie

- De gemeente moet het mobiliteitsplan ontwikkelen en uitvoeren in samenwerking met de andere betrokken overheden zoals de provincie en de buurgemeenten, burgers, bedrijven en het maatschappelijk middenveld. Hoe de gemeente Emmen dit heeft aangepakt, blijkt uit de Nota van Participatie in deze mobiliteitsvisie.

6. Monitoring en prestatie-indicatoren

- Het mobiliteitsplan moet de huidige en toekomstige prestaties van het vervoerssysteem monitoren en hiervoor streefcijfers (prestatie-indicatoren) formuleren. Deze monitoring moet de gemeente in samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat periodiek aan de Europese Commissie doorgeven.

Monitoring: Europese mobiliteitsindicatoren

Om de verplichte monitoring te standaardiseren en Europese steden onderling te kunnen vergelijken, stelt de EU Urban Mobility Indicators (UMI's) vast. Naast algemene indicatoren, bijvoorbeeld het aantal inwoners en de omvang van het verzorgingsgebied, komen er indicatoren op de thema's toegankelijkheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid. Periodiek (waarschijnlijk om de twee à vier jaar) moet gerapporteerd worden wat de stand van zaken van de indicatoren zijn. De gemeente Emmen heeft aan de totstandkoming van deze UMI-lijst bijgedragen, door deel te nemen aan de internationale consultatierondes op de concept-UMI's.

De UMI's en de wijze van rapporteren zijn nog niet vastgesteld. Naar verwachting besluit de EU hier spoedig over. De gemeente Emmen neemt deze Urban Mobility Indicators op in het monitoringsplan, dat onderdeel wordt van het Uitvoeringsplan.

Waarschijnlijk hebben het rapporteren en het behalen van doelstellingen invloed op de kansen van de gemeente Emmen op Europese subsidies voor mobiliteit en infrastructuur.



Bijlage 2

Nota van Participatie



Inleiding

Participatie is een belangrijke voorwaarde voor een goede en gedragen mobiliteitsvisie. De mobiliteitsvisie heeft immers invloed op de omgeving die inwoners, ondernemers, maatschappelijke partners en bezoekers gebruiken. Deze doelgroepen zijn geraadpleegd bij het schrijven van deze visie, naast de ambtelijke organisatie van de gemeente, het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad. Zo hebben hun verschillende perspectieven de mobiliteitsvisie verrijkt.

Terwijl een projectteam de mobiliteitsvisie schreef, werkte een verwant projectteam al langer aan de 'Omgevingsvisie Emmen 2040'. Beide visies hebben grote samenhang en moeten op elkaar afgestemd zijn. In de participatie voor de mobiliteitsvisie konden wij meeliften met het participatietraject van de Omgevingsvisie. Hiermee voorkwamen we dat we doelgroepen dubbel moesten bevragen.

In de participatie is gekozen voor een diversiteit aan middelen. Zo is er een digitale enquête uitgezet, zijn straatgesprekken op diverse plekken in de gemeente gevoerd, hebben we meerdere bijeenkomsten met maatschappelijke partners gehouden en is voor de jongere generatie een Swipocratie-peiling en een creatieve

opdracht uitgezet. In deze Nota van Participatie is te lezen wat voor de Mobiliteitsvisie in hoofdlijnen uit de participatie is gekomen.

Deze Nota van Participatie focust op de participatie met externe partijen: inwoners, ondernemers en maatschappelijke partners zoals mede-overheden en belangenorganisaties. Naast deze partijen zijn ook interne doelgroepen, zoals de ambtelijke organisatie, het college en de gemeenteraad meermaals betrokken bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie. Zo organiseerden we werkateliers en lunchbijeenkomsten voor vakambtenaren. Verder hebben we tussenproducten besproken met de gemeenteraad en het college van burgemeester & wethouders. In totaal hebben we ruwweg 1.400 deelnemers bereikt.

Tot slot hebben we deze Mobiliteitsvisie als ontwerp ter inzage gelegd, van 1 oktober tot en met 13 november 2025. Dit heeft negen zienswijzen opgeleverd, die we behandelen in een bijlage bij het raadsbesluit over deze visie. De uitkomsten zijn verwerkt in deze visie.

Stap 1: kwaliteiten, wensen, dromen en opgaven

Digitale Enquête

In samenwerking met de Omgevingsvisie is in stap 1 een **digitale enquête** uitgezet in de samenleving. Via een bericht op de gemeentelijke website en social media posts op Facebook, Instagram en LinkedIn zijn inwoners, ondernemers, de Erkende Overlegpartners (EOP's), het gemeentelijke klantenpanel en belangenorganisaties uitgenodigd om deel te nemen aan de enquête. Ook hebben verschillende EOP's de enquête via hun online en offline kanalen onder de aandacht gebracht. Tussen 10 september en 6 oktober 2024 vulden 551 deelnemers de enquête in.

In de enquête zijn de respondenten bevraagd, wat ze belangrijke waarden en kwaliteiten van de gemeente Emmen vinden en zijn hun ervaringen, meningen, wensen en ideeën opgehaald. Ook werden deelnemers bevraagd wat zij als belangrijkste opgaven voor de gemeente zien en welke dromen zij hebben voor de toekomst. In deze Nota van Participatie concentreren we ons op de aspecten die voor de mobiliteitsvisie relevant zijn.

Deelnemers beschrijven de gemeente Emmen anno 2024 voornamelijk met de woorden **“rustig”, “ruimte”, “groen”** en **“natuur”**. Ook woorden zoals **“veilig”** en **“gezellig”** worden door veel respondenten toegekend

aan de gemeente. Er worden overwegend positieve bewoordingen gebruikt om de leefomgeving te beschrijven. Een enkeling kenmerkt de gemeente met beschrijvingen zoals **“slecht onderhouden”** of **“saai”**.

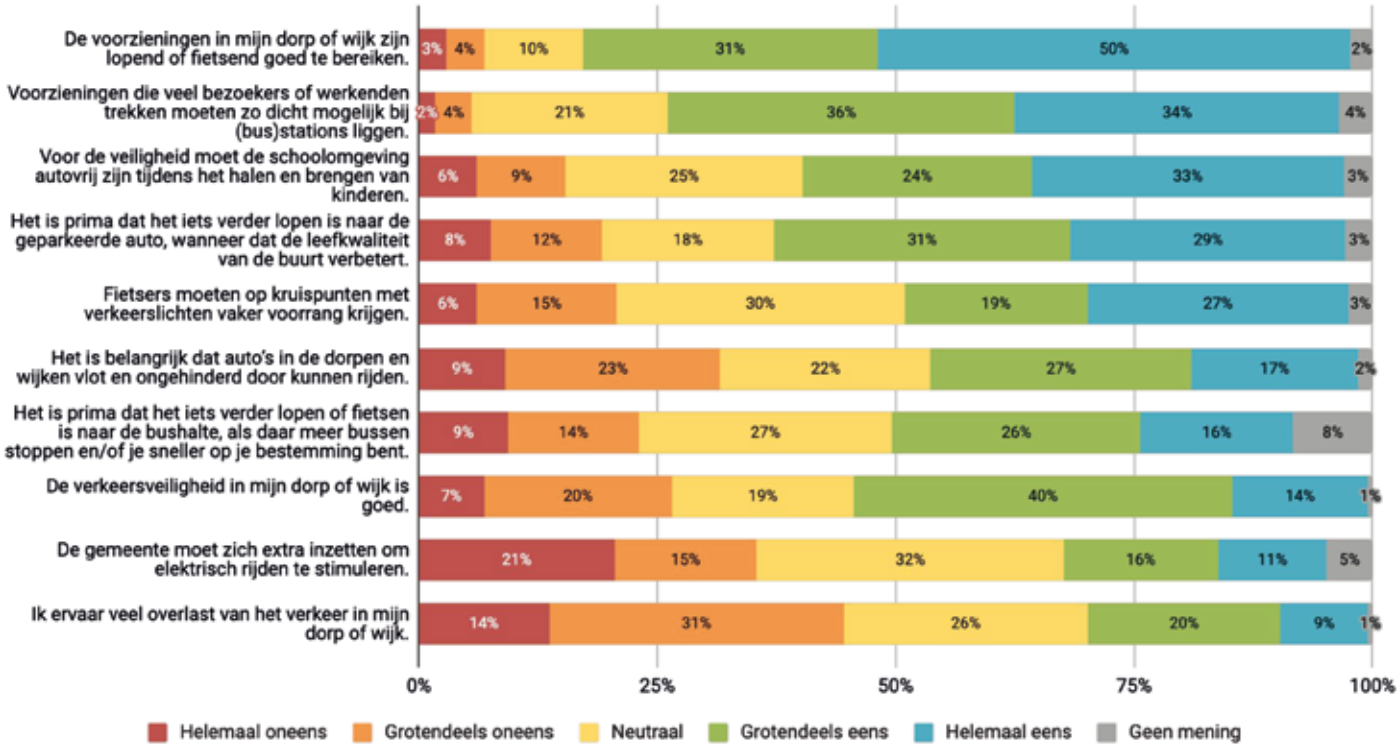


Op verschillende plekken in de gemeente zien de deelnemers kansen voor verbetering. Onderwerpen die meermaals genoemd worden, zijn het stationsgebied van Emmen, het onderhoud van fietspaden, de rondweg en verkeersveiligheid.

Deelnemers noemen veel verschillende opgaven urgent en belangrijk voor de gemeente Emmen wanneer ze vooruitblikken naar 2040. Voldoende woningen namen de

meeste respondenten op in hun top drie. Veel deelnemers brachten ook de thema's gezonde leefomgeving, aanwezigheid en nabijheid van voorzieningen, mobiliteit en bereikbaarheid en veilige leefomgeving in. De deelnemers hopen voor de toekomst dat Emmen ook in 2040 nog een groene, aantrekkelijke gemeente is, die

veilig en duurzaam is, met voldoende werkgelegenheid en waar aandacht is voor de buitendorpen. De deelnemers kregen verder stellingen voorgelegd over mobiliteit. In de grafiek hieronder zijn hun antwoorden schematisch samengevat.



Deelnemers vinden over het algemeen dat voorzieningen goed te bereiken zijn, maar pleiten wel voor beter onderhoud van wandel- en fietspaden en de aanleg van nieuwe paden waar die ontbreken. Verkeersoverlast wordt vooral in verband gebracht met te hard rijden in woonwijken, sluipverkeer en gevaarlijke kruispunten. Aangepaste inrichting van wegen en handhaving worden als mogelijke oplossingen gezien. Het plaatsen van voorzieningen bij stations ziet men als positief, en de bereikbaarheid van bestaande voorzieningen per OV moet gewaarborgd blijven. Een grote meerderheid wenst een autovrije schoolomgeving.

Een rode draad in de antwoorden is dat ruwweg driekwart van alle respondenten als voorkeur heeft om de leefkwaliteit te verhogen, en daarvoor meer ruimte te bieden aan fietsers en voetgangers. Tegelijk moeten automobilisten vlot kunnen doorrijden.

Opvallend is overigens dat hoewel de auto een belangrijker rol speelt in de dorpen dan in de stad Emmen, de percentages slechts weinig verschillen tussen dorp en stad.



Swipocratie

De ervaring is dat in enquêtes en andere klassieke vormen van participatie, jongeren en jongvolwassenen moeilijk bereikbaar zijn. Daarom is ook een digitaal participatiemiddel ingezet: Swipocratie. Deze tool legt deelnemers op een simpele, intuïtieve manier keuzes en dilemma's voor. Deelnemers worden gevraagd om tussen 2 opties een keuze te maken. De Swipocratie bestond uit 29 stellingen over woningbouw, economie, klimaatadaptatie en voorzieningen. In de vraagstelling werd in het bijzonder aandacht besteed aan jongeren en jongvolwassenen. De stellingen uit de digitale peiling impliceren vaak een afruil: kies je voor parkeren voor de deur, of toch liever groen voor de deur?

Om deze jonge doelgroep te activeren om mee te denken over de toekomst van hun leefomgeving, is actief campagne gevoerd door een groot aantal flyers te verspreiden op de verschillende middelbare scholen en bij de onderwijsinstellingen van het middelbaar en hoger beroepsonderwijs (mbo en hbo). Ook bij andere instellingen en organisaties waar jongeren vaak te vinden zijn, is de flyer verspreid en toegelicht. Dit gebeurde bij Sedna, Impacter, Angelslo Academy, Movements, Jimmy's, Facet, DIEP en stichting Dorpenzorg.

In totaal vulden 680 deelnemers de Swipocratie peiling in. 83% daarvan was jonger dan 35 jaar en 64% was jonger dan 18 jaar. Inwoners uit de hele gemeente hebben deelgenomen aan de peiling. In totaal kwam 46% uit de kern Emmen, 13% uit Emmer-Compascuum, 10% uit Nieuw-Amsterdam/Veenoord, 4% uit Klazienaveen en 17% uit de andere dorpen. Ook kwam 10% van buiten de gemeente Emmen. Dit betreft bijvoorbeeld jongeren die wel in de gemeente naar school gaan, maar hier niet wonen.

In de Swipocratie-tool is thema 'bereikbaarheid' in verschillende stellingen aan bod gekomen. Bereikbaarheid met het openbaar vervoer blijkt voor jongeren van belang: zo geeft een groot deel van de respondenten (69%) aan eerder te willen (blijven) wonen in een dorp, als er goed OV is tussen de dorpen en Emmen-Centrum. Ook zou 74% graag zien dat de steden Groningen en Zwolle vanuit hun woonplaats beter bereikbaar zijn met het OV. Van alle deelnemers geeft 55% aan dat verkeersveiligheid prioriteit moet krijgen, zelfs als dit betekent dat de maximumsnelheid op bepaalde wegen verlaagd wordt naar 30 km/u. Ook over het nut van het investeren in fietsverbindingen is de uitkomst verdeeld: 54% van alle deelnemers geeft aan bij betere fietsverbindingen in de gemeente vaker de fiets te pakken.

Stap 2: Verdieping

Werkatelier 10 april 2025

Wederom in samenwerking met de projectgroep van de Omgevingsvisie organiseerden we op 9 en 10 april 2025 vier werkateliers, waarvan één specifiek over mobiliteit. Hier waren naast de vaste stakeholders, zoals Omgevingsdienst Drenthe, Veiligheidsregio en de GGD ook partners zoals Prorail, NS, OV-bureau en Consumentenplatform OV aanwezig. Ook waren bij dit werkatelier diverse collega's uit de ambtelijke organisatie uitgenodigd. Circa 25 mensen namen aan dit werkatelier deel.

Na een plenair deel waarin uitleg werd gegeven over de ambities uit de mobiliteitsvisie gingen de deelnemers uiteen in groepen om over deze ambities verder te praten. Over het algemeen konden de aanwezigen zich goed vinden in de ambities die werden gepresenteerd.

Hieronder de belangrijkste opmerkingen van aanwezigen:

- Denk bij het inrichten van het openbaar gebied en bij nieuwbouwprojecten vanuit het OV en de fiets en niet vanuit de auto. Geef nieuwe inwoners een OV-jaarkaart ipv een extra parkeerplaats.
- Laat infrastructuur niet meer leidend zijn voor de plek voor industrie, maar de energievoorziening.
- Landbouwverkeer heeft een bijzondere positie binnen alle modaliteiten. Houdt hier voldoende rekening mee.
- OV-hubs kunnen nog veel beter worden benut. Hoe

aantrekkelijker een OV-hub wordt, des te meer wordt er gebruik van gemaakt. En plan nieuwbouw in de nabijheid van de hubs.

- Zorg voor dubbele aanrijroutes voor hulpdiensten en leg dus niet te veel weg versmallingen/drempels etc aan.
- Let op de brandveiligheid van laadinstallaties en elektrische voertuigen. Dit vereist andere inrichtingsvereisten.
- Auto in Emmen zelf kan wel minder, maar in het buitengebied van de gemeente is de auto toch echt heel belangrijk ivm ontbreken/slecht OV.

Bijeenkomst inwoners/EOP's en adviesraden 26 en 28 mei 2025

In mei 2025 organiseerden de projectteams van Omgevingsvisie en Mobiliteitsvisie twee bijeenkomsten voor de Erkende Overlegpartners (EOP's), Adviesraden en andere geïnteresseerde inwoners. Bezoekers werden hier meegenomen in het resultaat en het proces tot dan toe. Vervolgens werden aanwezigen uitgenodigd om te reflecteren op de ambities en de doorvertaling daarvan. In totaal waren er op deze twee bijeenkomsten tientallen mensen aanwezig.

De meeste deelnemers herkennen zich in de ambitie om meer in te zetten op duurzame mobiliteit. Om de keuze

voor de fiets aantrekkelijker te maken tegenover de auto, noemden zij als voorwaarden het vergroten van de verkeersveiligheid en het creëren van aantrekkelijke routes. Daarbij gaat het niet alleen om de fysieke veiligheid, maar met name ook over de sociale veiligheid op fietspaden. Donkere fietspaden worden gemeden omdat men zich niet veilig voelt.

Deelnemers zagen hierbij ook kansen in het versterken van het imago van Emmen als fietsgemeente, waarbij ook een koppeling met recreatie voorstelbaar is.

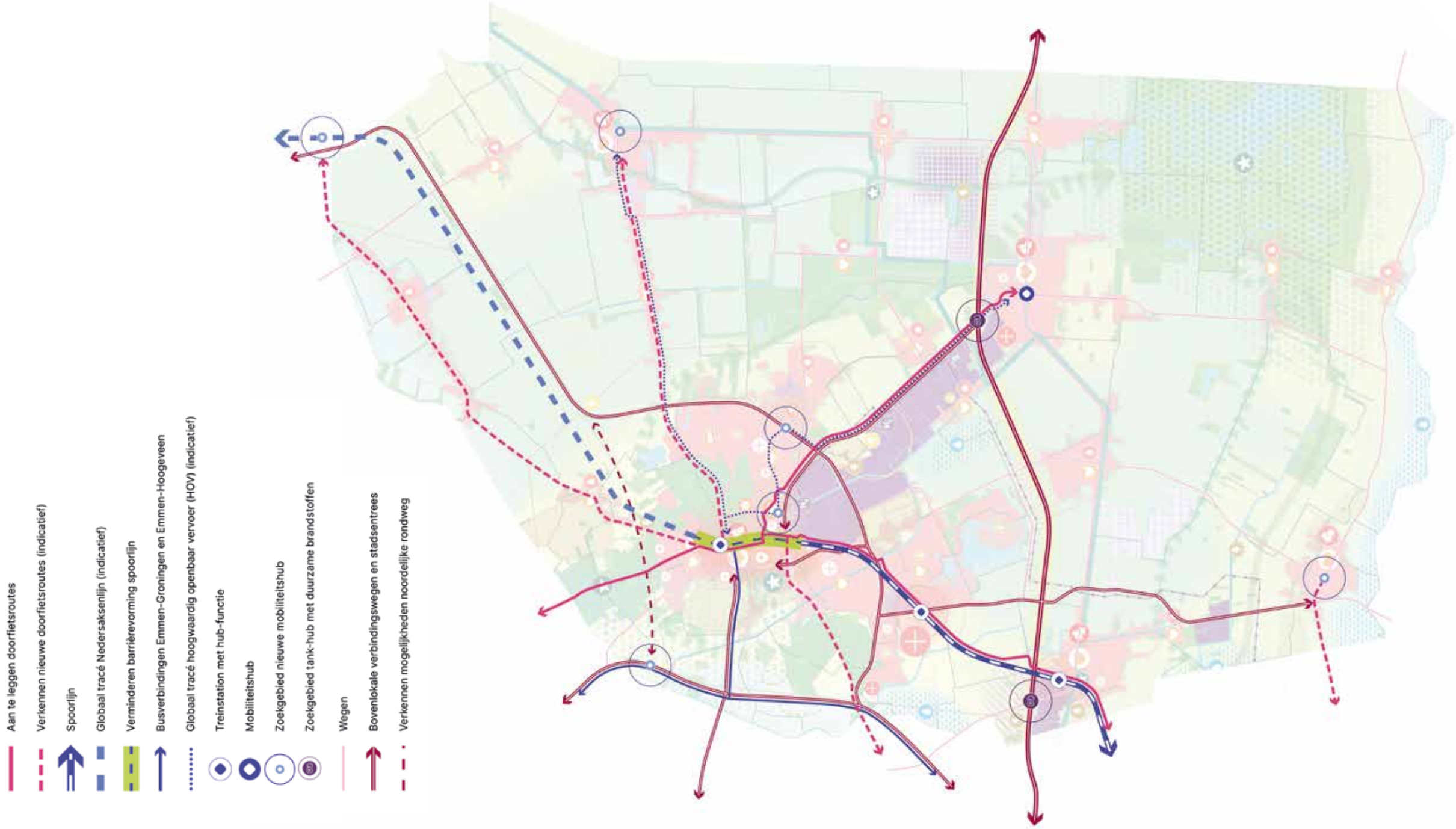
Daarnaast maakt men zich wel zorgen over het behoud van OV en dan met name in het buitengebied.

Raadsbijeenkomst 18 juni 2025

Op 18 juni is de raad bijgepraat tijdens een informatiebijeenkomst. Daar werden de ambities uiteen gezet en de richting van denken aangegeven bij elke ambitie. De aanwezige raadsleden waren over het algemeen positief hierover. Naast een heleboel vragen, noemden zij als aandachtspunten:

- Daar waar de voorzieningen minder worden, moeten de mobiliteitsmogelijkheden toenemen.
- Het moet geen 'anti'-auto visie worden. Wel de fiets en andere modaliteiten stimuleren, maar de auto blijft belangrijk in onze gemeente.

Bijlage 3 Kaart Mobiliteitsvisie



Deze kaart heeft geen juridische status.
Aan deze kaart kunnen geen rechten worden ontleend.





Colofon

Een uitgave van de gemeente Emmen

Bezoekadres

Raadhuisplein 1, 7800 RA Emmen
Telefoon: 14 0591

gemeente.emmen.nl
gemeente@emmen.nl