Gemeente Assen

Assen toekomstgericht op weg

Visie mobiliteit 2040



Inhoud

1. Assen op weg naar 2040 2

1.1 Bijdragen aan de ambities en doelen van de stad 2

1.2 De stad die wij in 2040 willen zijn 4

1.3 Mobiliteit in Assen op weg naar 2040 8

2. Keuzes in mobiliteitsbeleid 11

2.1 Keuzes voor de voetganger 13

2.1.1 WAT we gaan doen: wandelen en lopen aantrekkelijker maken 13

2.1.2 WAAROM we dit gaan doen: stimuleren actieve en gezonde mobiliteit 14

2.2 Keuzes voor de fietser 15

2.2.1 WAT we gaan doen: Fiets op 1! 15

2.2.2 WAAROM we dit gaan doen: fietsen belangrijkste vervoerwijze in de stad 18

2.3 Keuzes voor de (H)OV-reiziger 20

2.3.1 WAT we gaan doen: voorzieningen voor OV verbeteren 20

2.3.2 WAAROM we dit gaan doen: OV verbeteren een aandeel vergroten 23

2.4 Keuzes voor de reiziger via keten- en deelmobiliteit 24

2.4.1 WAT we gaan doen: keten- en deelmobiliteit bekend maken en stimuleren 24

2.4.2 WAAROM we dit gaan doen: aandeel in totale mobiliteit verdubbelen 26

2.5 Keuzes voor de (vracht)automobilist 27

2.5.1 WAT we gaan doen: verduurzamen en kritischer ten opzichte van ongewenste effecten van gemotoriseerd verkeer 27

2.5.2 WAAROM we dit gaan doen: werken aan een leefbare en gezonde stad. 35

3 Werk in uitvoering 37

3.1 Samenwerken aan kwaliteit van de leefomgeving 37

3.2 Volgordelijkheid van de maatregelen 37

3.3 Werk met werk maken 38

3.4 Uitvoeringsagenda mobiliteit 39

Bijlage A: Inspelen op nationaal en regionaal mobiliteitsbeleid i

A.1 Landelijke ontwikkelingen vanuit de Rijksoverheid i

A.2 Regio Groningen-Assen – wonen en mobiliteit iii

A.3 Provincie Drenthe – mobiliteit en verkeersveiligheid iv

Bijlage B: Autonome mobiliteit v

1. Assen op weg naar 2040

1.1 Bijdragen aan de ambities en doelen van de stad

Assen is een ambitieuze stad in beweging, gericht op de toekomst en inspelend op nationale en internationale uitdagingen en opgaven. Het vorige decennium investeerden we al flink in de bereikbaarheid van Assen en realiseerden we de FlorijnAs, een nieuw station en verbeteringen in onze infrastructuur. Daarmee werd Assen beter bereikbaar en dat biedt kansen voor verdere stedelijke ontwikkeling. Deze visie beschrijft hoe we met mobiliteit en bereikbaarheid bijdragen aan de lange termijn ambities van Assen.

De omgevingsvisie “Assen nog Mooier” (2021) schetst lange termijn ambities en opgaven voor de gemeente Assen. De drie belangrijke opgaven zijn omgaan met klimaatverandering, verbeteren van de kwaliteit van de stad en verduurzamen.

De kwaliteit van Assen verbeteren we om een nog aantrekkelijkere plek te zijn om te wonen, werken, studeren, winkelen en te recreëren. Om onze klimaat- en milieudoelen te halen verduurzamen we onze samenleving. We werken via de *Sustainable Development Goals* aan duurzame en volhoudbare stadsontwikkeling.. De Asser Ambitie Agenda (2023) borduurt hierop voort. Assen bouwt aan de toekomst en doet dat sterker, slimmer en schoner.

We streven ernaar een gezonde en leefbare stad te zijn.
We verbeteren de kwaliteit van de leefomgeving om onze inwoners en ondernemers een prettige, gezonde, klimaatbestendige leefomgeving te bieden.

Plek van mobiliteit in de omgeving

De druk op de openbare ruimte is groot. Er komen veel functies samen. Er is ruimte nodig om ons te kunnen verplaatsen, voor ontmoeten, bewegen, spelen, sporten en voor groen. Daarnaast is ruimte nodig voor de energie- en warmtetransitie en voor maatregelen om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. Ook is er ruimte nodig voor woningbouw, evenementen en verdere economische ontwikkeling.

Gezien deze druk op de openbare ruimte moeten we keuzes maken. We moeten kijken hoe we ons bewegen door de stad en ons buitengebied, maar vooral hoeveel ruimte we op welke plek en voor welke vorm van mobiliteit willen gebruiken. Dat kan leiden tot veranderingen die onze stad mooier en aantrekkelijker maken. Figuur 1 geeft daarvan voorbeelden.



Figuur 1: Boven: Het Koopmansplein in Assen veranderde van parkeerplaats naar “huiskamer” van de stad. Onder: De Obrechtlaan kan in de toekomst veranderen naar een straat met een aantrekkelijker verblijfsklimaat (bron: Drents archief en Polyfern i.o.v. gemeente Assen)

Mobiliteit is een voorwaarde om mee te kunnen doen

Mobiliteit is een voorwaarde om mee te kunnen doen in onze samenleving. Mensen moeten zich kunnen verplaatsen om naar werk, school, winkel of (sport)vereniging te gaan. Goederen moeten verplaatst kunnen worden om uiteindelijk de consument te kunnen bereiken.
De bereikbaarheid van Assen is goed. Het is van belang dat dat zo blijft. Als provinciehoofdstad bieden we veel voorzieningen en werkgelegenheid voor de regio. Dat geldt zeker als we nog eens 10.000 woningen en 5.000 banen erbij krijgen zoals de ambitie is in de Asser Ambitie Agenda.

Mobiliteit is een integraal thema

Mobiliteit is een grote gebruiker van de openbare ruimte en heeft daar invloed op. Aanleg van een weg heeft gevolgen voor de kwaliteit van de ruimte eromheen. Dit geldt nog meer wanneer veel gemotoriseerd verkeer over die weg gaat. Dan kan de omliggende ruimte een plek zijn waar het minder prettig is om te verblijven of te wonen. Mogelijk dat in die omgeving gezondheidsrisico’s liggen bijvoorbeeld door geluidhinder, trillinghinder of lagere luchtkwaliteit. Omgekeerd betekent dit dat met een goed en uitgekiend mobiliteitsbeleid we kunnen bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving en verkeersveiligheid in Assen. Dat is wat we nastreven. Samenwerking met andere beleidsvelden is daarvoor van groot belang.

Mobiliteit heeft invloed op de kwaliteit van de leefomgeving. Gezondheid, veiligheid, bewegen, ontmoeten, spelen, omgaan met klimaatverandering en kwaliteit van de leefomgeving zijn naast bereikbaarheid en verkeersdoorstroming belangrijk in de integrale afweging.

1.2 De stad die wij in 2040 willen zijn

Assen kiest voor "ontspannen stedelijkheid**".** Een bruisende stad met alle voorzieningen die je mag verwachten, zonder de nadelen die zich voordoen als het te groot, te druk en te veel wordt. Een ontspannen stad bezit de groene kwaliteiten en de ruimte om fijn te wonen, te bewegen en te ontmoeten (bron: Omgevingsvisie "Assen nog Mooier", 2021).
In een stad met ontspannen stedelijkheid is de openbare ruimte ontsloten via wandel- en fietsroutes, sportrondjes, groene stapstenen en ecologische verbindingen. Daar zijn al eerste stappen in gezet, bijvoorbeeld door de realisatie van de 4Mijls-rondjes. Ontspannen stedelijkheid betekent ook dat we een stad zijn waar je kunt onthaasten, ontspannen en tot rust kunt komen. Daarvoor bieden we een groene stad met ruimte om elkaar te ontmoeten, te kuieren en te sporten. Een groene stad heeft minder verharding in de openbare ruimte. Daarmee voorkomen we wateroverlast en hittestress.

Visies en Akkoorden beschrijven de stad in 2040

De omgevingsvisie "Assen nog Mooier" (2021) en de Asser Ambitie Agenda (2024) beschrijven Assen in 2040 in drie streefbeelden: de groene, dynamische en verbonden stad. Deze streefbeelden zijn uitgewerkt in de nota's Bewegen, Ontmoeten, Spelen en Sporten (2021), de Binnenstadvisie (2021), de Woonvisie (2021) de Groenvisie (2023), de Ruimtelijk Economische Visie Assen (2024), de Visie Warmtetransitie (2021), Actualisatie Visie energietransitie Assen 2030 (2022) en de Visie Klimaatadaptatie Assen (2023).

De gemeente Assen heeft zich ook verbonden aan akkoorden die invloed hebben op hoe Assen er in 2040 uit komt te zien. Het gaat om het Integraal Zorg Akkoord (IZA), het Gezond en Actief Leven Akkoord (GALA), het Klimaatakkoord, het Sportakkoord en het Schone Lucht Akkoord. In al deze akkoorden is duurzame, actieve mobiliteit een belangrijke randvoorwaarde voor gezonder en actiever leven.

Deze beleidsstukken en akkoorden gaan in de kern om de kwaliteit van de leefomgeving en de inrichting van de openbare ruimte. Met vernieuwd mobiliteitsbeleid dragen we bij aan realisatie van de Asser ambities die in deze nota's zijn verwoord.

Bijlage A beschrijft de essenties van het relevante Rijks- en provinciaal beleid en de mobiliteitsstrategie van de Regio Groningen-Assen.



Figuur 2: De Fiets is een vervoermiddel dat uitstekend past bij “ontspannen stedelijkheid” (bron: fietsersbond).

Assen 2040 in drie streefbeelden: groen, dynamisch en verbonden

De groene stad

In 2040 is Assen de groenste stad van Noord-Nederland. Daarvoor bouwen we 10.000 woningen in groene wijken. We investeren in een groene en gezonde leefomgeving. De groene stad nodigt uit om buiten in het groen te bewegen, elkaar te ontmoeten en te spelen. Dat draagt bij aan de gezondheid van inwoners en de onderlinge sociale verbondenheid in onze wijken.

In Assen kunnen we in 2040 goed omgaan met de gevolgen van klimaatverandering. Er is voldoende ruimte gereserveerd waar water kan worden opgevangen en in de bodem kan trekken. Bewoners hebben in de hetere zomers geen last van hittestress omdat er ruim voldoende groen in de stad is voor schaduw en verkoeling. Bovendien binden de bomen, struiken en planten CO_2 en fijnstof uit de lucht. Groen in de stad helpt om de opwarming van de stad tegen te gaan en de lucht schoon te houden. Hiermee zorgen we ervoor dat we een inclusievere stad worden door de kwetsbaardere mensen, zoals ouderen en mensen met een handicap, te beschermen tegen hittestress en slechte luchtkwaliteit.



Figuur 3: impressie van de groene stad (bron: omgevingsvisie Assen nog Mooier, 2021)

De dynamische stad:
In 2040 is Assen, nog meer dan nu, een levendige, bereikbare stad met kwaliteit. Assen is een stad met een compleet voorzieningenaanbod en een sterke regionale functie. Je komt er graag om te winkelen, te werken, studeren, sporten, te recreëren en naar culturele activiteiten te gaan. In lijn met deze ambitie stimuleert de gemeente samenwerking tussen zorg- en kennisinstellingen om innovatie in de zorg aan te jagen. Veiligheid is ook een speerpunt voor de ontwikkeling van Assen. Overheidsdiensten op het gebied van (digitale) veiligheid zijn in Assen gevestigd. Onderwijsinstellingen concentreren in Assen hun onderwijs op dit vlak. Er is succesvolle samenwerking tussen NHL Stenden, het Drenthe College en de Hanze in de Tech Hub. Zo ontwikkelen we Assen tot bruisende studentenstad (bron: Asser Ambitie Agenda, 2024). Een goede bereikbaarheid en een aantrekkelijke, gezonde omgeving zijn randvoorwaarden om deze ambities te realiseren.



Figuur 4: impressie van de dynamische stad (bron: omgevingsvisie Assen nog Mooier, 2021)

De verbonden stad:
Assen is in 2040 een stad waarin iedereen mee kan doen, ook kwetsbare ouderen, jongeren of mensen met een beperking of migratieachtergrond. De wijken zijn daarvoor compact, overzichtelijk, klimaatbestendig en veilig. Voor de dagelijkse boodschappen kunnen inwoners in hun eigen wijk terecht. De wijken van Assen zijn met elkaar verbonden door aantrekkelijke wandel- en fietsroutes. In een verbonden stad is sprake van een gezonde fysieke leefomgeving.



Figuur 5: impressie van de dynamische stad (bron: omgevingsvisie Assen nog Mooier, 2021)

Context streefbeelden: meer woningen en banen in Assen

Deze streefbeelden gelden tegen de achtergrond dat de Regio Groningen-Assen afspraken heeft met het Rijk voor het bouwen van 36.000 woningen en het mogelijk maken van 28.000 banen. Assen neemt hier een deel van voor zijn rekening en bouwt tot 2040 netto ongeveer 3.500 woningen. Daarnaast accommodeert Assen een relatief groot aantal van de banen omdat we daarvoor nog de ruimte hebben. In de Asser Ambitie Agenda is het streven om op de langere termijn 10.000 woningen te bouwen en 5.000 banen te realiseren.

Richtinggevende uitspraken gemeenteraad

Voorafgaand aan de ontwikkeling van deze mobiliteitsvisie deed de gemeenteraad richtinggevende uitspraken. De raad vraagt het college om het thema mobiliteit in samenhang te brengen met de thema's (volks)gezondheid, inclusiviteit, klimaat, milieu, leefomgeving en veiligheid. De raad pleit voor meer ruimte voor actieve en duurzame mobiliteit. Daarnaast vindt de raad dat de fiets in Assen echt op 1 gezet moet worden om de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto te verbeteren. Daarvoor kunnen fietsverbindingen, voorrangssituaties en stallingsmogelijkheden voor fietsers worden verbeterd. De raad stelt dat het stadscentrum autoluwer kan worden gemaakt en dat daar geïnvesteerd zou moeten worden in betere fietsenstallingen. De raad zou graag zien dat het openbaar vervoer wordt versterkt. De gemeenteraad is terughoudend ten aanzien van al te dwingende maatregelen. Automobiliteit moet mogelijk blijven omdat een aantal mensen nu eenmaal afhankelijk is van de auto. Bovendien is Assen een stad in een regio met relatief grote woon-werkafstanden en schraal openbaar vervoer. De bereikbaarheid van Assen als centrum van de regio moet gewaarborgd blijven.

Van deze richtinggevende uitspraken is bekeken of en zo ja , hoe er met eerder genoemde beleidsstukken en akkoorden al uitwerking is gegeven aan de wensen van de gemeenteraad. Deze uitwerkingen zijn vervolgens in deze visie mobiliteit opgenomen.

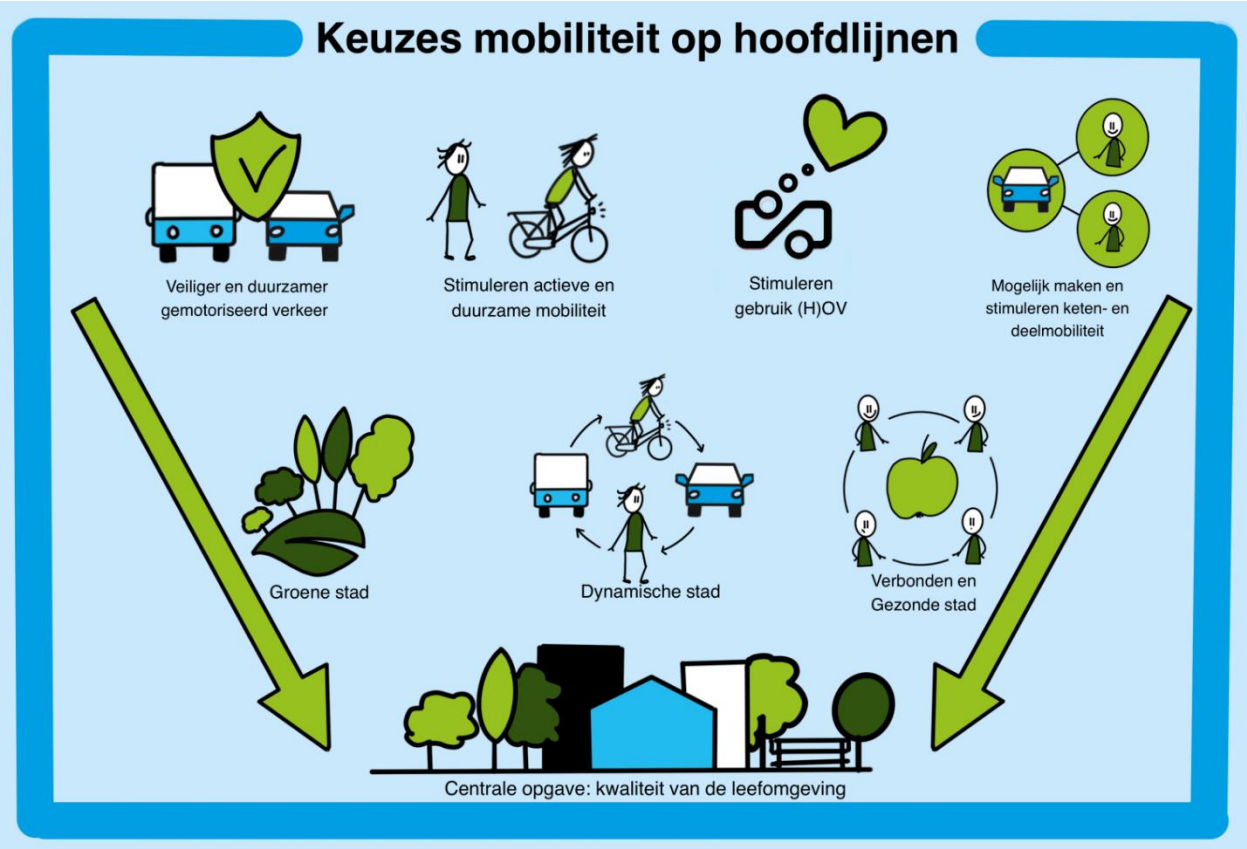


Figuur 6: Impressie van de Jan Palachweg, waar de parallelweg in de toekomst mogelijk een fietspad kan worden om de positie van de fiets te verbeteren (bron: Polyfern i.o.v. gemeente Assen)

1.3 Mobiliteit in Assen op weg naar 2040

Ons mobiliteitsbeleid is erop gericht bij te dragen aan de ambities en doelen die we onszelf voor 2040 stellen. In de kern gaat het om verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving om onze inwoners een prettige, gezonde en veilige leefomgeving te bieden (figuur 7). Daarom maken we een aantal keuzes in ons mobiliteitsbeleid.

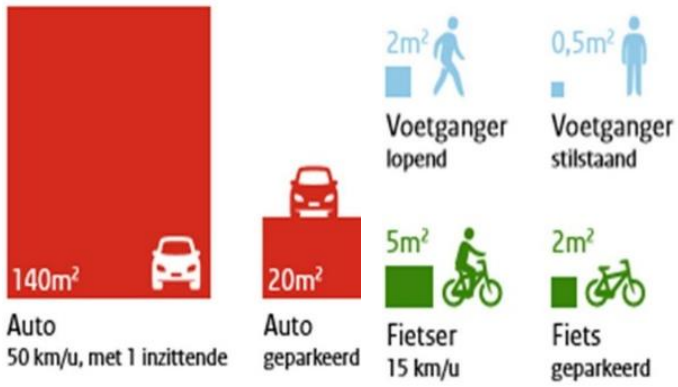
We verbeteren de kwaliteit van de leefomgeving. Dit bereiken we onder andere door meer ruimte te reserveren voor actieve en gezonde mobiliteit, groen, bewegen, ontmoeten, spelen en sporten, en door ruimte te maken voor de energietransitie en om met klimaatverandering om te gaan.



Figuur 7: samenhang tussen keuzes mobiliteit en bestaand gemeentelijk beleid

Ontspannen stedelijkheid, openbare ruimte en verkeer

We werken aan ontspannen stedelijkheid en een openbare ruimte waarin we veel verschillende functies mogelijk maken. In dit licht is het logisch om ook te kijken naar de ruimte die verkeer inneemt. Aan de bestaande openbare ruimte kunnen we niet zomaar ruimte toevoegen en met name het gemotoriseerde verkeer is een grote ruimtegebruiker (zie figuur 8 op de volgende pagina).



Figuur 8: ruimtebeslag van verschillende verkeerssoorten (bron: Kennisinstituut voor Mobiliteit, 2018)

Openbare ruimte vrijspelen voor andere functies en verhogen verkeersveiligheid

Een deel van de openbare ruimte die nu wordt ingenomen door verkeer kan worden vrijgespeeld. Dat kan door drie belangrijke maatregelen:

- stimuleren van andere vervoermiddelen dan de auto;
- verlaging van maximumsnelheden;
- reguleren van het parkeren.

Bereikbare stad door stimuleren wandelen, fietsen, OV en keten- en deelmobiliteit

Richting 2040 zetten we in Assen in op het aantrekkelijker maken van wandelen en fietsen. Dat past bij ontspannen stedelijkheid. We verbeteren de positie van de fiets ten opzichte van de auto. We zorgen voor betere fietspaden zodat gemakkelijk, comfortabel en veilig kan worden gefietst. We zorgen er ook voor dat fietsers beter kunnen doorfietsen en minder vaak voorrang hoeven te verlenen. Ook verbeteren we de stallingsmogelijkheden voor fietsen in het centrum, de wijkwinkelcentra, en bij sport- en onderwijsinstellingen.

Stimuleren van duurzame en actieve mobiliteit is ons uitgangspunt bij de (her)inrichting van onze stad. Zo werken we aan ontspannen stedelijkheid.

Daarnaast stimuleren we het gebruik van het openbaar vervoer en keten- en deelmobiliteit. Vergroten van het gebruik van deze vervoerwijzen helpt om de leefbaarheid in de stad te bevorderen. Openbaar vervoer is onmisbaar voor mensen die zich geen auto kunnen veroorloven of er geen kunnen of willen besturen. We blijven ons, samen met het OV-bureau Groningen-Drenthe, inzetten om een snelle, veilige en betrouwbare dienstregeling mogelijk te maken.

Ketenmobiliteit en deelmobiliteit kunnen een alternatief zijn voor autogebruik en -bezit. Ketenmobiliteit is gebruik maken van meerdere vervoerwijzen in één reis. Om dit mogelijk te maken investeren we, samen met de provincie en de regio Groningen-Assen, in goede op- en overstapvoorzieningen met stallingen, oplaadmogelijkheden en bijvoorbeeld horeca. Dit

noemen we mobiliteitshubs. Het station van Assen kan de belangrijkste mobiliteitshub van Drenthe worden.
We werken aan een mobiliteitshub in Kloosterveen en op termijn in Assen-Zuid. Het busstation Marsdijk waarderen we op tot mobiliteitshub.

We stimuleren samen met partners openbaar vervoer en keten- en deelmobiliteit.

Gedragsverandering vraagt samenwerken
Stimuleren van actieve en duurzame mobiliteit kunnen we niet alleen. Via Drenthe Reist Duurzaam roepen we werkgevers in Assen op om mee te helpen en het woon-werk- en zakelijk verkeer van hun medewerkers duurzaam te laten verlopen. Er liggen kansen om medewerkers te verleiden vaker op de fiets naar het werk te komen, het openbaar vervoer te gebruiken, vaker thuis te werken of te carpoolen. Samen met de partners binnen Drenthe Reist Duurzaam bekijken we of de samenwerking met werkgevers in Assen kunnen intensiveren.

Lagere maximumsnelheden
Het verlagen van maximumsnelheden is bewezen effectief voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en geluidshinder. Met lagere rijsnelheden kan het netwerk meer verkeer verwerken en zijn ongevallen minder ernstig. Daarnaast vermindert de uitstoot van gemotoriseerd verkeer bij lagere snelheden, zodat deze maatregel ook bijdraagt aan een gezondere stad. Bij lagere maximumsnelheden hoeven wegen doorgaans minder breed te zijn.

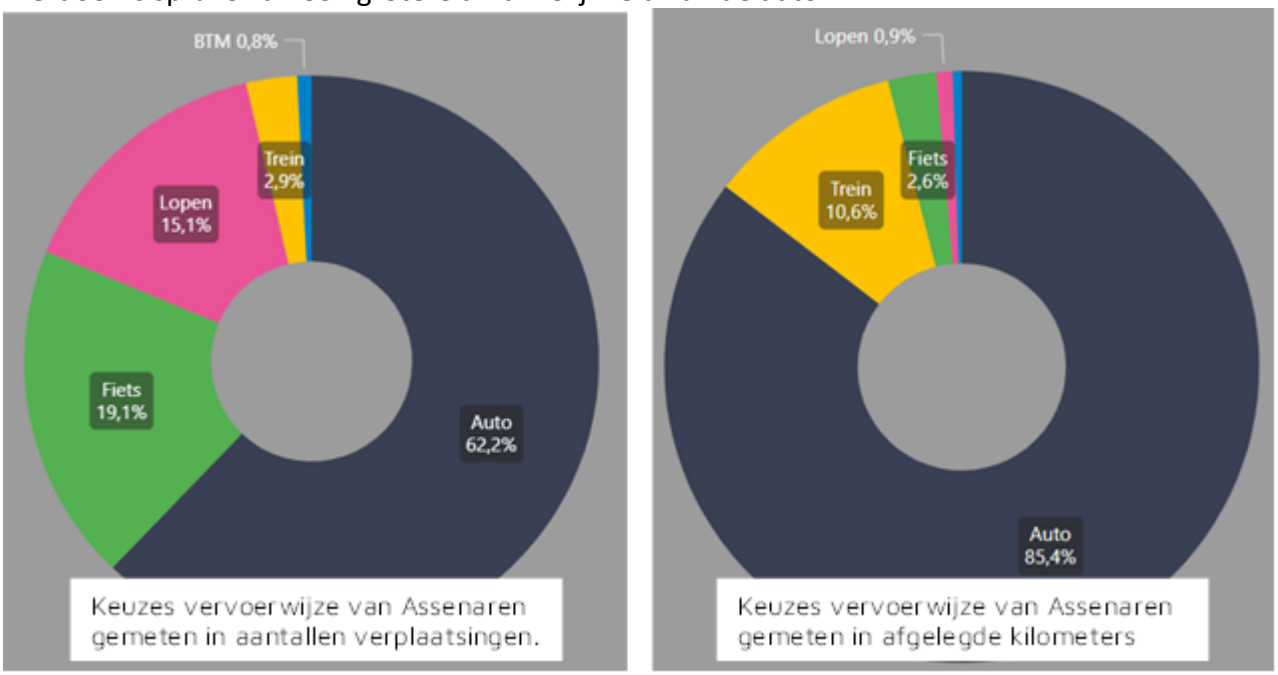
Reguleren van parkeren
Parkeren dichtbij de bestemming biedt veel gemak, maar neemt ook veel openbare ruimte in beslag (zie figuur 8). Als gemeente onderzoeken we hoe we om moeten gaan met deze ruimtevraag, terwijl de beschikbare (openbare) ruimte steeds krapper wordt. We signaleren dat er in toenemende mate sprake is van parkeeroverlast. Het vinden van goede duurzame oplossingen voor parkeren is een uitdaging, bijvoorbeeld ook in samenhang met onze woningbouwopgave. Hiertoe zullen we een Parkeerstrategie op gaan stellen en deze uitwerken in gebiedsgerichte uitvoeringsplannen parkeren. Deze uitvoeringsplannen parkeren zullen zich enerzijds richten op hoe om te gaan met parkeren bij plannen die bijdragen aan het versnellen van de woningbouwopgave, zoals in het Stadskwartier, en anderzijds op het parkeren in de bestaande stad.

Als we de toename van autobezit kunnen afremmen door deelmobiliteit, fietsen en gebruik van openbaar vervoer te stimuleren sparen we parkeerruimte voor auto's uit. Uit onderzoek blijkt dat één deelauto ongeveer twee tot vijftien parkeerplekken kan uitsparen (Factsheet Autodelen, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2024).

2. Keuzes in mobiliteitsbeleid

In dit hoofdstuk werken we keuzes over mobiliteit uit. We focussen op de ontwikkeling van Assen tot 2040. Het gaat over keuzes voor de komende vijftien jaar. De keuzes behandelen we in dit hoofdstuk in de volgorde van STOMP: Stappen (voetganger), Trappen (fietser), Openbaar vervoer, Mobility as a Service (keten- en deelmobiliteit) en Privéauto. Deze volgorde houden we aan omdat we kiezen voor actieve mobiliteit en een betere verkeersveiligheid. Het STOMP-principe is daarom leidend bij nieuwe woningbouwopgaven.

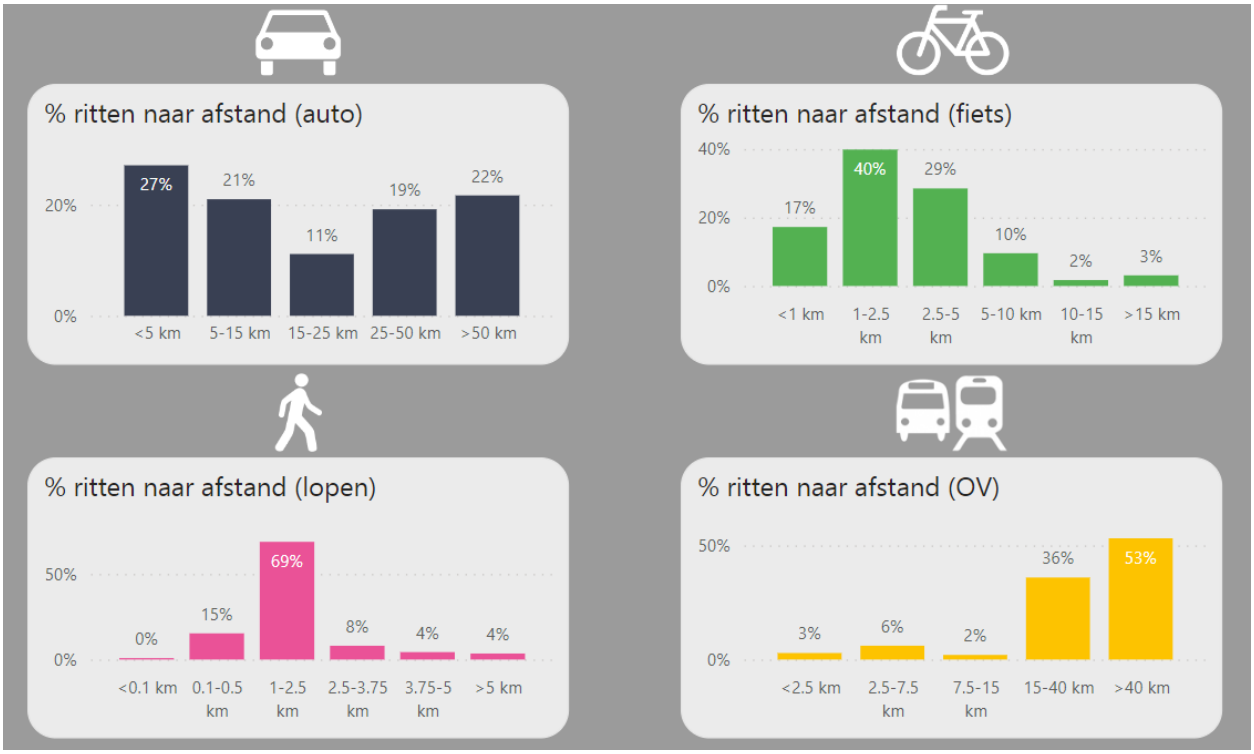
Assenaren gebruiken de auto best vaak. Dat is niet verwonderlijk. De afstanden die we in onze regio afleggen voor woon-werkverkeer zijn in Drenthe gemiddeld 38% groter dan gemiddeld in Nederland. Afstanden die we voor school en studie moeten afleggen zijn bijna 20% groter (bron: provincie Drenthe, 2023). Daarbij is het netwerk van openbaar vervoer relatief schraal. Hierdoor is sprake van een grotere afhankelijkheid van de auto.



Figuur 9: verdeling vervoerwijzekeuze van Assenaren gemeten in aantallen verplaatsingen (links) en aantallen kilometers (rechts) van Assenaren (bron: provincie Drenthe 2024)

Afstanden binnen Assen zijn doorgaans prima te fietsen. Vrijwel iedere wijk heeft zijn eigen voorzieningen, zoals een wijkwinkelcentrum, zorgvoorzieningen en sportvoorzieningen. Assen is hiermee een “15 minuten stad”: alles wat je dagelijks nodig hebt is binnen 15 minuten fietsen bereikbaar. Daarnaast is het door de komst van de elektrische fiets en de speed-pedelec mogelijk om ook grotere afstanden per fiets af te leggen. Belangrijk onderdeel in ons beleid is daarom het stimuleren van de fiets, naast het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en keten- en deelmobiliteit. Met name voor stimuleren van fietsen liggen er kansen. Uit onderzoek blijkt namelijk dat in Assen de auto ook voor korte ritten vaak wordt gebruikt.

Meer dan een kwart van alle autoritten is korter dan 5km. De helft van alle autoritten is korter dan 15km.



Figuur 10: verdeling van ritten van Assenaren naar afstand, per vervoerwijzevervoerwijze (bron: provincie Drenthe 2024)

Realisatie van gedrags- en cultuurverandering van gebruik van de auto naar meer actieve en gezonde mobiliteit vraagt om aanpassingen in de openbare ruimte en aan infrastructuur. Daar zijn flinke financiële investeringen mee gemoeid. Het is daarom belangrijk om oog te hebben voor de investerings- en subsidiemogelijkheden die in Europa aanwezig zijn. Om een beroep te kunnen doen op Europese middelen is doorgaans een kwantitatieve onderbouwing vereist. Hierop spelen we in door onze dataverzameling over mobiliteit en verkeer structureel te verbeteren. Ook zal deze visie worden vertaald naar het Engels als Sustainable Urban Mobility Plan. Hiermee wordt het kansrijker om subsidies en investeringsmogelijkheden vanuit de EU op het gebied van mobiliteit binnen te halen.

In hoofdstuk 3 – Werk in Uitvoering leggen we uit in welke volgorde we bepaalde maatregelen willen gaan treffen om zo de ambities waar te kunnen maken.

2.1 Keuzes voor de voetganger

Keuzes voor de voetganger	Motivatie
• Comfortabele, veilige, groene en zoveel mogelijk inclusief vormgegeven loop- en wandelroutes; • Verbinden van functies in de wijk en in het centrum, verbinden van wijken onderling; • Ontsluiten van (H)OV haltes via loop- en fietspaden • Wandelpaden aansluiten op wandel(knooppunten)netwerk • Veilige en herkenbare schoolomgevingen	• Stimuleren van actieve, gezonde en duurzame mobiliteit; • Stimuleren milieuvriendelijke mobiliteit • Versterken onderlinge verbondenheid en sociale veiligheid in de stad • Ervoor zorgen dat kinderen veilig lopend of op de fiets door de wijk naar school kunnen *Doel: verdubbeling van het aandeel lopen (van 0,9% naar 1,8%) in totaal aantal afgelegde kilometers van de Assenaren.*

Tabel 1: samenvatting keuzes voor de voetganger

2.1.1 WAT we gaan doen: wandelen en lopen aantrekkelijker maken

Lopen en wandelen in Assen maken we aantrekkelijker. Lopen is de meest milieuvriendelijke en verkeersveilige manier van vervoer. Wandel- en looproutes maken we comfortabel, veilig en zoveel mogelijk schaduwrijk in het groen. De wandelroutes verbinden functies in het centrum, de wijk of op het bedrijventerrein. De routes verbinden ook wijken onderling en de wijken met het centrum. Ze zijn zo vormgegeven dat ze uitnodigen tot wandelen en ontmoeten. Daarnaast zorgen we ervoor dat zoveel mogelijk mensen de routes kunnen gebruiken. Dat doen we door routes zo te ontwerpen dat ze goed te gebruiken zijn voor ouderen en mensen met een beperking. Op die manier werken we aan een inclusieve en verbonden stad.



Figuur 11: wandelen en fietsen in het centrum van Assen (bron: gemeente Assen)

2.1.2 WAAROM we dit gaan doen: stimuleren actieve en gezonde mobiliteit

Assen streeft ernaar een gezonde stad te zijn met bewoners die de mogelijkheid hebben te kiezen voor een gezonde leefstijl. Wandelen en fietsen zijn vormen van *actieve, gezonde* en *duurzame* mobiliteit. Wandelen en fietsen passen als vervoerwijze ook bij de ambitie van ontspannen stedelijkheid.

We stimuleren actieve, gezonde en duurzame mobiliteit.

De mobiliteit in Assen maken we zo ook milieuvriendelijker. Dat helpt om te voldoen aan onze verplichting om uitstoot van CO_2 in 2030 met 55% te verlagen, ten opzichte van 1990. Lopen is de milieuvriendelijkste manier van vervoer. Bovendien is het een manier van vervoer die weinig ruimte kost. Door het makkelijker, comfortabeler en verkeersveiliger te maken om te lopen versterken we de onderlinge betrokkenheid en de sociale veiligheid in de buurt.
We maken hiermee buurten en wijken levendiger en werken zo aan de ambitie van de verbonden stad.

We investeren in veilige en herkenbare schoolomgevingen. We maken mogelijk dat kinderen, eventueel met hun ouders, veilig lopend of op de fiets naar school kunnen. De huidige praktijk is dat kinderen steeds later zelfstandig naar school leren fietsen of lopen. Daarom initiëren we gedragsprojecten om hen spelenderwijs uit te dagen vaker te fietsen of te lopen naar school. We weten dat hoe eerder kinderen zelfstandig aan het verkeer deel kunnen nemen, hoe veiliger zij zich later in het verkeer zullen gedragen.



Figuur 12: impressie veilige schoolomgeving (bron: internet)

2.2 Keuzes voor de fietser

Keuzes voor de fietser	Motivatie
• Veilige, comfortabele, groene fietsroutes die functies in centrum, wijken, bedrijventerreinen en buitengebied ontsluiten ; • Voldoende overdekte, bewaakte en liefst gratis fietsenstallingen in het (wijk)centrum • Regulering van stallen van fietsen op maaiveld in centrum • Fietsers in de voorrang bij oversteekpunten in 30km zones, rotondes en vaker prioriteit bij verkeersregelinstallaties • Ontsluiten van (H)OV haltes via loop- en fietspaden • Proeven met deelfietsen voor voor- en natransport	• Aandeel van de fiets in de mobiliteit in Assen vergroten • Stimuleren van actieve, gezonde en duurzame mobiliteit; • Stimuleren milieuvriendelijke mobiliteit • Dempen groei autogebruik • Verbeteren kwaliteit van de leefomgeving • Ruimte vrijmaken om in te kunnen spelen op klimaatverandering • Bewoners hebben aangegeven meer ruimte te wensen voor wandelen, fietsen, bewegen, ontmoeten, spelen, sporten en groen. *Doel: Verhoging van het aandeel fiets van 2,6% naar 5% in het totaal aantal gereden kilometers van de Assenaren*

Tabel 2: samenvatting keuzes voor de fietser

2.2.1 WAT we gaan doen: Fiets op 1!

Concurrentiepositie van de fiets verbeteren

De concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto verbeteren we.
De (fiets)infrastructuur ervoor is al grotendeels aanwezig en kunnen we beter benutten, zie voor een voorbeeld figuur 13 op de volgende pagina. We stimuleren dat bewoners van Assen zoveel mogelijk de fiets pakken. Dat is goed voor het milieu en voor de gezondheid van onze bewoners. We gaan de kwaliteit van onze fietsparkeervoorzieningen en fietsenstallingen verbeteren om fietsen nog aantrekkelijker te maken.

Het streven is dat het aandeel van de fiets in het totaal aantal kilometers dat Assenaren jaarlijks afleggen stijgt van 2,6% nu naar 5% in 2040. Om goed te kunnen bijhouden of we op koers zitten onderzoeken we regelmatig het verplaatsingsgedrag van Assenaren en daarin het gebruik van de fiets.

We streven naar verdubbeling van het gebruik van de fiets in 2040.

Verbeteren kwaliteit van fietsroutes en fietsenstallingen

We verbeteren de fietsroutes in de stad. We zorgen voor een logisch netwerk van comfortabele, veilige en aantrekkelijke fietsverbindingen (zie figuren 13 en 14). Via dit netwerk zijn functies in de wijken en het centrum, zoals winkelcentra, sportvoorzieningen of werklocaties, gemakkelijk bereikbaar. We zorgen voor kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen bij P+R-locaties, wijkwinkelcentra en sportverenigingen en in het stadscentrum. Waar nodig verbreden we fietspaden en verwerken we de nieuwe CROW-aanbevelingen ten aanzien van de fiets en inclusiviteit.



Figuur 13: De Groningerstraat kan in 2040 mogelijk een autoluwe fietsstraat zijn (bron: Polyfern i.o.v. gemeente Assen)

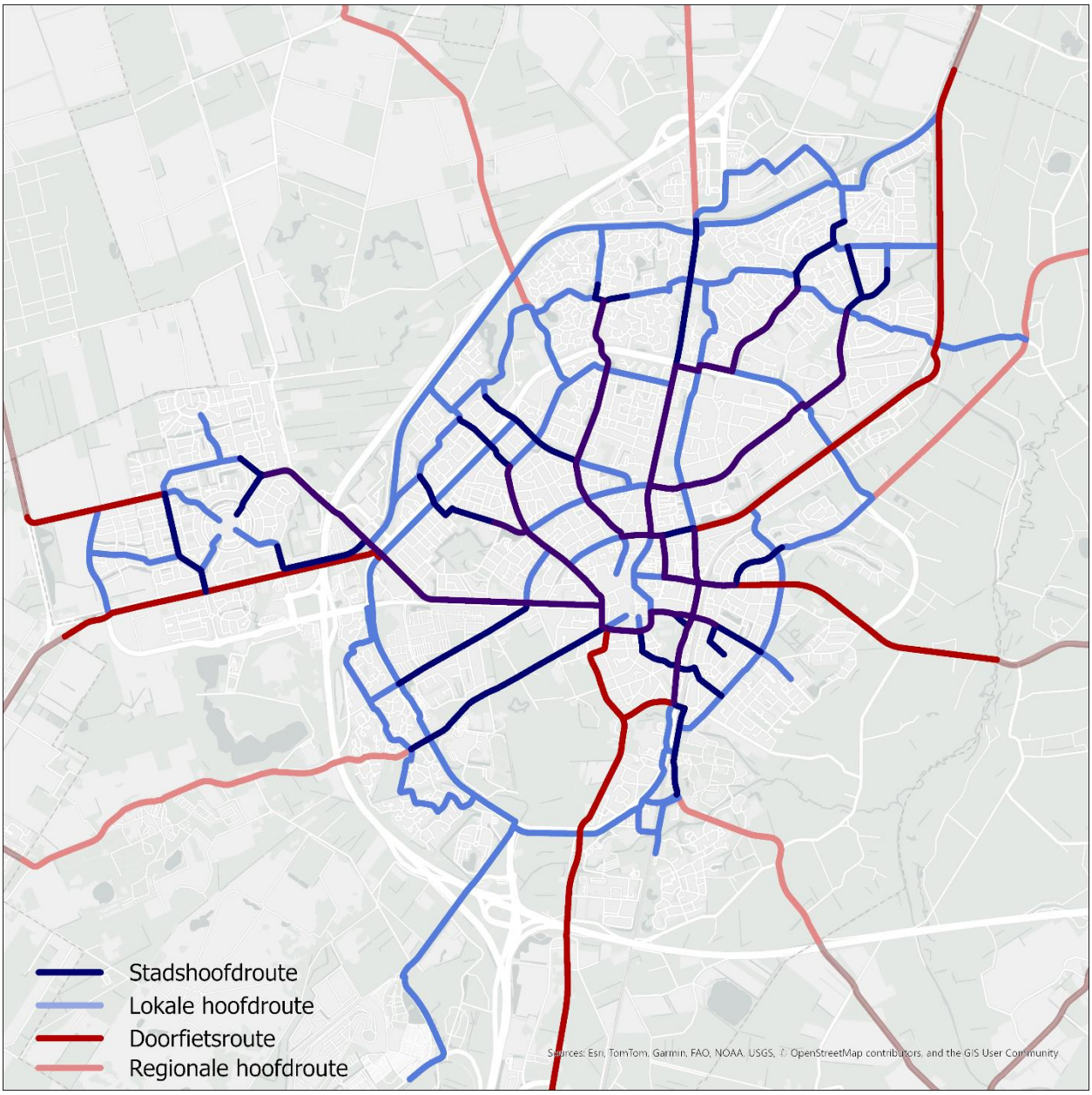
Doorfietsroutes

Om fietsen over langere afstanden aantrekkelijker te maken investeren we met onze buurgemeenten, de provincie en de Regio Groningen – Assen in doorfietsroutes. Met doorfietsroutes spelen we in op de trend dat met snelle en elektrische fietsen gemakkelijker grotere afstanden, van 15km of meer, op een milieuvriendelijke manier, kunnen worden afgelegd. De fiets kan op deze afstanden succesvol concurreren met de auto.

Verbeteren stallingsmogelijkheden

In het centrum zorgen we voor voldoende, veilige, overdekte, gratis en bewaakte fietsenstallingen. Assenaren gaven aan dat dit een belangrijke voorwaarde is om vaker met de fiets naar het centrum te gaan. Investeren in fietsenstallingen is, in vergelijking met parkeerruimte voor auto's, een kosten- en ruimte-efficiënte oplossing.

Ook bij de wijkwinkelcentra, sportvoorzieningen en bushaltes werken we aan het verbeteren van de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen. Immers, wil je dat mensen op de fiets naar het wijkwinkelcentrum of de sportvereniging gaan dan moet de fiets ook daar veilig en bij voorkeur overdekt kunnen worden geparkeerd.



Figuur 14: Gewenste netwerk van fietspaden in Assen in 2040 (bron: gemeente Assen)

Fietsers in de voorrang

In 30km/u-gebieden krijgen fietsers, bij oversteekplekken, in principe voorrang op gemotoriseerd verkeer. De fietsoversteken ontwerpen we verkeersveilig op basis van de richtlijnen van het CROW, het kennisplatform voor mobiliteit en verkeer. En bij verkeersregelinstallaties geven we meer prioriteit aan fietsverkeer. In bepaalde gevallen kunnen we een fietstunnel of -brug overwegen om het fietsverkeer zo optimaal en verkeersveilig mogelijk te maken. Zo zorgen we ervoor dat fietsers zich vlotter en veiliger door de stad kunnen bewegen. Het zorgt ook voor een betere doorstroming van gemotoriseerd verkeer. De verkeerslichten hoeven dan niet langer rekening te houden met fietsers.

Ook op rotondes krijgt de fietser in principe voorrang. We sluiten hiermee aan bij de landelijke richtlijn omtrent fietsers op rotondes. Hiertoe zullen we bekijken welke mogelijkheden er zijn om zowel het comfort voor de fietser te verbeteren als de verkeersveiligheid. Dit kan inhouden dat we de rotonde aanpassen of dat we een ander type kruispunt moeten toepassen om de verkeersveiligheid te waarborgen. Op sommige plekken kan het nodig zijn om een fietstunnel of fietsbrug te overwegen. Bij de afweging of een fietsbrug of fietstunnel wordt toegepast houden we rekening met de sociale veiligheidsaspecten en het veiligheidsgevoel.

Om ervoor te zorgen dat er niet te lang veel verschillende voorrangsituaties zijn op rotondes in Assen zullen we de ombouw hiervan opnemen in een volgend uitvoeringsprogramma mobiliteit. Zo kunnen we planmatig en gefaseerd de voorrangsituatie veranderen en de verkeersveiligheid en doorstroming in stand houden.



Figuur 15: inspiratiebeeld: fietsenstalling bij station in Zwolle (bron: Kraaijvanger architects)

2.2.2 WAAROM we dit gaan doen: fietsen belangrijkste vervoerwijze in de stad

Actieve, gezonde en duurzame mobiliteit stimuleren

Onze groeiambities generen extra mobiliteit. Om meer woningen en meer banen te kunnen realiseren is behoud van bereikbaarheid een voorwaarde. Als meer mensen fietsen of van het openbaar vervoer gebruik maken slibben onze wegen minder snel dicht. De keuze om actieve en duurzame mobiliteit te stimuleren is daarom een verstandige.

Fietsen kan op termijn het belangrijkste vervoermiddel worden voor verplaatsingen in de stad. Dat willen we graag. Daarom maken we fietsen, net als lopen, aantrekkelijker en verkeersveiliger. Milieuvriendelijke, actieve en gezonde mobiliteit stimuleren we om de kwaliteit van de leefomgeving in onze stad te verbeteren, onze milieudoelstellingen te halen, de

verkeersveiligheid te verbeteren en de doorstroming van gemotoriseerd verkeer te waarborgen. Lopen en fietsen sluit goed aan bij onze ambitie van ontspannen stedelijkheid.

Doorfietsroutes leggen we aan om fietsen over grotere afstanden te stimuleren. Zo kunnen we (de groei van) het autogebruik dempen. Een goede bereikbaarheid via Doorfietsroutes is voor Assen van groot belang. Assen is immers het centrum van de regio. Samen met de provincies Drenthe en Groningen, buurgemeenten, en Regio Groningen-Assen zetten we in op Doorfietsroutes van Beilen naar Assen, van Roden naar Assen en van Gieten naar Assen.

Openbare ruimte terugwinnen

Fietsen kost minder (openbare) ruimte dan de auto. Dat geldt zowel tijdens het rijden als tijdens stalling (zie figuur 16). Door het aandeel van de fiets in de totale mobiliteit te vergroten kunnen we een deel van de openbare ruimte terugwinnen. Die ruimte kunnen we benutten voor verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, bewegen en ontmoeten, opvang en bergen van water en voor meer bomen en struiken. Zo werken we aan een fijnere stad die beter kan omgaan met de gevolgen van klimaatverandering.. Onze stad wordt hierdoor nog aantrekkelijker om te wonen, te werken, te ondernemen, te studeren en te recreëren.



Figuur 16: maaiveld-parkeren voor auto's vergeleken met ruimte voor parkeren van fietsen

Stallen van de fiets

Goede fietsenstallingen in het centrum, bij bushaltes, sportvoorzieningen en wijkwinkelcentra zijn nodig om het gebruiken van de fiets te stimuleren. Een goede (elektrische) fiets is een aanzienlijke investering. Zo'n fiets wil je veilig, overdekt en liefst gratis kunnen stallen. Onvoldoende goede stallingsmogelijkheden kunnen al gauw de reden zijn om toch de auto te pakken. Dat willen we voorkomen. We investeren hierom in het verbeteren van bestaande fietsparkeervoorzieningen en verkennen waar het mogelijk is om inpandige fietsenstallingen te realiseren.

Bij sportvoorzieningen, scholen en wijkwinkelcentra gaan we uit van maatwerk om zo per locatie de meest optimale oplossing te kunnen vinden.

2.3 Keuzes voor de (H)OV-reiziger

Keuzes voor de (H)OV reiziger	Motivatie
• Gebruik van openbaar vervoer stimuleren door daarvoor (samen met het OV-bureau Groningen-Drenthe) goede randvoorwaarden te creëren; • Lobby voor verbetering dienstregeling openbaar busvervoer voortzetten; • Voortzetten lobby voor 3e en 4e Intercity (per uur) om spoorontsluiting van Assen met Randstad te verbeteren; • Zorgen voor goede haltevoorzieningen die goed te voet of met de fiets en voor mensen met een beperking te bereiken zijn; • Onderzoek naar aanvullende (vervoer)-ondersteuning in het centrum voor ouderen en mensen met een beperking; • Ontwikkeling van mobiliteitshubs met combinaties van functies en voorzieningen; • Onderzoek naar opties Cityline als aanvulling op OV; • Deelfiets als voor- en natransportmiddel stimuleren; • Verkenning mogelijkheden meedoen-pas • Ondersteuning van lobby voor Lelylijn en kansen voor Lelylijnstation in Assen benutten.	• Openbaar vervoer is een relatief schone en veilige wijze van vervoer; • Openbaar vervoer is onmisbaar voor mensen die zich geen auto kunnen veroorloven of er (nog) niet mee mogen rijden. Voor hen is openbaar vervoer een voorwaarde om mee te kunnen doen in de samenleving; • Beter benutten van OV-potentieel; • Reizen per openbaar vervoer vraagt per reiziger minder ruimte dan reizen per auto en heeft minder impact op de (kwaliteit van de) openbare ruimte. *Doel: Verdubbeling aandeel openbaar busvervoer in totaal aantal kilometers die Assenaren op jaarbasis reizen.*

Tabel 3: samenvatting keuzes voor de (H)OV reiziger

2.3.1 WAT we gaan doen: voorzieningen voor OV verbeteren

Ongeveer 11% van het totaal aantal gereisde kilometers in Nederland wordt gereisd wordt met de trein, bus of metro (bron: CBS, 2022). In Assen is dat aandeel, vooral door het gebruik van de trein, ook ongeveer 11% (bron: provincie Drenthe).

Uit participatiegesprekken blijkt dat inwoners een groot belang toekennen aan openbaar vervoer. De enquête die in 2023 is gehouden laat echter tegelijkertijd zien dat de bereidheid om vaker van het openbaar vervoer gebruik te maken niet groot is. Kortere wachttijden, comfortabelere haltevoorzieningen, goede fietsenstallingen bij haltes, meer snelheid en gemak zijn voorwaarden om het gebruik van het openbaar te kunnen laten toenemen. Sommige van de gewenste verbeteringen zijn niet gemakkelijk en kostenefficiënt te realiseren.
De bereikbaarheid per openbaar vervoer is in onze regio minder dan in de Randstad. De bevolkingsdichtheid is hier relatief laag. Daardoor is een gezonde exploitatie van openbaar vervoer moeilijker te realiseren. Het OV-bureau Groningen - Drenthe is verantwoordelijk voor het openbaar busvervoer.

De gemeente heeft relatief weinig invloed op het openbaar vervoer. Ze bepaalt bijvoorbeeld niet het soort bussen, de dienstregeling of de kosten van het openbaar vervoer. De gemeente kan de juiste randvoorwaarden scheppen om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Dat blijven we doen. Samen met het OV-bureau Groningen – Drenthe investeren we in de kwaliteit van het openbaar vervoer.

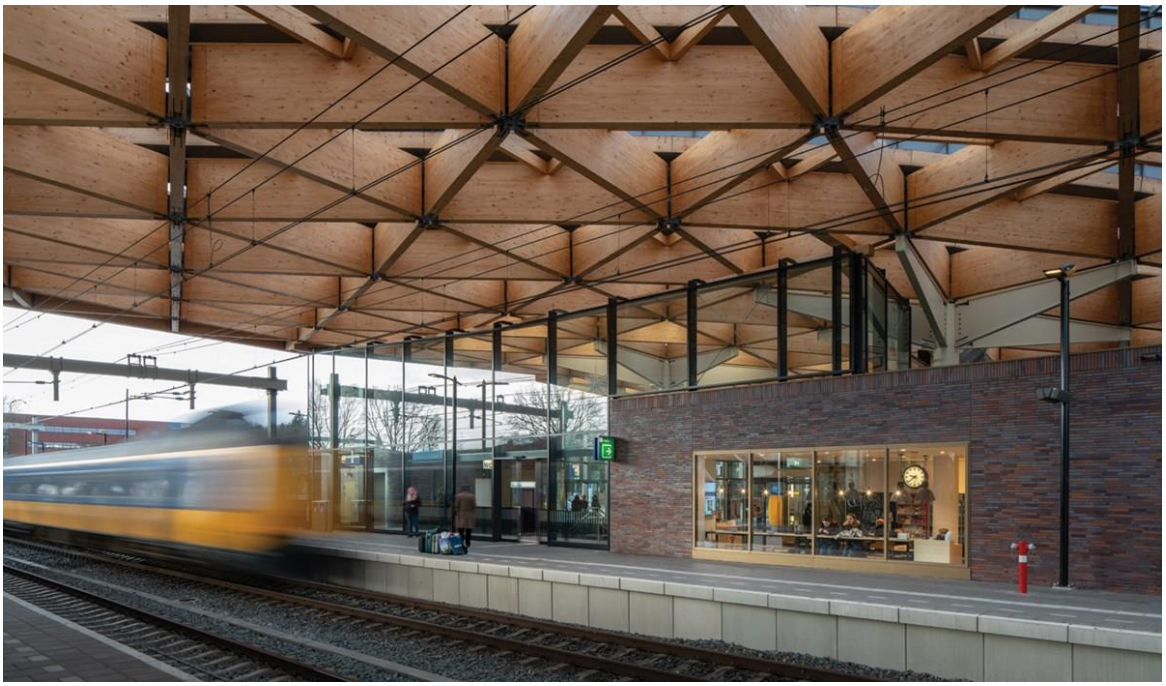
Inzet van autonoom vervoer kan op termijn mogelijk soelaas bieden om op bepaalde trajecten het openbaar vervoer te verbeteren of in stand te houden. Autonoom vervoer kan onder andere helpen om loonkosten in het openbaar en publiek vervoer te beperken. We verkennen de mogelijkheden om in aanmerking te komen voor pilots met autonome mobiliteit. In bijlage B gaan wij nader in op autonome mobiliteit.

Verbeteren spoorverbindingen van Assen met de rest van Nederland

Samen met de provincie Drenthe en andere partners in Noord-Nederland pleiten we voor intensivering van de treinverbinding met de Randstad. Het streven is om uiteindelijk 4 keer per uur een intercityverbinding te hebben met de Randstad en daarbij de spitspendel van stoptreinen tussen Assen en Groningen in stand houden. Deze lobby wordt gecombineerd met het streven naar vergroting van de robuustheid van de spoorverbinding. Daarvoor zijn onder andere maatregelen nodig voor capaciteitsvergroting in de flessenhals tussen Zwolle en Meppel. Tevens ondersteunen we de lobby voor de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Dit doen we in het kader van het Deltaplan voor Noordelijk Nederland.

Zorgen voor goede haltevoorzieningen

We zorgen voor bushaltes die goed te voet en per fiets bereikbaar zijn. En als je met de fiets naar een bushalte of station reist dan kan je de fiets daar goed, veilig, overdekt en liefst gratis stallen.
Op het station kan je nu al gemakkelijk een OV-fiets huren. Daarmee kan je de route van station naar bestemming of andersom gemakkelijk afleggen. We gaan proeven doen of deelfietsen, zoals de OV-fiets, ook in een behoefte kunnen voorzien op de mobiliteitshub Marsdijk, Kloosterveen of, op termijn, Assen-Zuid.



Figuur 17: station Assen kan belangrijke mobiliteitshub van Drenthe zijn

Mobiliteitshubs

Mobiliteitshubs willen we ontwikkelen tot aantrekkelijke en logische overstappunten van fiets of auto naar openbaar vervoer, of van auto naar (deel)fiets. Daarom realiseren we er, samen met partners en afgestemd op de situatie, combinaties van functies en voorzieningen. Het gaat om functies zoals haltes voor openbaar vervoer, een plezierige wachtruimte, zo mogelijk met flexibele werkplekken, veilige, overdekte fietsenstallingen en fietskluizen met oplaadvoorzieningen, parkeerplaatsen met oplaadvoorzieningen voor elektrische auto's, deelauto's en -fietsen, pakketkluizen en eventueel kleinschalige winkel- en horecavoorzieningen.

Fysieke busnetwerk verbeteren

We onderzoeken samen met het OV-bureau Groningen-Drenthe de mogelijkheden voor verbetering van het fysieke busnetwerk. Dit doen we om de dienstregeling snel, veilig en betrouwbaar te kunnen uitvoeren. We onderzoeken ook hoe we het busverkeer prioriteit kunnen geven ten opzichte van het overige gemotoriseerde verkeer. Dit kan zowel via intelligente verkeerslichten als via het ontwikkelen van een goed netwerk van busbanen.

Cityline benutten of alternatief ontwikkelen

De Cityline is publiek vervoer dat deels wordt gebruikt als aanvulling op het openbaar vervoer. De Cityline (figuur 16) verzorgt vooral de ontsluiting van een aantal wijken. Mede door onbekendheid en de coronacrisis blijft het gebruik achter bij de verwachtingen. We onderzoeken hoe de Cityline voor meer mensen een waardevol vervoersalternatief kan worden bijvoorbeeld door het bestaan ervan meer te promoten en de dienstregeling beter te integreren met openbaar vervoer. Ook onderzoeken we hoe we de haltevoorzieningen en toegankelijkheid daarvan kunnen verbeteren. Daarnaast staan we open voor pilots met bijvoorbeeld autonome (aanvullende) vervoersmogelijkheden.



Figuur 18: Cityline in Assen

Ondersteuning voor ouderen en mensen met een beperking

Voor ouderen of mensen met een beperking kan de afstand tussen station en centrum te groot zijn om te lopen of te fietsen. Datzelfde geldt voor de afstand van de bushalte naar bepaalde bestemmingen in het centrum. We onderzoeken of we deze doelgroepen daarbij extra ondersteuning kunnen bieden. Dat hoeft niet per definitie met een busje. Wellicht kan ook gedacht worden aan ondersteuning door (vrijwillige) stadsstewards met elektrische golfkarretjes of fietsriksja's, of met autonoom rijdende minibusjes. We gaan daarvoor na welke ervaringen met dit soort concepten zijn opgedaan.

Betaalbaar houden van vervoer

We verkennen of de "meedoen-pas" voor Assen een optie kan zijn om mobiliteit voor iedereen toegankelijk te houden. De gemeente Het Hogeland heeft hiermee positieve ervaringen opgedaan. De meedoen-pas zou wellicht verstrekt kunnen worden aan mensen die een inkomen hebben tot 120% van het sociaal minimum.

2.3.2 WAAROM we dit gaan doen: OV verbeteren en aandeel vergroten

Openbaar vervoer is een schone en veilige wijze van vervoer. Het OV-bureau Groningen-Drenthe rijdt al grotendeels met bussen die geen uitstoot hebben, en heeft als doel om in 2030 helemaal emissieloos te zijn. De bussen rijden voornamelijk op elektriciteit en sommige op waterstof. Reizen per openbaar vervoer kost per reiziger ook minder ruimte dan de auto. Daarnaast is het openbaar vervoer een onmisbaar vervoersalternatief voor mensen die geen auto kunnen of willen betalen of er (nog) niet mee mogen rijden.
Openbaar vervoer is voor deze mensen een voorwaarde om zich te kunnen verplaatsen over grotere afstanden en mee te kunnen doen in de samenleving.

2.4 Keuzes voor de reiziger via keten- en deelmobiliteit

Keuzes voor de reiziger via keten- en deelmobiliteit	Motivatie
• Initiatieven voor (elektrische) deelmobiliteit stimuleren en waar nodig faciliteren; • Deelmobiliteit benutten als last-mile optie • Data top 15 op orde zodat service providers data van Assen in kwalitatief goede reisinformatie en -diensten kunnen verwerken • Stimuleren gebruik HUB-taxi's	• Alternatief bieden voor autobezit • Verminderen van parkeerdruk en terugwinnen van openbare ruimte • Inspelen op trend dat steeds meer mensen kiezen voor gebruik van vervoermiddelen en niet voor het bezit ervan. • Stimuleren en faciliteren van keten- en deelmobiliteit is, naast andere maatregelen, één van de opties om onze beleidsdoelstellingen te bereiken

Tabel 4 samenvatting keuzes voor de reiziger via keten- en deelmobiliteit

2.4.1 WAT we gaan doen: keten- en deelmobiliteit bekend maken en stimuleren

Keten- en deelmobiliteit is vooral het domein van marktpartijen. Op basis van actuele verkeers- en reisinformatie bieden marktpartijen via speciale apps reizen van A naar B aan.
Afhankelijk van de verkeers- en reissituatie kunnen in één reis meerdere vervoerwijzen worden aangeboden. Je maakt dan in één reis bijvoorbeeld gebruik van een deelfiets, de trein en een deelauto. De gewenste vervoermiddelen zijn op de gewenste plek en het gewenste tijdstip beschikbaar.
Ontwikkelen van mobiliteitshubs, waarover we in de vorige paragraaf al spraken, is een randvoorwaarde om de kansen en mogelijkheden van keten- en deelmobiliteit te kunnen benutten.



Figuur 19: de OV-fiets is misschien wel de bekendste vorm van deelmobiliteit.

Data op orde

De marktpartijen, ook wel serviceproviders genoemd, zijn afhankelijk van actuele en betrouwbare verkeers- en reisinformatie. Daarom spraken we met het Nationale Dataportaal

Wegverkeersgegevens af dat wij die gegevens leveren voor onze gemeente. Daarvoor is de data top 15 opgesteld. Deze gegevens gebruiken we overigens ook zelf, bijvoorbeeld voor aansturing van onze verkeersregelinstallaties en voor ons verkeersmodel. We brengen onze mobiliteitsdata op orde en zorgen ervoor dat serviceproviders met deze data hun diensten in Assen kunnen aanbieden.

Mogelijk maken met marktpartijen

Het aanbieden van deelmobiliteit is iets wat vooral marktpartijen kunnen oppakken. Wij verwelkomen graag partijen die in Assen pilots of concepten willen introduceren. We faciliteren deze initiatieven van harte. ANWB Automaatje is hiervan een mooi, geslaagd voorbeeld. Aanbieders van deelauto's helpen we bijvoorbeeld door parkeerruimte voor zero emissie deelauto's beschikbaar te stellen.
We hebben gezien dat (elektrische) deelscooters regelmatig tot overlast leiden. De scooters werden overal achtergelaten. Dat willen we niet in onze stad. Daarom zijn we terughoudend ten aanzien van deelscooters. Deelfietsen zijn een prima alternatief voor scooters.
Met exploitanten van deelfietsen maken we vooraf afspraken over ordentelijk stallen van deelfietsen in de openbare ruimte. We zijn bereid te investeren in goede fietsparkeervoorzieningen voor deelfietsen.



Figuur 20: Hub taxi is aanvullend openbaar vervoer (bron: Publiek Vervoer Groningen-Drenthe)

Stimuleren HUB taxi's

In onze buitengebieden ontbreekt een fijnmazig netwerk van buslijnen. Het Publiek Vervoer Groningen - Drenthe ontwikkelde daarom HUB-taxi's. HUB-taxi's zijn een vorm van openbaar vervoer die aanvullend is op het netwerk van lijnbussen. De HUB-taxi levert voor- en natransport naar de OV- of mobiliteitsHUB's. Deze vorm van aanvullend openbaar vervoer is nog niet zo goed bekend. Daarom willen we deze vervoermogelijkheid meer bekendheid geven

en stimuleren. Herkenbaarheid van HUB-taxi's en haltes vergroten we in samenwerking met Publiek Vervoer Groningen-Drenthe en de provincie.

Met partners en marktpartijen gaan wij het aandeel openbaarvervoer en keten- en deelmobiliteit in de totale mobiliteit verhogen. Het streven is dit aandeel richting 2040 te verdubbelen.

2.4.2 WAAROM we dit gaan doen: aandeel in totale mobiliteit verdubbelen

Het stimuleren en mogelijk maken van keten- en deelmobiliteit is een manier om autogebruik en –bezit af te remmen. Steeds meer mensen, vooral in jongere generaties, kiezen voor het gebruik van vervoermiddelen en niet voor het bezitten ervan.

In Assen willen we inspelen op deze trend omdat dit kan helpen onze beleidsdoelstellingen te realiseren. In Assen kan deelmobiliteit een middel zijn om het bezit van een 2e en 3e auto af te remmen. Parkeerdruk in de openbare ruimte kunnen we zo verminderen. Dit verbetert ook de leefbaarheid in onze wijken.

De schaarse openbare ruimte benutten we graag voor andere functies dan parkeren. Daarbij realiseren we ons dat parkeerruimte nodig blijft. Assen heeft immers een centrumfunctie voor een regio waarin de autoafhankelijkheid relatief groot is. Dat komt doordat openbaar vervoer of de fiets in onze regio nog niet altijd een passend alternatief is.

2.5 Keuzes voor de (vracht)automobilist

Keuzes voor de (vracht)automobilist	Motivatie
• We blijven investeren in onze regionale bereikbaarheid • Binnenstad is een bestemming. Centrumring is parkeerring met logische routes naar parkeergarages. • Maximaal benutten van parkeercapaciteit in parkeergarages met voldoende laadinfrastructuur en overtollige parkeerruimte op maaiveld in het centrum benutten voor groen, klimaatadaptatie, fiets-parkeren en verblijven • Stimuleren duurzame logistiek door stimulering van schone brandstoffen (elektriciteit, H2, biogas); • In wijken een 30km/u regime; • Gefaseerde uitbreiding van gereguleerd parkeren; • Pakketbelevering in wijken in principe via pakketkluizen; • In buitengebied in de dorpen 30km/u en daarbuiten 60km/u • Investeren om toekomstige knelpunten te voorkomen	• Verbeteren kwaliteit van de leefomgeving en verblijfskwaliteit in centrum; • Verminderen barrièrewerking centrumring voor omwonenden en (kruisende) voetgangers en fietsers en verbeteren verblijfskwaliteit in centrum; • Ruimte vrijmaken voor andere functies dan parkeren; • Werken aan een schone en gezonde stad door verminderen van schadelijke uitstoot en hinder van verkeer; • Verbeteren van de verkeersveiligheid; • Verhogen van de capaciteit van de verdeelring door snelheid te verlagen zodat verkeer blijft doorstromen; • Assen duurzaam bereikbaar houden. *Doel: verduurzaming mobiliteit en behoud van bereikbaarheid. Verbeteren van de verkeersveiligheid en 50% minder verkeersslachtoffers in 2040 in Assen ten opzichte van 2023.*

Tabel 5: samenvatting keuzes voor de (vracht)automobiliteit

2.5.1 WAT we gaan doen: verduurzamen en kritischer ten opzichte van ongewenste effecten van gemotoriseerd verkeer

Assen is een goed bereikbare stad. Dat blijft zo. Daarom blijven we gericht investeren in de regionale bereikbaarheid. Zo zullen we proactief investeren in de capaciteit van de aansluitingen met de A28 ter hoogte van de afslagen Assen West en Assen Noord. Wel gaan we kritischer om met de ruimte die beschikbaar is voor gemotoriseerd verkeer. Op weg naar 2040 willen we investeren in de kwaliteit van de leefomgeving om een prettige, leefbare, verkeersveilige en gezonde stad te zijn. Daarom gaan we meer ruimte maken voor lopen, fietsen, bewegen, spelen, ontmoeten en het inspelen op klimaatverandering.

Centrumring voor bestemmingsverkeer en minder auto's in het centrum

Het centrum is vooral een gebied om te winkelen, te wonen, een terrasje te pakken en te ontmoeten. Doorgaand gemotoriseerd verkeer in het centrum maakt het verblijven minder prettig. Doorgaand verkeer gaan we vooral via de Europaweg, Overcingellaan en Industrieweg afwikkelen. Die wegen zijn daarop toegerust.

De Weierstraat, het Kanaal, de Jan Fabriciusstraat, Javastraat, Oostersingel, Zuidersingel en Collardslaan krijgen een functie voor bestemmingsverkeer richting de parkeergarages. Dit is in lijn met de Binnenstadvisie (2021).

De Binnenstadvisie stelt dat de ring rond het centrum ruim bemeten infrastructuur is die als een barrière wordt ervaren. Ongeveer één derde van het verkeer op de centrumring is doorgaand verkeer en bezoekt het centrum dus niet. Hierom maken we van de centrumring een parkeerring met logische routes naar de parkeergarages. Door de snelheid te verlagen verminderen we de barrièrewerking, verbeteren we de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in het centrum en de wijken direct om het centrum heen. Verder kunnen we meer delen van het centrum autoluw maken. Dit doen we door het voetgangersgebied te vergroten. Hiermee vergroten we de ruimte voor andere functies, waaronder economische activiteiten en evenementen.



Figuur 21: toekomstbeeld Weierstraat (bron: Binnenstadvisie Assen, 2021)

Parkeergarages in centrum maximaal benutten, parkeren op maaiveld verminderen

De parkeergarages in het centrum hebben voldoende capaciteit. Ook tijdens piekuren op zaterdagmiddag zijn er ongeveer 450 parkeerplaatsen onbenut (bron: parkeermonitor gemeente Assen). Om die capaciteit beter te benutten geven we een aantal parkeerplaatsen op maaiveld een andere functie.

We gebruiken de ruimte die vrijkomt bijvoorbeeld voor het stallen van fietsen, een bankje om uit te rusten of voor het toevoegen van groen. Dit is in lijn met de binnenstadvisie uit 2021. Qua capaciteit kunnen we het aantal parkeerplaatsen op maaiveld verminderen. In het centrum zijn er ruim 800 parkeerplaatsen op maaiveld. Uit parkeeronderzoek blijkt dat daarvan op zaterdagmiddag (het piekmoment) minder dan 400 bezet zijn (bron: parkeermonitor gemeente Assen). In de parkeergarages in het centrum zorgen we natuurlijk voor voldoende laadpalen om

elektrisch rijden te stimuleren. Uiteraard houden we rekening met de mindervalide autobezitter die misschien niet zo ver kan lopen.



Figuur 22: Referentiebeeld Rolderstraat, als autoluwe straat (bron: Binnenstadvisie, gemeente Assen, 2021)

Zero-emissiezone en vergroenen (stads)logistiek

In 2025 starten we met de zero-emissiezone in de binnenstad. Het voetgangersgebied is dan alleen nog toegankelijk voor vrachtauto's en bestelbussen die geen vervuilende uitstoot hebben. In Assen willen we niet alleen een schoon en gezond centrum maar een gezonde stad. Het ligt daarom voor de hand om de zero emissiezone in fases uit te breiden. De zero-emissiezone is volledig van kracht vanaf 2030. We gebruiken de tussenliggende tijd om te evalueren hoe deze zone werkt en te onderzoeken of het wenselijk is om de zone uit te breiden. Richting 2030 nemen we over een gefaseerde uitbreiding een besluit. Dit sluit aan op geldende wet- en regelgeving waarbij vanaf 2035 in Europa alleen nog schone voertuigen mogen worden verkocht. Uiteindelijk doel is om in 2050 helemaal geen CO_2 uitstoot meer te hebben.

Vergroenen van onze stadslogistiek vraagt daarnaast om het nadenken over andere logistieke concepten. Op dit moment lijkt het een optie te gaan werken met logistieke hubs waar logistiek dienstverleners hun vracht afleveren en overladen op elektrische cargo-bikes of andere Light Electric Freight Vehicles (LEFV's). In eerste instantie zal het gaan om pakketten en post en op

termijn over grotere ladingeenheden. Dit soort systemen liggen nog niet op de plank. Ze zijn onderwerp van studies en experimenten. Wij sluiten ons graag aan bij deze experimenten, en we zijn bereid onze logistieke ondernemers te faciliteren om een dergelijk experiment mogelijk te maken. We realiseren ons dat het overladen van vracht op kleinere wagens niet voor alle soorten vracht en in alle gevallen mogelijk is. Bij bijvoorbeeld de bevoorrading van de horeca in de binnenstad voor de TT-festiviteiten zijn de hoeveelheden zo groot dat hiervoor grote bakwagens nodig zijn.

Stimuleren duurzame logistiek

We stimuleren duurzame logistiek door samen met marktpartijen te zorgen voor voldoende snel-laadinfrastructuur, waterstoftankpunten of tankpunten voor alternatieve brandstoffen. Overigens liggen er voor realisatie van laadinfrastructuur grote uitdagingen die verband houden met schaarste aan capaciteit op het elektriciteitsnetwerk. Waarschijnlijk is de snelheid waarmee deze capaciteit kan worden uitgebreid maatgevend voor het tempo van verduurzaming in de logistiek. Als gemeente hebben we daar beperkte invloed op. We kunnen faciliteren en stimuleren. Samen met de provincie Drenthe en andere Drentse gemeenten werken we aan een passende aanpak voor het realiseren van snel-laadinfrastructuur zowel voor de logistieke sector als voor elektrische personenauto's.



Figuur 23: voorbeeld van verduurzaming van logistiek

Verlagen maximumsnelheden voor een veiligere en gezondere stad

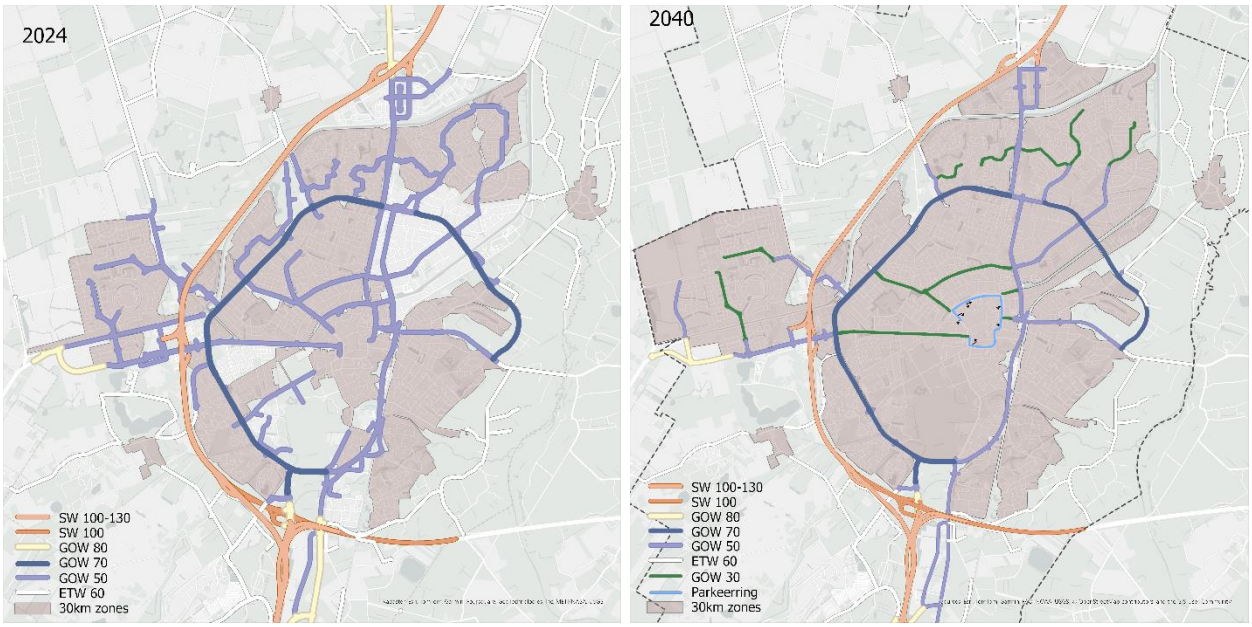
Een dynamische, verbonden stad met een hoge kwaliteit van de leefomgeving betekent ook een verkeersveilige stad. Een maatregel daarvoor is het verder verlagen van de maximumsnelheid op wegen in Assen en daarvoor ook aanpassing van de weginrichting. Hierbij volgen we de landelijke ontwikkeling om binnen de bebouwde kom 30km/u als norm aan te houden. Lagere maximumsnelheden leiden tot minder verkeersslachtoffers. Een snelheid van 30 km/u biedt vooral in woonwijken en op straten met veel fietsers een grote veiligheidswinst. Overlevingskansen van een voetganger bij een aanrijding met een auto zijn bij 30km/u 10% hoger dan bij een 50km/u regime. Automobilisten hebben bij 30 km/u een kortere remweg, meer reactietijd en een breder blikveld. Daarnaast levert autoverkeer bij lagere snelheden minder uitstoot en lawaai op. Zo verbeteren we leefbaarheid in de stad.

Omdat we meer verkeer via de Europaweg, Overcingellaan en Industrieweg laten rijden houden we goed in de gaten of dit voldoende vloeiend en verkeersveilig blijft gaan. Bij knelpunten in de capaciteit of verkeersveiligheid van de stadsring zullen we met verbetervoorstellen komen. Figuur 25 (volgende pagina) laat zien hoe hard je in 2040 in Assen mag rijden.



Figuur 24: De Europaweg kan in 2040 op een verkeersveiligere manier zijn ingericht voor 70km/u (bron: Polyfern i.o.v. gemeente Assen)

Om de doorstroming op de ringweg te behouden, onderzoeken we mogelijkheden voor een goed werkende groene golf met intelligente verkeersregelinstallaties. Zo blijft de stad goed bereikbaar. We onderzoeken daarnaast de mogelijkheden voor een Bus Rapid Transit systeem langs de stadsring om zo de dienstregeling van het OV-bureau Groningen-Drenthe te kunnen versnellen en betrouwbaarder te maken. Een Bus Rapid Transit systeem maakt een hogere frequentie van het busvervoer mogelijk door aanleg van busbanen en prioriteit te geven aan het busvervoer in de verkeersregeling. Hierdoor kunnen de bussen comfortabeler doorrijden tegen hogere gemiddelde snelheden. Daarnaast zorgen we voor beter herkenbare bushaltes, zodat de reiziger in één oogopslag kan zien dat een bushalte en -lijn onderdeel uitmaakt van een Bus Rapid Transit route.

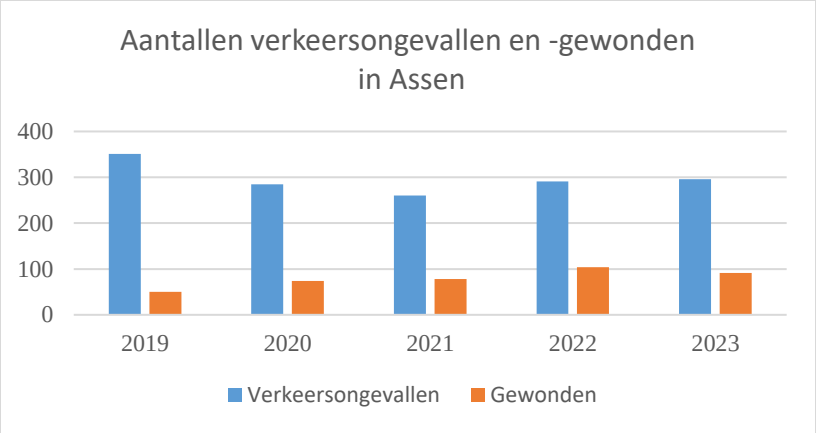


Figuur 25: voorgenomen categorisering van wegen, met indicatieve routes naar parkeergarages (bron: gemeente Assen)

De wegcategoriseringskaart in figuur 25 laat de routes en maximumsnelheden zien binnen Assen in 2040. Leidend hierbij is de weginrichting. We werken daarom met erftoegangswegen 30km/u en gebiedsontsluitingswegen 30km/u. Op een erftoegangsweg 30km/u staat het verblijven in de openbare ruimte centraal, terwijl op een gebiedsontsluitingsweg 30km/u de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer meer centraal staat. Wegen die zijn ingericht voor het kunnen verwerken van grote(re) hoeveelheden verkeer zijn logische, vlotte routes die de bestuurder van nature zal verkiezen boven een smalle, trage route door de wijken heen.

We kiezen voor leefbaarheid, gezondheid, veiligheid en verkeersdoorstroming. Daarom verlagen we maximumsnelheden in onze stad.

Met verlagen van de maximumsnelheden spelen we in op de groei van Assen en de eventuele toename van autoverkeer. Bij lagere maximumsnelheden kan het verkeersnetwerk meer autoverkeer verwerken. Bovendien doen zich bij lagere rijsnelheden minder ernstige ongevallen voor. Dat vinden we belangrijk want de verkeersveiligheid staat onder druk. Doelstelling is om in Nederland in 2050 geen verkeersslachtoffers te hebben (Bron: Ministerie van I&W en J&V, 2018). In Assen werken we permanent aan verkeersveiligheid. Dit is noodzakelijk want de trend is helaas weer stijgend (figuur 26). We werken de volledige verkeersveiligheidsopgave uit in een aanvullende Uitvoeringsagenda SPV Assen. Voor de uitvoering hiervan sluiten we aan bij de wijkaanpakken en onderhoudsopgaven van riolering en wegbeheer.



Figuur 26: Aantallen verkeersongevallen en -gewonden in Assen (bron: BLIQ rapportage ViaStat, 2023)

Het reguleren van parkeren

In Assen is relatief veel openbare ruimte gereserveerd voor parkeren. De openbare ruimte is schaars en van ons allemaal. Omdat we steeds meer functies plaats willen geven in de openbare ruimte, zoals groen, klimaatadaptatie, spelen, ontmoeten en bewegen en de energietransitie, zullen we kritischer moeten omgaan met de ruimte die we reserveren voor parkeren. Er ontstaat behoefte aan meer grip op het gebruik van de openbare ruimte. In het Havenkwartier zetten we hierin al stappen.

Reguleren van parkeren doen we al in het centrum van Assen en een aantal wijken rondom het centrum. Het ligt voor de hand het gereguleerd parkeren uit te breiden waar sprake is van een hoge parkeerdruk of waar problemen ontstaan. Een andere reden om reguleren van parkeren uit te breiden kan de behoefte aan ruimte voor andere functies zijn. Dit vraagt om maatwerk per wijk of buurt.

Het parkeren van bedrijfsbussen in de openbare ruimte is in toenemende mate een probleem. Enerzijds doordat deze voertuigen steeds groter worden, anderzijds doordat er meer ZZP’ers zijn met een bus. Parkeeroverlast door deze voertuigen wordt steeds vaker aangegeven, zoals bijvoorbeeld in de participatie van de Wijkaanpak De Lariks. Bedrijfsbussen horen in principe op het terrein van het bedrijf te worden gestald en niet in de openbare ruimte. Omdat dit niet voor iedereen mogelijk is onderzoeken we welke mogelijkheden er zijn. Dit kan bijvoorbeeld een gezamenlijk beveiligd parkeer-/laadplein zijn op een van onze werklandschappen. Niet alleen winnen we hiermee openbare ruimte terug, we verbeteren ook de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid.



Figuur 27: Toekomstbeeld Havenkwartier in Assen (bron: gemeente Assen)

Het is van belang om de regels om het parkeren te reguleren voor geheel Assen zoveel mogelijk gelijk te houden. Op dit moment kent Assen verschillende regels, uitzonderingen, ontheffingen, parkeerregimes en bezoekersregelingen. Dat levert een lappendeken van verschillende regels en parkeerregimes op die voor bezoekers nauwelijks te begrijpen is en voor de gemeente lastig is in de uitvoering. In Assen streven we naar eenduidigheid, begrijpelijkheid en uitvoerbaarheid. Daarom zullen we een Parkeerstrategie uitwerken voor de stad. Deze parkeerstrategie bevat gebiedsgerichte uitvoeringsplannen parkeren. Deze gebiedsgerichte uitvoeringsplannen parkeren zullen enerzijds aansluiten bij onze woningbouwopgaven om deze te kunnen versnellen, en voor de bestaande stad zoveel mogelijk bij de wijkaanpakken. Op die manier sluiten we aan bij wat een gebied bijzonder maakt en nodig heeft.

We kiezen voor grip op de schaarse openbare ruimte om meerdere functies mogelijk te maken. Daarom stellen we een Parkeerstrategie op.

Op bedrijventerreinen maximumsnelheid 30km/u

Onze bedrijventerreinen blijven uitstekend per (vracht)auto bereikbaar. De maximumsnelheid op bedrijventerreinen brengen we, net als in de wijken, terug naar 30km/u. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van het Rijk (2018) verplicht ons om vrij liggende fietspaden aan te leggen wanneer we de maximumsnelheden op bedrijventerreinen op 50km/u houden. Hiervoor hebben we geen ruimte meer beschikbaar. De logische keuze is dan ook om de maximumsnelheid geloofwaardig terug te brengen naar 30km/u.

Een deel van onze hoofdfietsroutes of de lokale fietsroutes die wijken verbinden gaan over een bedrijventerrein. Terugbrengen van de maximumsnelheid naar 30 km/u doen we in combinatie met een geloofwaardige weginrichting. Zo vergroten we de verkeersveiligheid.



Figuur 28: In 2040 is 30km/u de maximumsnelheid op onze bedrijventerreinen (bron: Polyfern i.o.v. gemeente Assen)

Binnen de bebouwde komen 30km/u en buiten de bebouwde komen 60km/u

In het buitengebied en de dorpen hanteren we binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30km/u. Buiten de bebouwde kom hanteren we 60km/u. Dit is nu al zo, met een enkele uitzondering zoals de Asserstraat richting Vries.

Investeren om toekomstige knelpunten te voorkomen

Omdat we willen dat Assen goed bereikbaar blijft vanuit de regio, investeren we met Rijk en provincie in het oplossen van bestaande en toekomstige knelpunten. De aansluitingen van Assen op het hoofdwegennet zijn druk. Met onze groeiambities komen er meer reisbewegingen bij. We onderzoeken daarom welke infrastructurele maatregelen nodig zijn om dit verkeer in de toekomst goed te kunnen blijven afwikkelen en kijken kritisch naar welke aansluitingen wel en niet noodzakelijk zijn op onze ringweg om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren.

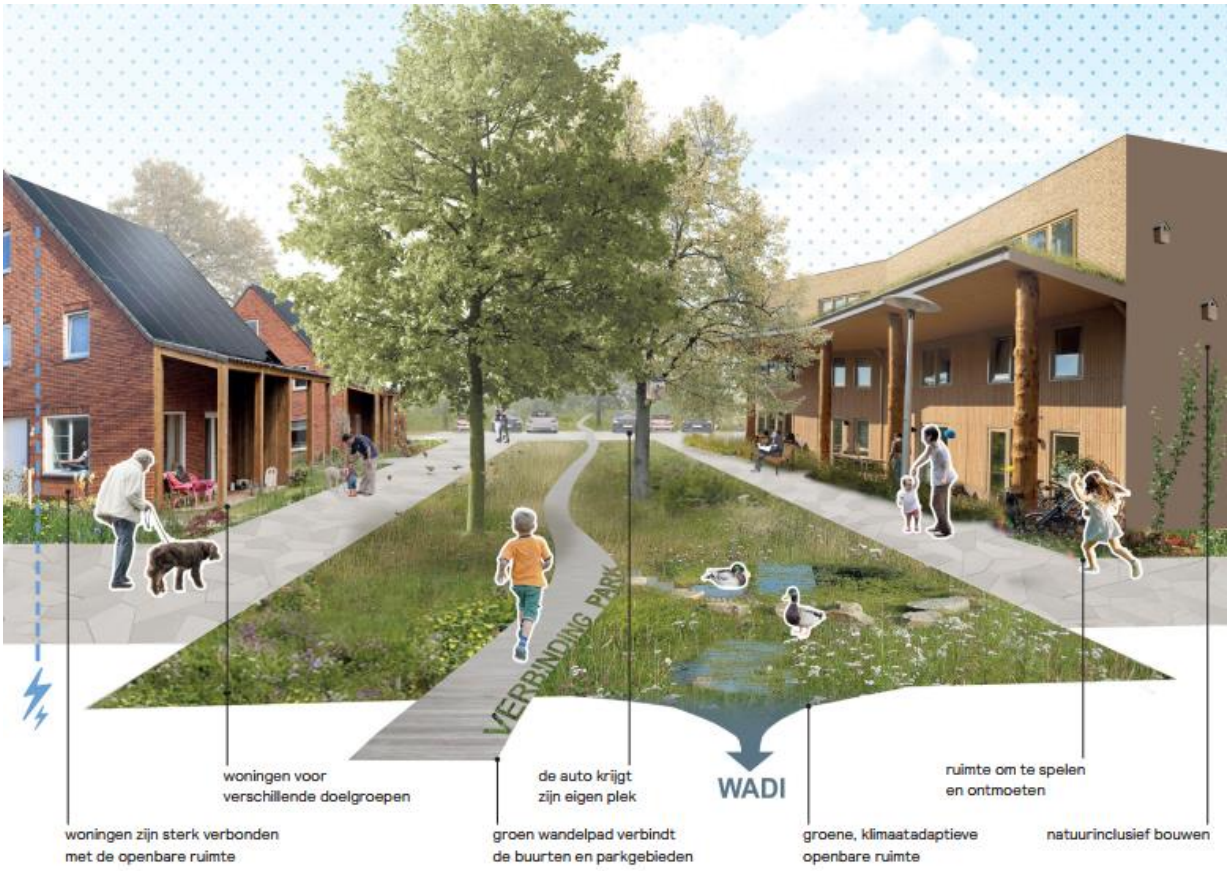
We houden onze stad goed bereikbaar. We blijven investeren om knelpunten op te lossen.

2.5.2 WAAROM we dit gaan doen: werken aan een leefbare en gezonde stad.

In de gemeente Assen heeft de auto in de afgelopen decennia met vanzelfsprekendheid veel ruimte gekregen. Daar is een reden voor. Assen ligt midden in een regio waar reisafstanden voor werk of school relatief groot zijn en een relatief schraal aanbod van openbaar vervoer is. Mede daardoor zijn veel mensen afhankelijk van de auto. Bereikbaarheid per auto blijft daarom belangrijk in Assen.

We maken op weg naar 2040 een integrale afweging. Naast bereikbaarheid en verkeersdoorstroming spelen kwaliteit van de leefomgeving, verkeersveiligheid, gezondheid, duurzaamheid en milieu daarin een belangrijke rol.
Ruimte voor de auto wordt daardoor minder vanzelfsprekend. Naast mobiliteit en bereikbaarheid willen we de openbare ruimte zoals gezegd meer benutten voor andere functies: lopen, fietsen, biodiversiteit, vergroenen, ontmoeten, spelen, bewegen, de energie- en warmtetransitie, woningbouw, economische activiteiten, evenementen en inspelen op

klimaatverandering. Binnen de bestaande stad is het areaal openbare ruimte beperkt. Die ruimte kunnen we niet vergroten. Als we voor functies meer ruimte nodig hebben gaat dat ten koste van andere functies.



Figuur 29: De straat van de toekomst (bron: Stedenbouwkundig plan DAS locatie, Specht architectuur en Stedenbouw i.s.m. gemeente Assen, 2023)

We zijn kritisch op de invloed van (gemotoriseerde) mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving. Onze ambitie is een gezonde en leefbare stad te zijn. Daarom willen we zoveel mogelijk voorkomen dat onze bewoners last hebben van de uitstoot van NOx, fijnstof, geluid- en trillinghinder of van barrièrewerking van wegen. Ook moeten we denken aan de leefbaarheid van onze wijken en onze verkeersveiligheidsopgave. Doordat het doorgaande verkeer dwars door onze wijken kan rijden in plaats van via de Europaweg, Overcingellaan en Industrieweg, staan de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk. Tenzij we heldere keuzes durven te maken lukt het ons niet om een stad met ‘ontspannen stedelijkheid’ te worden waar het fijn verblijven is.

3 Werk in uitvoering

Deze visie geeft de richting aan naar Assen in 2040. Duidelijk is dat de ambities niet in een oogwenk zijn te realiseren. De benodigde inzet van menskracht en middelen is daarvoor te groot. We zullen slim moeten werken en voldoende tijd moeten nemen. Dit doen we mede door deze visie inhoudelijk leidend te laten zijn voor de opgaven waar wij in de openbare ruimte mee te maken krijgen de komende jaren.

3.1 Samenwerken aan kwaliteit van de leefomgeving

Kernopgave is het realiseren van een leefomgeving met hoge kwaliteit. Die opgave vraagt inzet en samenwerking van verschillende disciplines. Een verkeersprobleem kan niet alleen door een verkeerskundige worden opgelost. Het probleem doet zich voor op een locatie of in een bepaald gebied. Daar liggen vaak ook andere ambities en uitdagingen. Het verkeersprobleem moet in samenhang daarmee worden bekeken. Dat geldt ook voor de mogelijke oplossingen. Dit vraagt om inzet van deskundigheid vanuit verschillende inhoudelijke disciplines: stedenbouw en landschap, klimaat, energie, ecologie, wonen, verkeer etc. Werken aan de kwaliteit van de leefomgeving vraagt een interdisciplinaire en integrale aanpak.

3.2 Volgordelijkheid van de maatregelen

Voor het succesvol implementeren van de ambities is het noodzakelijk dat er een bepaalde volgorde wordt aangehouden. Daarom beginnen we bij het aanpakken van de centrumring. Deze maken we autoluwer en aantrekkelijker voor de bezoekers van de binnenstad door verbeterde parkeerroutes en bewegwijzering. De parkeergarage wordt een logische eindbestemming. Daarna houden we in de gaten welke veranderingen er ontstaan in de verkeersstromen en onderzoeken we welke oplossingen daarvoor wenselijk zijn. Voor eventuele knelpunten komen we met verbetervoorstellen.
Hetzelfde geldt voor het parkeren. Om parkeeroverlast beter in beeld te brengen, gaan we minimaal één keer per jaar parkeeronderzoeken uitvoeren. Daarnaast is het noodzakelijk om te beoordelen in hoeverre de huidige parkeervergunningzones logisch zijn geïmplementeerd en of er wijzigingen nodig zijn. Hiertoe stellen we een Parkeerstrategie op die gebiedsgerichte uitvoeringsplannen parkeren bevat waarmee we recht doen aan wat een gebied nodig heeft.
Voor de Zero Emissie Zone geldt dat deze pas volledig van kracht is in 2030. We gebruiken de tussenliggende tijd om te evalueren en te onderzoeken of het wenselijk en noodzakelijk is om de zone uit te breiden of niet. Hiertoe blijven we in gesprek met ondernemers in de binnenstad en met logistieke partijen.
Het verbeteren van onze loop- en fietsroutes en het realiseren van het gewenste fietsnetwerk werken we doorlopend aan. Het is onderdeel van alle projecten, want actieve, duurzame mobiliteit is de veiligste en gezondste vorm van mobiliteit.

3.3 Werk met werk maken

Om de ambities uit deze visie te kunnen realiseren is het nodig "werk met werk" te maken. We zullen slimme combinaties moeten zoeken om de inzet van menskracht en middelen behapbaar te houden. Daarvoor zijn, op hoofdlijnen, vier manieren:

- *Harmonisatie met de planning en financiering van riool- en wegbeheer*:
  Met het beheer van wegen en het rioolstelsel is veel geld gemoeid. Vervanging van asfalt, aanpak van bestrating of vernieuwing van het riool zijn voor een buurt doorgaans ingrijpende projecten. Daarom worden ze lang van tevoren gepland. Het is mogelijk om vanuit mobiliteit beter aan te sluiten op deze planning. Daarom willen we al bij het vervaardigen van de planning voor riool- en wegbeheer aan tafel om vroegtijdig planningen en financiering op elkaar te kunnen afstemmen. Mocht er een warmtenet worden aangelegd dan stemmen we uiteraard ook hiervoor af welke koppelkansen er zijn.
- *Afstemmen wijkaanpakken:*
  In Assen werken we samen in de aanpak en herstructurering van wijken. Voorbeelden zijn bijvoorbeeld De Lariks en Pittelo. Binnen de wijkaanpakken worden lange(re) termijn planningen gemaakt. Net als bij de planning en financiering van riool- en wegbeheer willen we daar slim op aansluiten zodat we ook in financiering van projecten effectiever samen kunnen optrekken.
- *Interdisciplinair werken en financieren:*
  In de gemeente worden middelen doorgaans sectoraal of per discipline verdeeld. Dat is begrijpelijk vanuit de behoefte om te kunnen monitoren en sturen. Opgaven beperken zich echter niet tot een bepaalde sector of discipline. We zullen dus creatiever moeten zijn en gezamenlijke, interdisciplinaire oplossingen ook gezamenlijk moeten financieren.
- *Kansenkaart:*
  Het lijkt verstandig om te inventariseren welke grote ingrepen zijn gepland in Assen in bijvoorbeeld de komende tien jaar. Vervolgens kan per ingreep worden vastgesteld welke kansen en mogelijkheden er zijn om "werk met werk" te maken en wat daarvoor nodig is. Als we dit op kaartbeeld vastleggen ontstaat een inzichtelijke kansenkaart. Deze geeft op zich al aanleiding en gelegenheid om verder met elkaar na te denken over hoe we gezamenlijke kansen kunnen creëren en benutten door slimme samenwerking en financiering.

3.4 Uitvoeringsagenda mobiliteit

Om werk met werk te kunnen maken is een planning voor de langere termijn nodig. Dit document heeft ook de tijdshorizon op 2040 liggen. Het is echter niet verstandig plannen voor zo een lange termijn in beton te gieten. Het is en blijft nodig om flexibel in te kunnen spelen op actuele omstandigheden. Daarom is het voorstel om een uitvoeringsagenda mobiliteit op stellen. Deze uitvoeringsagenda actualiseren we elke twee jaar en leggen we voor aan de gemeenteraad. In elke uitvoeringsagenda leggen we verantwoording af over wat gerealiseerd is in de voorgaande twee jaar. De gemeenteraad blijft op die manier aan het roer staan om koers te houden op de lange termijn ambities en in te kunnen spelen op korte termijn ontwikkelingen.

We stellen voor om na het lopende uitvoeringsprogramma mobiliteit 2023-2026 met bovenstaande werkwijze te beginnen. De ambities in dit beleidsstuk nemen we uiteraard wel mee in de projecten die opgenomen zijn in het uitvoeringsprogramma mobiliteit 2023-2026.

Verdere uitvoering van zowel flankerend beleid als eventuele aanvullende uitvoeringsprogramma's zullen we uit gaan voeren vanuit het programma mobiliteit. Hiermee voldoen we aan de vereisten van de Omgevingswet ten aanzien van programmatisch werken.

Bijlage A: Inspelen op nationaal en regionaal mobiliteitsbeleid

In deze bijlage bespreken we ontwikkelingen in het mobiliteitsbeleid van het Rijk, de Regio Groningen-Assen en de provincie Drenthe waarop we inspelen met deze visie mobiliteit in Assen 2040.

A.1 Landelijke ontwikkelingen vanuit de Rijksoverheid

Sinds 1 januari 2024 is de Omgevingswet van kracht. Dit heeft gevolgen voor hoe wij omgaan met mobiliteit en welke mobiliteit we waar mogelijk willen en mogelijk kunnen maken. Daarnaast zijn er andere ontwikkelingen vanuit onze Rijksoverheid. Zo werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan een nieuwe Visie Mobiliteit 2050. Dit doet het ministerie vanuit een andere gedachte dan vroeger. Het doel is om mobiliteit te bekijken vanuit de brede welvaart. Men wil ook invulling geven aan de aanbevelingen vanuit het rapport “Elke Regio Telt”. Ook wordt er gewerkt aan een nieuwe Nota Ruimte, om zo meer invulling te geven aan de vraag wat waar wel en niet kan worden ingepast. We geven hierna een kort overzicht van de gevolgen van deze ontwikkelingen, te beginnen met de Omgevingswet.

A.1.1 De Omgevingswet

De invoering van de Omgevingswet is de grootste wetswijziging sinds vele tientallen jaren. Belangrijke wijziging voor het beleidsveld mobiliteit is dat er anders wordt gekeken naar de impact van mobiliteit op de leefomgeving en de inwoners van Nederland. Gezondheid, kwaliteit van leven en de kwaliteit van de leefomgeving zijn kernbegrippen van de nieuwe wet.

De Omgevingswet beschrijft in art. 1.3. wat de belangrijkste doelen zijn van de wet:
Deze wet is, met het oog op duurzame ontwikkeling, de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu, gericht op het in onderlinge samenhang:

a. Bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit, ook vanwege de intrinsieke waarde van de natuur, en
b. Doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften.

Hiertoe moet de gemeente meer dan ooit rekening houden met de gezondheid van de inwoners, de leefbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Voor deze drie doelen is het belangrijk dat de luchtkwaliteit goed is en de inwoners geen overlast of stress ervaren door geluid of trillingen. Voor het omgevingsplan (2032) wordt door de gemeente nog richtlijnen opgesteld voor de luchtkwaliteit, geluidhinder en hinder door trillingen.

Waar vroeger alleen werd gekeken naar de harde normen op het gebied van trillingen, geluidhinder en luchtkwaliteit wordt nu breder gekeken naar impact van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom is er een verplichting opgenomen voor wegbeheerders om minimaal één keer per vijf jaar te meten hoeveel gemotoriseerd verkeer zich op haar wegen bevindt. Aanvullend op bestaande verplichtingen bij 50km/u of sneller moet nu ook een Milieu Effect Rapportage (MER) onderzoek worden gedaan wanneer we de maximumsnelheid naar beneden bijstellen. Dit wordt gedaan omdat ook langzamer rijdend (zwaar) verkeer een impact heeft op de omgeving. Het gevolg hiervan is dat we op een

structurele, zoveel mogelijk gelijke manier data zullen moeten gaan verzamelen over het gebruik van onze wegen en fietspaden. Ook vanuit het Schone Lucht-akkoord geldt een monitoringsverplichting om vast te kunnen stellen of we in 2030 50% gezondheidswinst realiseren ten opzichte van 2016.

A.1.2 De Visie Mobiliteit 2050 van het ministerie van IenW

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) werkt aan de Visie Mobiliteit 2050. De kern van de visie is dat wordt uitgegaan van de brede welvaart en bereikbaarheidsdoelen. De precieze uitwerking zal te zijner tijd volgen.

In de hoofdlijnennotitie mobiliteitsvisie 2050 stelt het Rijk dat inrichten van ons mobiliteitsnetwerk op verkeersdoorstroming op de piekmomenten (de ochtend- en avondspits) niet langer houdbaar is. Op de lange termijn zet dit de volksgezondheid onder druk. Daarnaast kan op deze manier niet worden voldaan aan onze klimaatopgave.

De ruimtevraag van een verkeersnetwerk dat is gebouwd op verkeersdoorstroming op piekmomenten is niet goed te combineren met de ruimtevraag van andere functies in de openbare ruimte.

Concreet betekent dit voor Assen dat we meer in moeten zetten op actieve mobiliteit, openbaar vervoer, keten- en deelmobiliteit. De (stilstaande) auto neemt veel van de beschikbare openbare ruimte in. Die openbare ruimte neemt in de bestaande stad niet toe. Er zijn echter wel steeds meer opgaven waar we invulling aan moeten geven. Uiteindelijk zullen we daarom actief moeten gaan sturen op het gebruik van de openbare ruimte. Dat kan onder andere door stapsgewijs toe te werken naar parkeerregulering, bijvoorbeeld door parkeervergunningen. De wijzigende inzichten bij het Rijk kunnen ook kansen bieden voor het versnellen van verbeteringen aan bestaand spoor en de lobby voor een 3^{e} en 4^{e} intercity per uur met de Randstad.

Tegelijkertijd moeten we het aantrekkelijker maken om de tweede of derde auto weg te doen. De fiets moet een nog beter alternatief voor de auto worden en deelmobiliteit kan worden gestimuleerd. Hiermee maken we ruimte om bij te kunnen dragen aan beleidsdoelen op het gebied van de groene stad, klimaatadaptatie, en bewegen, ontmoeten, spelen, sporten.

A.1.3 De nieuwe Nota Ruimte

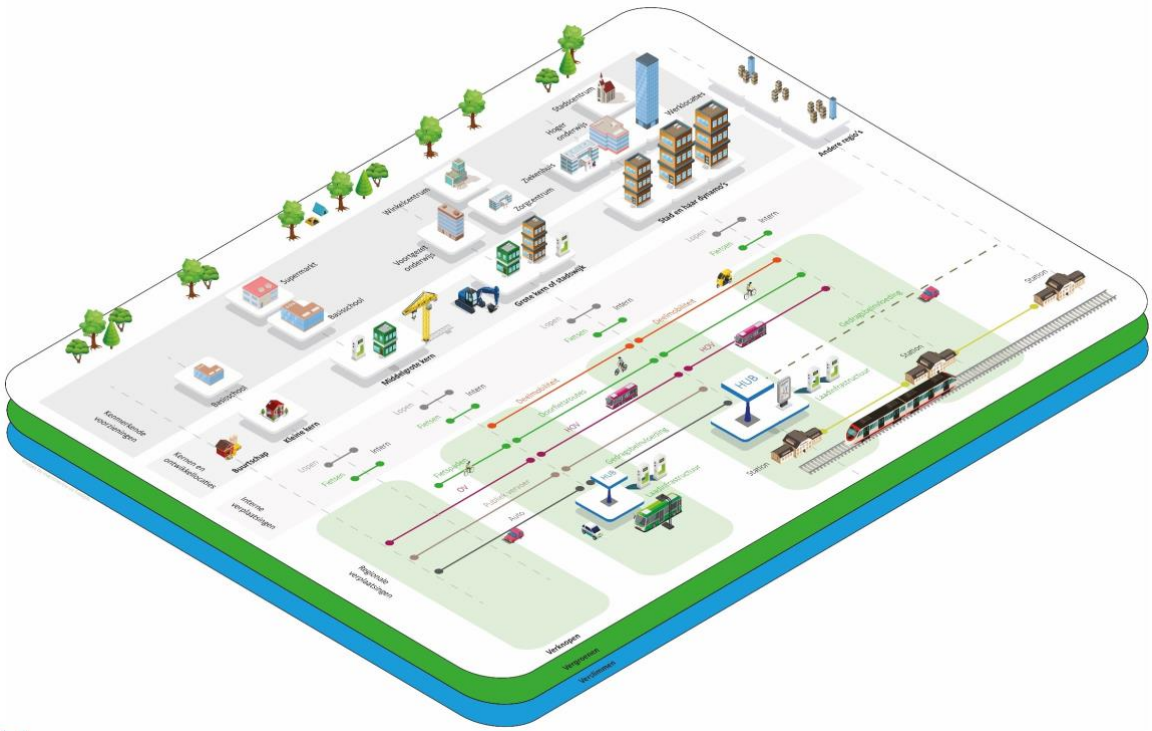
Met de hernieuwde komst van een ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening beoogt Rijksoverheid beter te sturen op het gebruik van de beschikbare ruimte. Hierbij kijkt de Rijksoverheid niet meer alleen naar de traditionele ruimtelijke onderwerpen, zoals waar bouwen we hoeveel huizen en waar bouwen we bedrijventerreinen. Er wordt ook gekeken naar (de impact op) veiligheid, gezondheid, milieu, landschappelijke en stedenbouwkundige waarden, cultureel erfgoed, natuur, klimaat en inclusiviteit.

Voor Assen betekent dit dat het wenselijk is om meer in te zetten op het mengen van het ruimtegebruik met behoud van ruimtelijke kwaliteit. Hieraan kan worden bijgedragen door de

ruimte voor het gemotoriseerde verkeer te beperken. Daarmee maken we ruimte om een mooiere stad te kunnen bouwen. Door ruimte voor gemotoriseerd verkeer terug te geven aan ruimte voor groen of actieve mobiliteit helpen we vraagstukken op gebied van gezondheid, milieu en klimaatadaptatie op te lossen.

A.2 Regio Groningen-Assen – wonen en mobiliteit

Op het gebied van woningbouw, bedrijvigheid, economie en mobiliteit werken we samen met ons omliggende gemeentes. Deze samenwerking gaat vaak via de Regio Groningen-Assen (RGA). We maken binnen de RGA afspraken over de bouw van 36.000 woningen en het mogelijk maken van 28.000 extra banen in de periode tot 2040. Die woningen en banen leiden ook tot mobiliteit en een behoefte aan wegen, fietspaden, wandelpaden en openbaar vervoer.
In RGA-verband is ervoor gekozen vooral in te zetten op het verbeteren van fietsverbindingen (onder andere Doorfietsroutes) en het stimuleren van keten- en deelmobiliteit. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat de (deel)auto onderdeel is van ketenmobiliteit. Assen kan hier zelf een voortrekkersrol in spelen door de inzet van Cityline te verbeteren of maatregelen te nemen om vervoersarmoede onder bepaalde doelgroepen te voorkomen.
Daarnaast moet het makkelijker worden om met de fiets een deel van de reis te maken. Dit betekent dat we de fietsenstallingen op P+R-voorzieningen en mobiliteitshubs verbeteren. Hiermee maken we het voor forensen makkelijker om anders te reizen dan met de auto. Zo verbeteren we de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Assen.



Figuur 25: schematische weergave van de samenhang in regionale mobiliteitssysteem, bron Regio Groningen – Assen (2024)

A.3 Provincie Drenthe – mobiliteit en verkeersveiligheid

De provincie Drenthe is voor Assen een belangrijke partner waarmee afspraken worden gemaakt. Deze afspraken gaan over het mobiliteitssysteem in Drenthe en het verbeteren van de verkeersveiligheid. De nadruk ligt op het stimuleren van actieve mobiliteit: slimmer reizen, anders reizen en schoner reizen. De basis hiervoor ligt in het klimaatakkoord en het strategisch plan verkeersveiligheid Drenthe.

Samen met de provincie zetten we ons in om de verkeersveiligheid te verbeteren. De opgave is om in 2050 géén verkeersslachtoffers meer te hebben. Dit betekent dat we in 2040 hier al een forse stap in hebben gezet. Verkeersveiligheid heeft onze permanente aandacht.

Het kostbaarste onderdeel is het investeren in onze infrastructuur. We streven ernaar dat in 2040 al onze wegen zijn ingericht op een manier die past bij de ingestelde maximumsnelheid. We willen niet langer genoegen nemen met wegen waar alleen een bord “30” staat maar de weginrichting nog 50km/u uitstraalt. Om dit betaalbaar te houden en zo kosteneffectief mogelijk te werken zorgen we ervoor dat we zoveel mogelijk aansluiten bij de onderhoudsplanning van wegbeheer en riolering.

Daarnaast is er de uitdaging om verouderde infrastructuur aan te passen aan de eisen van deze tijd. Het meest kosteneffectief is het om dit op groter schaalniveau te doen dan dat van individuele wegen of kruispunten. We sluiten hiervoor aan bij de integrale wijkaanpakken. Een voorbeeld hiervan is de wijkaanpak Pittelo. Binnen deze wijkaanpak zijn de eerste uitwerkingen van dit nieuwe mobiliteitsbeleid zichtbaar.

We weten dat ernstiger ongevallen vooral gebeuren op kruispunten, inclusief de kruispunten die geregeld worden door verkeerslichten. We monitoren in welke mate een verkeersregelinstallatie functioneert conform onze beleidsuitgangspunten. Door op deze manier te gaan werken kunnen we beter sturen hoe we willen dat het verkeer loopt, fietst of rijdt. Ook kunnen we door het inzetten van intelligente verkeersregelinstallaties beter voldoen aan monitoringsverplichtingen uit de Omgevingswet en het Schone Lucht-akkoord. Via intelligente verkeersregelinstallaties kunnen we namelijk verkeersdata van hogere kwaliteit verkrijgen.

Bijlage B: Autonome mobiliteit

Technisch mogelijk maar drempels voor grootschalige toepassing.
Er is al lange tijd een ontwikkeling gaande naar autonome mobiliteit. Autonoom rijden, varen en vliegen is technisch al (deels) mogelijk. Er zijn personenauto's met een autopilot-functie en veel auto's zijn al voorzien van adaptieve cruise control.
Hoewel technisch veel mogelijk is zijn er ook drempels voor grootschalige toepassing van autonome mobiliteit. De drempels liggen naast nog bestaande technische uitdagingen bijvoorbeeld op het vlak van wet- en regelgeving en de interactie tussen autonoom rijdende voertuigen en andere weggebruikers.
Ontwikkelingen gaan echter door, ook in Noord Nederland. In Appelscha en Scheemda is geëxperimenteerd met een autonoom rijdende bus. Een Asser ondernemer is nauw betrokken bij autonoom vliegen met drones. Qbuzz probeert op de remise in Groningen bussen autonoom door de was- en laadstraat te laten rijden.
De drie noordelijke provincies werken samen aan de ontwikkeling van autonome mobiliteit via @North.



Autonoom rijdende bus in Appelscha (bron: Dagblad van het Noorden)

In Assen kansen en mogelijkheden benutten.
Als gemeente Assen kunnen we anticiperen op autonome mobiliteit. We kunnen niet de ontwikkeling zelfstandig versnellen of sturen. Toch liggen er wellicht kansen.
Om de ontwikkeling van autonome mobiliteit verder te helpen is behoefte aan concrete praktische toepassingen waarmee een reëel probleem wordt opgelost en waarvan kan worden

geleerd. Als stad kunnen we, binnen randvoorwaarden, ruimte bieden voor dergelijke toepassingen en daarvoor samenwerking zoeken met @North en andere partijen.

Een enkel voorbeeld van mogelijke toepassingen:

- Assen is TT stad. Op het circuit worden regelmatig evenementen georganiseerd waar veel mensen op af komen. Dat levert doorgaans veel autoverkeer op. Het is wellicht mogelijk om met partijen na te denken over een autonoom rijdende bus tussen het station of parkeerplaatsen op afstand van het circuit en het circuit;
- Bepaalde wijken in Assen zijn niet of matig ontsloten door openbaar vervoer. Voor bepaalde doelgroepen zijn de afstanden tot het station of de bushalte daardoor niet meer te overbruggen. Misschien kunnen we experimenteren met mogelijkheden om met autonoom rijdende voertuigen het first- en last mile- vervoer voor deze doelgroep te verzorgen. Een dergelijke toepassing kan wellicht ook worden vertaald naar het concept van de hub taxi;
- We kunnen nadenken over autonoom vervoer tussen het station en het Drents museum en centrum. Voor bepaalde doelgroepen is deze afstand te ver om te lopen;

Gemeente Assen

15 januari ’25,
Gemeente Assen

info@assen.nl
140592
www.assen.nl