

Reactienota

op Mobiliteitsvisie Emmen 2040

Bijlage bij het raadsvoorstel tot vaststelling van de
Mobiliteitsvisie 2040 ‘Emmen zet stappen’



Gemeente Emmen, januari 2026

Inleiding

Van 1 oktober tot en met 13 november 2025 lag het ontwerp van de Mobiliteitsvisie 2040 'Emmen zet stappen' ter inzage. Dit is bekendgemaakt via de gebruikelijke kanalen en per e-mail gedeeld met direct betrokkenen, met het verzoek om te reageren. In deze nota worden de ontvangen reacties besproken.

Leeswijzer

Binnen de inspraakperiode zijn er tien unieke zienswijzen binnengekomen. In deze nota zijn de opmerkingen op volgorde van ontvangst samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. De structuur is als volgt:

1.1: Samenvatting van de opmerking

A: Reactie van de gemeente

B: Conclusie

Vervolgens zijn alle in de ontwerpvisie aangebrachte wijzigingen in een tabel verzameld.

Overzicht ontvangen zienswijzen

	Zaak nr.	Indiener zienswijze	Ontvangen op
1	290571-2025: 498494	Inwoner	20 oktober
2	290571-2025: 905948	Veiligheidsregio Drenthe (VRD)	24 oktober
3	290571-2025: 972922	Ondernemend Emmen	29 oktober
4	290571-2025: 649917	Transport en Logistiek NL (TNL)	30 oktober
5	189461-2023:836621	ProRail*	5 november
6	290571-2025: 320493	GGD Drenthe	11 november
7	290571-2025: 734157	Gemeente Borger - Odoorn	12 november
8	290571-2025: 487432	OV-bureau Groningen Drenthe	13 november
9	189461-2023:813497	Staatsbosbeheer*	13 november
10	189461-2023: 337687	Provincie Drenthe*	19 november

Tabel: Overzicht ontvangen zienswijzen

* De zienswijzen van ProRail, Staatsbosbeheer en de Provincie Drenthe zijn gericht tegen de Omgevingsvisie 2040 waarvan een ontwerp gelijktijdig ter inzage lag. De opmerkingen die betrekking hebben op het domein mobiliteit zijn ook in deze Reactienota op de Mobiliteitsvisie 2040 opgenomen en verwerkt.

Alle zienswijzen zijn als bijlage toegevoegd en openbaar. In verband met privacywetgeving (Wbp) zijn namen en contactgegevens geanonimiseerd.

Reactie op zienswijzen

A. Inwoner

1.1	Fietsverbindingen moeten aantrekkelijk en afwisselend zijn, met routes die niet langs drukke autowegen lopen maar door het landschap, met groen en rustpunten. Denk dus vanuit de fietser: maak de route leuk, comfortabel en uitnodigend.
A	Om meer en verder te fietsen zet de visie in op directe, comfortabele en veilige routes (zie pagina 24, <i>'Meer en verder fietsen'</i>). Dit betekent niet dat routes door het landschap moeten verdwijnen. De suggesties om fietsroutes ook leuk te maken, worden meegenomen bij de uitwerking van plannen. De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

1.2	Landbouwverkeer moet zoveel mogelijk uit dorpskernen worden geweerd vanwege overlast door geluid en trillingen. In plaats daarvan zouden andere wegen geschikt gemaakt moeten worden voor dit zware verkeer.
A	De zorgen over geluid en trillingen door landbouwverkeer in dorpskernen zijn begrijpelijk. Tegelijkertijd is Emmen een agrarische regio waar landbouwverkeer een vanzelfsprekend onderdeel is van het dagelijks leven. De visie zet daarom in op het faciliteren van landbouwverkeer op wegen die daarvoor geschikt zijn, zodat de overlast in dorpen zoveel mogelijk wordt beperkt (zie pagina 25 <i>"Landbouwverkeer faciliteren op geschikte wegen"</i>). De suggestie om alternatieve routes te verbeteren sluit goed aan bij deze aanpak en wordt afgewogen bij de verdere uitwerking.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

2. Veiligheidsregio Drenthe (VRD)

2.1	Als treinen met gevaarlijke stoffen direct het Getec-terrein kunnen bereiken, verbetert dit de veiligheid in het centrum en zijn er meer ontwikkelmogelijkheden in het centrum. Nu keren treinen nog bij station Emmen.
A	De visie zet in op het ontwikkelen van een vitale binnenstad van betekenis (zie pagina 35, <i>'Ruimte voor het ontwikkelen van een vitale binnenstad van betekenis'</i>). De suggestie om gevaarlijke stoffen via een directe aftakking naar het GETEC-terrein te vervoeren wordt herkend als kans voor zowel veiligheid als ruimtelijke ontwikkeling. In de visie wordt het belang van een veilig en efficiënt logistiek netwerk onderstreept, waarbij multimodale ontsluiting en het beperken van risico's centraal staan. Deze suggestie wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van de Nedersaksenlijn en logistieke infrastructuur.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

2.2	Plaats brandstoffen of energie opslagsystemen zo dat een veilige woon- /werkomgeving mogelijk is. Afstemming met diensten zoals de VRD zorgt voor een integrale brede veiligheid.
A	De visie erkent het belang van een veilige inpassing van energie- en brandstofopslag (zie Hoofdstuk 5, Dimensie 'Schoon & Duurzaam'). Afstemming met veiligheidsdiensten zoals de VRD is een vast onderdeel van het proces bij ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. Deze zienswijze sluit aan bij het uitgangspunt om veiligheid integraal te borgen. De opmerking wordt verder voor kennisgeving aangenomen.

B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.
---	---

2.3	Over het spoor worden ook gevaarlijke stoffen vervoerd. Betrek daarom diensten zoals het VRD vroegtijdig bij het onderzoek naar het verdiept aanleggen van het spoor in het centrum van Emmen.
A	Het verdiept aanleggen van het spoor in het centrum van Emmen is een maatregel die nadrukkelijk wordt onderzocht in de visie (zie pagina 27, ' <i>Verminderen barrières</i> '). Vroegtijdige betrokkenheid van de VRD is essentieel en wordt meegenomen in de verdere planvorming.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie. Ook opmerking 5.3 (ProRail) gaat over de verdiepte spoorligging en heeft niet geleid tot aanpassing van de visie.

2.4	Tip: neem ter promotie het veenpark in Barger-Compascuum op in een fietsroute in de omgeving.
A	De mobiliteitsvisie beschrijft de hoofdlijnen van het mobiliteitsbeleid. In de visie wordt ingezet op iconroutes en het versterken van toeristische verbindingen (zie pagina 27, ' <i>Versterken Emmen als recreatieve bestemming</i> '). De suggestie om het veenpark op te nemen in fietsroutes wordt overgebracht naar de betreffende afdeling om mee te nemen bij verdere uitwerking van het recreatieve fietsnetwerk.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

2.5	Houd rekening met de bereikbaarheid voor hulpdiensten bij het toepassen van het STOMP-principe.
A	Het STOMP-principe is leidend bij gebiedsontwikkeling (zie pagina 33, ' <i>STOMP-principe leidend bij gebiedsontwikkeling</i> '). Veiligheid en bereikbaarheid voor hulpdiensten blijven altijd randvoorwaardelijk. De reactie wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van ruimtelijke plannen.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie. Ook opmerkingen 6.2 (GGD) en 8.9 (OV-bureau) gaan over het STOMP-principe en hebben niet geleid tot aanpassing van de visie.

2.6	Bij een eventuele aanleg van een noordelijke rondweg kan ook de route gevaarlijke stoffen worden herzien.
A	De suggestie om bij een eventuele aanleg van een noordelijke rondweg ook de routing van gevaarlijke stoffen te herzien, wordt als waardevol beschouwd. In de Mobiliteitsvisie 2040 is de verkenning van een noordelijke rondweg opgenomen op de Kaart Mobiliteitsvisie (bijlage 3). In de visie zelf wordt deze rondweg genoemd als een mogelijke maatregel om de leefkwaliteit in de stad te verbeteren (zie pagina 36: "Doorgaand verkeer soepel via de Rondweg, minder verkeer door de stad"). Ook andere partijen, zoals Ondernemend Emmen (opmerking 3.2) en de gemeente Borger-Odoorn (opmerking 7.1), zien potentiële voordelen van een noordelijke rondweg. Om recht te doen aan zowel de kaart als de ingebrachte zienswijzen, is het nodig om de verkenning van een noordelijke rondweg expliciet te benoemen in de dimensie 'Verbinden' (hoofdstuk 3). Daarmee wordt duidelijk dat deze maatregel niet alleen ruimtelijke kwaliteit

	dient, maar ook een rol kan spelen in het verbeteren van de bereikbaarheid, externe veiligheid en verkeersveiligheid.
B	De verkenning van de mogelijkheden voor aanleg van een noordelijke rondweg wordt toegevoegd aan de Dimensie Verbinden (hoofdstuk 3).

2.7	Naar verwachting is voor vrachtverkeer voor de korte afstanden elektrificatie het meest geschikt, en krijgt waterstof de voorkeur als brandstof voor het afleggen van langere afstanden.
A	De verschuiving naar elektrisch transport speelt een cruciale rol in het verduurzamen van de mobiliteitssector. Het Nationaal Plan Energiesysteem (NPE) en de prognoses van ElaadNL 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, terwijl ook aanzienlijk deel van het vrachtvervoer op elektriciteit zal rijden. Het deel dat niet elektrisch gaat worden, zal naar verwachting worden ingevuld door een combinatie van biobrandstoffen en waterstof. Dit laatste komt in de visie onvoldoende naar voren.
B	De inzet van een combinatie van biobrandstoffen en waterstof, naast elektrificatie, wordt toegevoegd aan het kopje 'Wat zien we' in de Dimensie 'Schoon en Duurzaam' (hoofdstuk 5).

3. Ondernemend Emmen

3.1	In het mobiliteitssysteem moet de auto niet worden gezien als probleem maar als onderdeel van de oplossing, mits slim gefaciliteerd, schoon en veilig.
A	De visie erkent dat de auto een belangrijke rol blijft spelen, zeker in het buitengebied. Het realiseren van een goede balans tussen het aantal rijdende en geparkeerde auto's en de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de omgeving is essentieel. Daarbij vormt parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen een belangrijke randvoorwaarde voor leefbaarheid, bereikbaarheid en economische vitaliteit. De visie streeft ernaar dat het aantal parkeerplaatsen aansluit bij de specifieke situatie in een gebied (Hoofdstuk 4, Dimensie 'Ruimte maken'). In dorpen en wijken met een relatief hoog autobezit kan dit betekenen dat extra parkeerplaatsen worden toegevoegd. Tegelijkertijd zien we mogelijkheden om bestaande parkeercapaciteit beter te benutten. Het is niet wenselijk om openbare ruimte structureel in te richten voor parkeerplaatsen die slechts op piekmomenten nodig zijn — zeker niet in centra of nabij stations. Traditioneel wordt bij planontwikkeling het benodigde aantal parkeerplaatsen berekend en gereserveerd. Als dit principe ongewijzigd blijft, zal de ruimte die exclusief voor de auto wordt ingericht blijven toenemen. Voor het verbeteren van de leefkwaliteit in Emmen is er voldoende potentieel om autoverplaatsingen te vervangen door alternatieven. Hiervoor wordt het STOMP-principe gehanteerd: bij dit ontwerp-principe staat niet langer de auto centraal, maar beginnen we bij de voetganger (Stappen), gevolgd door de fietser (Trappen), het Openbaar Vervoer, gedeelde mobiliteitsoplossingen en pas als laatste de privéauto. Het STOMP-principe sluit de privéauto dus niet uit. Maar door mobiliteit anders te benaderen, kunnen we de schaarse ruimte efficiënter benutten en tegelijkertijd ruimte creëren voor ruimtelijke opgaven zoals woningbouw, vergroening, klimaatadaptatie en wateropvang. Zo werken we aan een toekomstbestendige en leefbare gemeente.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

3.2	Een noordelijke rondweg is essentieel om doorgaand verkeer uit de stad te weren, de leefbaarheid in de binnenstad te verbeteren en de doorstroming voor logistiek verkeer te garanderen.
A	De opmerking bevestigt de richting die de gemeente wil inslaan. In de Mobiliteitsvisie 2040 is de verkenning van een noordelijke rondweg opgenomen op de Kaart Mobiliteitsvisie (bijlage 3). In de visie zelf wordt deze rondweg genoemd als een mogelijke maatregel om de leefkwaliteit in de stad te verbeteren (zie pagina 36: “Doorgaand verkeer soepel via de Rondweg, minder verkeer door de stad”). Ook andere partijen, zoals de Veiligheidsregio Drenthe (opmerking 2.6) en de gemeente Borger-Odoorn (opmerking 7.1), zien potentiële voordelen van een noordelijke rondweg. Om recht te doen aan zowel de kaart als de ingebrachte zienswijzen, is het nodig om de verkenning van een noordelijke rondweg expliciet te benoemen in de dimensie ‘Verbinden’ (hoofdstuk 3). Daarmee wordt duidelijk dat deze maatregel niet alleen ruimtelijke kwaliteit dient, maar ook een rol kan spelen in het verbeteren van de bereikbaarheid, externe veiligheid en verkeersveiligheid.
B	De verkenning van de mogelijkheden voor aanleg van een noordelijke rondweg wordt toegevoegd aan de Dimensie Verbinden (hoofdstuk 3).

3.3	Het verder opwaarderen van de N34, met verdubbeling van het deel tussen Emmen en De Punt, is een noodzakelijke vervolgstap voor het waarmaken van ambities (veiligheid, economische bereikbaarheid en verstedelijking).
A	De N34 is een belangrijke verbindingsweg voor Emmen en de regio. Het is een weg waar te vaak ongelukken gebeuren. Daarnaast staat het verkeer bij het verkeersplein Gieten in de spits regelmatig vast. Dat zorgt voor vertraging voor al het verkeer, maar ook voor onveilige situaties. Daarom heeft de provincie Drenthe onderzocht hoe de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en het openbaar vervoer verbeterd kunnen worden. Uit dit onderzoek blijkt dat de beste oplossing een fly-over (viaduct over het verkeersplein) bij het verkeersplein Gieten is, gecombineerd met de verdubbeling van de N34 tussen Eext en Gasselte (bron: Provincie Drenthe). De visie onderkent het belang van goede regionale verbindingen en multimodale ontsluiting. De visie kiest nadrukkelijk voor het beter benutten van infrastructuur, het stimuleren van duurzame en multimodale mobiliteit en de ontwikkeling van de Nedersaksenlijn als structurele verbetering van de bereikbaarheid en als motor voor gezonde verstedelijking. Een volledige verdubbeling van de N34 is op dit moment niet aan de orde.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

3.4	Station Zuid moet opgewaardeerd worden tot OV-hub met een hoogwaardige stationsomgeving, goede fietsaansluitingen en stallingsmogelijkheden en voldoende parkeervoorzieningen.
A	De visie benoemt het belang van stations als motoren van gezonde verstedelijking. Daarvoor moeten de stations goed bereikbaar en de stationsgebieden comfortabel zijn. Overeenkomstig de Kaart Mobiliteitsvisie (bijlage 3) is station Zuid aangewezen als OV-hub. In de visie staat op pagina 20 dat alleen het stationsgebied van Emmen versterkt wordt (<i>‘Stationsgebied Emmen, de ontvangstruimte van de regio’</i>). Dit ‘versterken’ moet gelden voor alle stations.
B	De inhoud van het kopje <i>‘Stationsgebieden, de ontvangstruimtes van de regio’</i> in de Dimensie ‘Verbinden’ (hoofdstuk 3) wordt verbreed naar alle station.

4. Transport en logistiek Nederland (TLN)

4.1	De gemeente Emmen moet zich hard maken voor een clean energy hub in de buurt van de A37 met voldoende ruimte voor truckparking.
A	Deze mening wordt gedeeld. De visie zet ook in op de ontwikkeling van een clean energy hub nabij de A37 (pagina 45, <i>'Tankhubs voor snelladen en duurzame brandstoffen'</i>). Knooppunt Veenoord en knooppunt Klazienaveen zijn in de Kaart Mobiliteitsvisie (bijlage 3) opgenomen als zoekgebied daartoe. De combinatie met truckparking en aanvullende voorzieningen versterkt het vestigingsklimaat.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie. Opmerking 10.1 (Provincie Drenthe) gaat ook over een clean energy hub en heeft geleid tot aanscherping van de tekst onder het kopje <i>'Tankhubs voor snelladen en duurzame brandstoffen'</i> op pagina 45.

4.2	<i>'Kleinschaliger vrachtvervoer in de binnenstad'</i> (pagina 36) kan leiden tot juist meer verkeersbewegingen wat de verkeersveiligheid en de duurzaamheid niet ten goede komt. Graag gezamenlijk bekijken hoe de winkels en de horeca in het centrum van Emmen op een toekomstbestendige manier bevoorraad kunnen blijven worden.
A	Het realiseren van een transitie naar duurzamere stadslogistiek is inderdaad makkelijker gezegd dan gedaan: de vele betrokken stakeholders (leveranciers, vervoerders, lokale ondernemers, inwoners en overheden) hebben verschillende belangen, verantwoordelijkheden en handelingsperspectieven. De visie erkent dat kleinschalige stadslogistiek zorgvuldig moet worden georganiseerd (pagina 44, <i>'Slimmer organiseren van stadslogistiek en pakketbezorging'</i>). Samenwerking met ondernemers is essentieel om tot een toekomstbestendige oplossing te komen. De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen en meegenomen in de verdere uitwerking van duurzame stadsdistributie. Het aanbod van TLN om mee te denken wordt gewaardeerd.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

5. ProRail*

*De zienswijze van ProRail is gericht tegen de Omgevingsvisie 2040 waarvan het ontwerp gelijktijdig ter inzage lag. De opmerkingen die de Mobiliteitsvisie 2040 raken zijn in deze Reactienota verwerkt.

5.1	Het spoornetwerk moet voldoende ruimte behouden om veilig en toekomstbestendig te functioneren. ProRail vraagt om haar belangen mee te nemen bij de uitwerking in omgevingsplannen en om bij alle ambities nauw af te stemmen met de MIRT-Verkenning Nedersaksenlijn.
A	Bij ontwikkelingen nabij het spoor wordt rekening gehouden met de genoemde aspecten. De ambities tot het spoor brengt de gemeente in de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn in.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

5.2	Ontwikkelingen nabij het spoor kunnen de bereikbaarheid versterken, maar ook conflicteren met het functioneren van het spoor. ProRail vraagt om voldoende afstand tot het spoor en een zorgvuldig ontwerp bij woningbouw, bedrijventerreinen, ecologische verbindingen en mobiliteitshubs. Specifiek wordt gevraagd om duurzame verbindingen naar stations en aandacht voor overwegveiligheid.
-----	--

A	De visie zet in op gezonde verstedelijking in stationsgebieden en het functioneren van de stationsgebieden als knooppunten die goed bereikbaar zijn en waar je makkelijk en comfortabel aankomt of overstapt (zie pagina 20 'Stationsgebieden, de ontvangstruimtes van de regio). Ook zet de visie in op een verdiepte ligging van het spoor, o.a. om het aantal spoorwegovergangen te verminderen (zie pagina 27 'Verminderen barrières'). Bij ontwikkelingen nabij het spoor wordt rekening gehouden met de genoemde aspecten en zo nodig vroegtijdig in overleg getreden.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie. Opmerking 3.4 (Ondernemend Emmen) gaat ook over stationsgebieden en heeft geleid tot aanscherping van de tekst.

5.3	ProRail verzoekt om bij de gewenste verdiepte ligging van het spoor ook een alternatief met ongelijkvloerse overwegen te onderzoeken. Dit alternatief is mogelijk financieel haalbaarder en biedt vergelijkbare veiligheid. Daarbij wordt verzocht om ruimtelijke reserveringen aan te houden voor toekomstige spooruitbreidingen en stationsaanpassingen.
A	In het proces van het opstellen van de Omgevingsvisie is de afweging gemaakt tussen ongelijkvloerse overwegen of het verdiept aanleggen van de spoorbaan. De keuze voor een verdiepte spoorligging is gericht op het verminderen van barrièrewerking in het centrum en het versterken van de verbinding tussen wijken. Deze oplossing beperkt geluidsbelasting, voorkomt wachttijden bij overwegen voor stedelijk verkeer en vraagt minder ruimte dan alternatieven. Bij de uitwerking wordt rekening gehouden met toekomstige spoor- en stationsaanpassingen. Afstemming vindt plaats binnen de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn en de Verkenning Gebiedsontwikkeling Nedersaksenlijn, in samenhang met ontwikkelingen in Emmen. Vroegtijdige betrokkenheid van ProRail is essentieel en wordt meegenomen in de verdere planvorming.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie. Ook opmerking 2.3 (VRD) gaat over de verdiepte spoorligging en heeft niet geleid tot aanpassing van de visie.

5.4	ProRail merkt op dat er nog geen overleg is geweest over de verplaatsing van het rangeerterrein. Een nieuwe locatie moet minimaal dezelfde fysieke en milieuruimte bieden en volledig operationeel zijn vóór verwijdering van het bestaande terrein. ProRail vraagt om duidelijkheid over financiering van deze verplaatsing.
A	Het verplaatsen van het rangeerterrein staat in de Mobiliteitsvisie niet vermeld. Voor een inhoudelijke reactie wordt verwezen naar de Reactienota van de Omgevingsvisie 2040.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

5.5	Zichtlijnen naar stations moeten behouden blijven voor vindbaarheid en beleving. Daarbij dragen voorzieningen voor cultuur en levendigheid in de directe stationsomgeving bij aan sociale veiligheid rondom het station.
A	De zichtbaarheid en vindbaarheid, alsmede de aantrekkelijkheid zijn belangrijke uitgangspunten voor Emmen bij de ontwikkelingen rondom stationslocaties in het algemeen en rondom Emmen Centraal in het bijzonder. Dit uitgangspunt wordt bij de ontwikkeling van de spoorzone meegenomen.

B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.
---	---

5.6	Onderstations en relaiskasten moeten vrij blijven van bebouwing en goed bereikbaar zijn voor onderhoud. Er moet minimaal 5 meter afstand worden gehouden, met hekwerk op die grens.
A	Bij concrete uitwerking van programma's en projecten nabij het spoor worden de genoemde aspecten meegenomen. Zo nodig wordt vroegtijdig in overleg getreden.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

5.7	Externe veiligheid, geluid, trillingen, overwegveiligheid, waterpeil, windhinder, schaduwwerking en reflectie van zonnepanelen vragen aandacht bij de uitwerking van plannen. Deze aspecten zijn cruciaal voor een veilige en leefbare omgeving nabij het spoor. Zonneparken mogen geen negatieve invloed hebben op seinen of spoorinfrastructuur.
A	Bij concrete uitwerking van programma's en projecten nabij het spoor worden de genoemde aspecten meegenomen. Zo nodig wordt vroegtijdig in overleg getreden.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

5.8	Bureau Spoorbouwmeester en het Spoorbeeld zijn goede hulpmiddelen voor ruimtelijke kwaliteit. ProRail biedt aan om vroegtijdig mee te denken bij planvorming.
A	Bij concrete uitwerking van programma's en projecten nabij het spoor worden de genoemde aspecten meegenomen. Het aanbod van ProRail om vroegtijdig mee te denken wordt gewaardeerd.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

6. GGD Drenthe

6.1	De GGD adviseert om de mobiliteitsvisie inhoudelijk af te stemmen op omgevingsplannen voor een samenhangende aanpak van brede welvaart. Nu zijn er tegenstrijdigheden, zoals parkeernormen bij vrijstaande woningen versus de ambitie om autogebruik te verminderen. Afstemming zorgt voor een gezonde, duurzame en beweegvriendelijke leefomgeving.
A	De visie legt hoofdkeuzes vast voor het toekomstige mobiliteitsbeleid. Omgevingsplannen dienen, na vaststelling, inhoudelijk afgestemd te worden op de gemaakte keuzes.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

6.2	Het STOMP-principe wordt positief ontvangen, maar mist concrete kaders voor toepassing. De GGD vraagt hoe ontwikkelaars worden gestimuleerd en hoe de gemeente toetst of ontwerpen voldoen. Daarnaast adviseren zij om het verlagen van parkeernormen explicieter op te nemen, omdat fysieke maatregelen effectiever zijn dan gedragsverandering.
A	De visie omarmt het STOMP-principe (zie pagina 33 'STOMP-principe leidend bij gebiedsontwikkeling') en zet in op het verder terugbrengen van de parkeervraag (pagina 35 'Vraag naar parkeerplaatsen verder terugbrengen'). Om handen en voeten te geven aan de strategie wordt nog een uitvoeringsplan opgesteld. De constatering dat concrete kaders missen klopt dus en de suggesties om de strategie tot een succes te maken worden meegenomen bij de uitwerking.

B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie. Ook opmerking 2.5 (VRD) en opmerking 8.9 (OV-bureau) gaan over het STOMP-principe en hebben niet geleid tot aanpassing van de visie.
---	---

6.3	De visie noemt ontmoediging van autoverkeer rond scholen, maar de GGD adviseert dit te versterken door autoluwe of autovrije schoolstraten als expliciet beleid op te nemen. Een concrete ambitie, zoals een percentage schoolstraten transformeren, wordt aanbevolen. Dit sluit aan bij landelijke richtlijnen van CROW.
A	De visie erkent dat veel ouders hun kind met de auto naar school brengen met negatieve gevolgen voor zowel verkeersveiligheid als de zelfredzaamheid van kinderen op latere leeftijd (zie Dimensie 'Veilig meedoen', hoofdstuk 6). De concrete acties komen terug in uitvoeringsprogramma's.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

6.4	Hoewel vergroening en klimaatadaptatie worden genoemd, ontbreekt aandacht voor groene parkeeroplossingen. De GGD adviseert om ambities concreet te maken en klimaatadaptieve maatregelen, zoals groene tegels, op te nemen. Dit draagt bij aan een duurzame openbare ruimte.
A	Klimaatadaptief ontwerpen is een van de gemeentelijke opgaves die voortkomt uit het Integraal Beleidsplan Openbare Ruimte (IBOR). De aangedragen suggestie wordt meegegeven aan de projectteams die over de inrichting gaan.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

6.5	Gezondheid en brede welvaart zijn kernpunten in de visie, maar ontbreken in het monitoringsplan. De GGD stelt voor om gezondheid als indicator op te nemen, zodat de impact van mobiliteitsmaatregelen structureel gevolgd kan worden. Gebruik van bestaande GGD-data, zoals de Gezondheidsmonitor, wordt aanbevolen.
A	De Mobiliteitsvisie 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 (zie pagina 66 van de visie). De opmerking wordt gedeeld maar de Mobiliteitsvisie is niet het juiste instrument om te monitoren op trends in gezondheid. Voorgesteld wordt om samen met de GGD, in afstemming met de Omgevingsvisie, nader te bekijken hoe wel effectief gemonitord kan worden op trends in gezondheid.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

7. Gemeente Borger-Odoorn

7.1	De aanleg van een noordelijke rondweg als provinciale stroomweg (100 km/u) wordt ondersteund, omdat dit sluipverkeer in dorpen van Borger-Odoorn kan verminderen. Wel is zorgvuldige landschappelijke inpassing door het Valtherbos essentieel.
A	De visie erkent het belang van een robuuste regionale ontsluiting en sluit aan bij het idee om leefbaarheid te verbeteren in wijken en dorpen. In de Mobiliteitsvisie 2040 is de verkenning van een noordelijke rondweg opgenomen op de Kaart Mobiliteitsvisie (bijlage 3). In de visie zelf wordt deze rondweg genoemd als een mogelijke maatregel om de leefkwaliteit in de stad te

	verbeteren (zie pagina 36: “Doorgaand verkeer soepel via de Rondweg, minder verkeer door de stad”). Ook andere partijen, zoals de Veiligheidsregio Drenthe (opmerking 2.6) en Ondernemend Emmen (opmerking 3.2), zien potentiële voordelen van een noordelijke rondweg. Om recht te doen aan zowel de kaart als de ingebrachte zienswijzen, is het nodig om de verkenning van een noordelijke rondweg expliciet te benoemen in de dimensie ‘Verbinden’ (hoofdstuk 3). Daarmee wordt duidelijk dat deze maatregel niet alleen ruimtelijke kwaliteit dient, maar ook een rol kan spelen in het verbeteren van de bereikbaarheid, externe veiligheid en verkeersveiligheid.
B	De verkenning van de mogelijkheden voor aanleg van een noordelijke rondweg wordt toegevoegd aan de Dimensie Verbinden (hoofdstuk 3). Ook opmerking 9.1 van Staatsbosbeheer gaat over de inpassing van mobiliteitsmaatregelen in bossen en omgeving (waaronder de noordelijke rondweg) maar heeft niet geleid tot aanpassing van de visie.

7.2	De bestaande rondweg moet een volwaardige stroomweg worden met een snelheidsregime van 100 km/u vanwege het belang in het regionale netwerk, mocht de noordelijke rondweg niet worden gerealiseerd.
A	De visie erkent het belang van een robuuste regionale ontsluiting. De opmerking wordt voor kennisname aangenomen. Het ombouwen van de Rondweg naar een 100 km/h weg is op dit moment niet aan de orde.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

7.3	De voorgestelde mobiliteitshub aan de N34 bij afslag Klijndijk / Emmen-Noord wordt gesteund vanwege de samenkomst van diverse verkeersstromen. Een hoogwaardige OV-aansluiting maakt het een efficiënt overstappunt voor inwoners en bezoekers van de BOCE-gemeenten. Dit versterkt de regionale bereikbaarheid en het gebruik van duurzaam vervoer.
A	De visie benoemt het zoekgebied voor een mobiliteitshub aan de N34 expliciet (zie Kaart mobiliteitsvisie, bijlage 3). Verdere uitwerking vindt plaats in overleg met regionale partners.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

7.4	De Nedersaksenlijn wordt gezien als een belangrijke verbetering voor bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio. Directe spoorverbindingen met grote steden vergroten toegang tot werk, onderwijs en zorg. Stationsgebieden moeten worden ontwikkeld met functies zoals wonen, onderwijs en zorg, en andersom moeten bestaande voorzieningen worden verbonden met stations.
A	De visie ondersteunt de realisatie van de Nedersaksenlijn als structurele verbetering van de bereikbaarheid en als impuls voor gebiedsontwikkeling. De koppeling van stationsgebieden aan wonen, werken, onderwijs en zorg past binnen de integrale benadering van de visie. Dit sluit goed aan bij de wens om functies en stationsgebieden wederzijds te versterken.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

7.5	De Q-liner moet belangrijk blijven als snelle verbinding tussen dorpen langs de N34 en steden als Emmen en Groningen, ondanks de komst van de Nedersaksenlijn. Een route via de Odoorneweg is toekomstbestendig en vergroot de bereikbaarheid van Klijndijk, Valthe, 't Haantje en Emmermeer.
-----	---

A	Het behoud van snelle verbindingen tussen dorpen en steden blijft belangrijk (zie pagina 25 'Uitnodigend openbaar vervoer'). De suggestie om de route van de Qliner te verleggen naar de Odoornweg is voor kennisgeving aangenomen. Strategische haltes worden meegenomen in de uitwerking.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

7.6	Er is waardering voor de inzet op doorfietsroutes als stimulans voor duurzame mobiliteit. De F34, de route tussen Borger, Exloo, Emmen, Nieuw-Amsterdam, Dalen en Coevorden wordt actief ondersteund. Deze verbinding draagt bij aan gezondheid, bereikbaarheid en sociale participatie.
A	De visie zet sterk in op doorfietsroutes als onderdeel van duurzame mobiliteit en regionale verbinding (zie pagina 24 'Meer en verder fietsen'). De F34 (Hunebedbikeway) sluit aan bij de ambitie om fietsen aantrekkelijker te maken voor woon-werkverkeer en recreatie. Samenwerking met Borger-Odoorn en Coevorden is belangrijk en wordt actief gezocht.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

7.7	De verbinding Valthe–Weerdinge–Emmen is essentieel voor toegang tot voorzieningen aan de oostkant van Emmen. Deze ontbreekt in figuur 9 van de visie en moet worden opgenomen. Het is een belangrijke route voor de zuidkant van Borger-Odoorn.
A	Er is ervoor gekozen om op de kaartbeelden in de visie (o.a. figuur 9 en in bijzonder bijlage 3) voor autoverkeer alleen de bovenlokale verbindingen en de stadsentrees vanaf hoofdwegen (vanaf de A37, N34, N862 en N853) weer te geven. Dit om de multimodale bereikbaarheid beter tot uitdrukken te kunnen brengen. Dat lokale verbindingen, waaronder de route tussen Valthe en Emmen, niet expliciet zijn aangeduid betekent dus niet dat de visie inzet op het laten vervallen van deze routes.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

8. OV-bureau Groningen Drenthe

8.1	OV-bureau staat op pagina 10 niet vermeld als aanwezige bij het Werkatelier.
A	Het OV-bureau heeft deelgenomen aan het werkatelier op 10 april 2025 (zie bijlage 2, <i>Nota van Participatie</i> , pagina 74).
B	Het OV-bureau wordt toegevoegd aan de opsomming onder het kopje Participatieproces (pagina 10).

8.2	De auto is dominant in het verkeer rond Emmen, terwijl het OV een relatief klein aandeel heeft. Toch stappen dagelijks 4.000 mensen op station Emmen in bus of trein, waarmee station Emmen het grootste OV-knooppunt van Drenthe is. Deze belangrijke rol van het station verdient meer aandacht in de visie.
A	Hoewel autogebruik in onze gemeente dominant is, blijft goed openbaar vervoer belangrijk. De visie zet ook in op het op orde hebben van het OV- netwerk om mensen te verleiden om over te stappen naar duurzame vormen van vervoer (pagina 19 'Uitnodigend openbaar vervoer'). Ook zet de visie in op het versterken van het station als knooppunt en verbeteren van de treinverbindingen (zie pagina 20 'spoorstralen in Emmen'). De opmerking dat het belang van

	station Emmen onderbelicht wordt in de rubriek 'wat zien we' van de dimensie Verbinden (hoofdstuk 3) wordt gedeeld.
B	De tekst onder het kopje 'Wat zien we' in de dimensie 'Verbinden' (pagina 17) moet aangescherpt worden.

8.3	Er rijden momenteel geen goederentreinen tussen Coevorden en Rotterdam. Een verhoging van de frequentie op de Emmerlijn kan dit verder bemoeilijken, mogelijk alleen nog ruimte biedend in de nacht. Geluidsoverlast en infrastructuurbeperkingen moeten hierbij worden meegewogen.
A	De visie zet in op het versterken van de Euroterminal Coevorden als multimodaal logistiek knooppunt (zie pagina 23 'Benutten Euroterminal Coevorden als internationale transporthub') om op die manier ook voor goederenvervoer klimaatneutraal alternatief te kunnen bieden. Dit is een vereiste voor Urban Nodes. Daarbij is gekozen om bestaande faciliteiten in de regio beter te benutten. De opmerking dat er momenteel geen goederentrein rijdt naar Rotterdam is bevestigd vanuit Coevorden. Wel rijden er goederentreinen naar Duitsland. De tekst moet hierop worden aangepast. De consequenties voor het spoor als de Euroterminal beter wordt benut, worden betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen. Zo nodig wordt vroegtijdig met ProRail in overleg getreden.
B	De tekst onder het kopje 'Wat zien we?' in de dimensie Verbinden (hoofdstuk 4, pagina 17) en de tekst onder het kopje 'Benutten Euroterminal Coevorden als internationale transporthub' (pagina 23) moeten worden aangescherpt.

8.4	De tabel op pagina 18 lijkt ook doorgaand verkeer over de A37 te tonen, wat het autogebruik sterk vergroot. Mogelijk is 70% van dit verkeer slechts op doorreis. De meerwaarde van deze opname in de visie is twijfelachtig.
A	Het linker deel van de tabel op pagina 18 (bebouwde kom stad Emmen) is zonder de A37. Het rechter deel van de tabel (gemeente Emmen) is inclusief de A37. Uit de gegevens blijkt dat binnen de bebouwde kom van de stad Emmen procentueel vrijwel evenveel autoverkeer rijdt (87% vs. 90%). Dat opname van de A37 de getallen beïnvloedt is inderdaad waar, maar niet zodanig dat hierdoor conclusies anders zouden zijn.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

8.5	De gemeente streeft naar kwalitatief goede OV-verbindingen met hoge frequenties, lange bedieningsperioden en comfortabele haltes. Infrastructuur en doorstroming zijn hierbij cruciaal.
A	De visie zet in op uitnodigend openbaar vervoer (zie pagina 25 'Uitnodigend openbaar vervoer'). Adequate infrastructuur is randvoorwaardelijk.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

8.6	Het lage OV-gebruik is niet de reden voor het hoge autogebruik. Beperkte OV-frequenties en grotere afstanden spelen een grotere rol. Verzocht wordt om het vermelde op pagina 19 aan te passen.
A	De opmerking wordt gedeeld. Het lage OV-gebruik in onze gemeente kan geen reden zijn voor het hoge autogebruik.

B	De tekst onder het kopje ‘Welke bijdrage levert mobiliteit?’ in de Dimensie ‘Verbinden’ (hoofdstuk 4, pagina 19) moet aangescherpt worden.
---	--

8.7	Het belang van fietsparkeerplaatsen bij bushaltes wordt onderschreven. Mini-hubs met deelfietsen kunnen bedrijventerreinen beter bereikbaar maken.
A	De visie zet in op het versterken van ketenmobiliteit om het mobiliteitssysteem flexibel te maken en houden. Daarvoor moeten OV-knooppunten goed bereikbaar zijn en OV-haltes goede en voldoende fietsparkeerplaatsen hebben (pagina 24 ‘Meer en verder fietsen’). Ook zijn gerichte investeringen nodig in fiets- en OV-verbindingen om werklocaties bereikbaar te maken (zie pagina 25 ‘Uitnodigend openbaar vervoer’). Er is kennisgenomen van de waardering voor deze inzet.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

8.8	Het OV in dorpen voorziet nog steeds in een belangrijke behoefte, vooral op middellange en lange afstanden. De verbindingen tussen Emmen en omliggende kernen zijn overdag en ’s avonds goed, ondanks eerdere bezuinigingen. Wel staat de snelheid onder druk door o.a. verkeersremmende maatregelen; een balans tussen bereikbaarheid en exploitatie is nodig.
A	De ontwikkeling van een goed en betrouwbaar OV-netwerk is en blijft een continu proces. De visie zet in op het versterken van het basisnetwerk tussen Emmen, kerndorpen en regionale centra (pagina 25 ‘Uitnodigend openbaar vervoer’). Daarnaast zet de visie in op slimme OV-ontsluiting van dorpen en wijken (zie pagina 52 ‘Slimme OV-ontsluiting voor dorpen en wijken’). Dit door vervoer slimmer te organiseren en aanbod te combineren, waardoor met gelijkblijvende middelen meer mensen kunnen worden bereikt – om zo de bereikbaarheid van voorzieningen veilig te stellen.
B	De tekst onder het kopje “Uitnodigend openbaar vervoer’ (pagina 24) wordt aangepast.

8.9	Het STOMP-principe is goed, maar maatregelen om auto’s te ontmoedigen kunnen ook het OV negatief beïnvloeden. In Emmen deelt de bus vaak de infrastructuur met de auto, waardoor snelheidsverlagingen ook de bus raken.
A	Door in te zetten op het STOMP-principe (zie pagina 33, STOMP-principe leidend bij gebiedsontwikkeling’) wordt geprobeerd om gezonde en duurzame mobiliteit te bevorderen waaronder het OV. Daarbij zet de visie in op een verkeersveilige verkeersdeelname (zie Dimensie ‘Veilig meedoen’, hoofdstuk 6). Het streven is om het OV hier zo weinig mogelijk hinder van te laten ondervinden.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie. Ook opmerking 2.5 (VRD) en opmerking 6.2 (GGD) gaan over het STOMP-principe en hebben niet geleid tot aanpassing van de visie.

8.10	Het initiatief om kinderen kennis te laten maken met het OV wordt gewaardeerd. Ook ouderen kunnen baat hebben bij een soortgelijke ervaring. Het OV-bureau denkt graag mee over de invulling.
A	De visie zet in op het veilig meedoen van iedereen, jong en oud (zie ‘Dimensie Veilig meedoen’, hoofdstuk 6). Het aanbod van het OV-bureau om mee te denken hoe OV-ervaringen kunnen worden opgedaan, wordt gewaardeerd.

B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.
---	---

8.11	Het OV-bureau staat ervoor open samen met de gemeente en Publiek Vervoer de bereikbaarheid van kleine dorpen te verbeteren, ook op rustige momenten. Door vervoerstromen te combineren kan de bezetting van bussen worden verhoogd. Dit draagt bij aan een efficiënter OV-systeem.
A	De visie zet in op het slimmer organiseren van OV-verbindingen (pagina 52 ‘Slimme OV-ontsluiting voor dorpen en wijken’). Het aanbod van het OV-bureau om hierin mee te denken wordt gewaardeerd.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

8.12	Toegankelijkheid gaat verder dan fysieke voorzieningen; ook het begrijpen en betalen van het systeem is belangrijk. Gewaardeerd wordt dat de gemeente hier aandacht aan besteedt. De Meedoenpas kan hierbij een oplossing bieden voor mensen met een smalle beurs.
A	De visie zet in op het verbeteren van vervoersongelijkheid (zie pagina 52 ‘Aanpakken vervoersongelijkheid’). Er is kennisgenomen van de waardering en de inzet hiervoor van het OV-bureau.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

8.13	OV draagt ook bij aan gezondheid, doordat reizigers vaak lopen of fietsen naar haltes. Dit onderstreept het belang van goede fiets- en looproutes. Benoem in de uitwerking van de dimensie Gezondheid het OV expliciet als gezonde vervoersvorm, met verwijzing naar RIVM-onderzoek.
A	De opmerking dat ook OV-gebruik bijdraagt aan het verbeteren van de gezondheid wordt gedeeld.
B	De tekst onder het kopje ‘Sturen op gezonde én milieuvriendelijke verplaatsingen’ op pagina 57 moet aangescherpt worden.

9. Staatsbosbeheer*

*De zienswijze van Staatsbosbeheer is gericht tegen de Omgevingsvisie 2040 waarvan een ontwerp gelijktijdig ter inzage lag.

9.1	Mobiliteitsprojecten zoals doorfietsroutes, de nieuwe rondweg en de Nedersaksenlijn kunnen leiden tot versnippering van leefgebieden en verstoring door geluid, licht en trillingen, met risico op ecologische isolatie. Staatsbosbeheer wil graag samen zoeken naar een goede balans tussen projecten en natuurwaarden. Daarom vraagt Staatsbosbeheer om vroegtijdige en actieve betrokkenheid bij de uitvoering, gezien de rol als beheerder én grondeigenaar.
A	Voordat het tot een eventuele realisatie komt, moeten diverse onderzoeken in het voortraject plaatsvinden. De genoemde thema's worden hierin nadrukkelijk meegenomen. Benodigde maatregelen worden dan ook in beeld gebracht. Voor de doorfietsroute F34 (Borger – Exloo - Emmen) vindt al overleg met Staatsbosbeheer plaats, in gang gezet vanuit Borger-Odoorn. Voor de Noordelijke Rondweg geldt dat eerst nog onderzoek wordt gedaan naar de noodzaak en haalbaarheid ervan en dat het daarmee nog niet zeker is dat deze er komt. Voor de

	Nedersaksenlijn geldt dat het onderzoek naar het tracé de komende jaren gaat plaatsvinden in het kader van de MIRT Verkenning Nedersaksenlijn.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

10. Provincie Drenthe*

* De zienswijze van de Provincie Drenthe is gericht tegen de Omgevingsvisie 2040 waarvan een ontwerp gelijktijdig ter inzage lag.

10.1	De provincie waardeert dat de Omgevingsvisie het belang van goede bereikbaarheid voor kernen en werkgebieden erkent en dat er aandacht is voor duurzame mobiliteit, fietsroutes en dorpsverbindende netwerken, wat aansluit bij provinciale ambities. Zij adviseert echter om mobiliteit expliciet te koppelen aan de energie-infrastructuur, omdat elektrisch vervoer, deelmobiliteit en emissievrij transport een groeiende druk op het elektriciteitsnet leggen.
A	De Mobiliteitsvisie 2040 zet in op laad- en tankhubs, slimme mobiliteitssystemen en integrale planning van energie en mobiliteit. Zo wordt samen gezorgd voor een toekomstbestendig, schoon en bereikbaar Emmen. Het advies om mobiliteit te koppelen aan energie-infrastructuur wordt gedeeld. Gezien de huidige netsituatie is het wenselijk om opwek en verbruik van energie zoveel mogelijk lokaal aan elkaar te koppelen. Er worden kansen gezien om tankhubs voor snelladen en duurzame brandstoffen (zie pagina 45) aan te sluiten op lokale duurzame opwek, bijvoorbeeld de Drentse Zonneroute langs de A37, waar grootschalige opwek van zonne-energie wordt gerealiseerd. Daarnaast zijn locaties als GETEC en GZI Next interessant, vanwege de potentiële lokale beschikbaarheid van waterstof, groengas en zonne-energie. Op de bedrijventerreinen ontstaan mogelijkheden om een tankhub te integreren binnen bredere smart energy hub-initiatieven. Het is nodig om de visie hierop aan te vullen.
B	Het koppelen van opwek en verbruik van energie wordt toegevoegde aan de tekst onder het kopje 'Tankhubs voor snelladen en duurzame brandstoffen' (Dimensie Schoon & Duurzaam, hoofdstuk 5, pagina 45)

10.2	De provincie ziet kansen in het ontwikkelen van multifunctionele hubs waar vervoer, laadinfrastructuur, energieopslag en deelmobiliteit samenkomen, en adviseert dit als ontwikkelingsprincipe op te nemen.
A	De mobiliteitsvisie zet in op het versterken van bestaande mobiliteitsnetwerken en deze slim te verknopen (zie pagina 19). Duurzame mobiliteitsketens worden versterkt met mobiliteitshubs (zie 'Duurzame mobiliteitsketens versterken met mobiliteitshubs', pagina 26). Voor het efficiënter en duurzamer organiseren van goederenstromen wordt ingezet op het verbeteren van regionale samenwerking (zie pagina 23 'Benutten Euroterminal Coevorden als internationale transporthub')
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

10.3	De provincie moedigt aan om mobiliteit niet alleen technisch, maar ook sociaal te benaderen door deze te verbinden aan betaalbaarheid en leefbaarheid.
A	Vanuit vijf dimensie op brede welvaart benaderd, zet de Mobiliteitsvisie in op onder andere betaalbare mobiliteit via deelconcepten, op het aanpakken van vervoersongelijkheid, op een leefbare omgeving met ruimte voor fietsers en voetgangers en toegang voor iedereen. Zo wordt mobiliteit duurzaam én sociaal.

B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.
10.4	De provincie benadrukt dat Emmen een formele positie heeft als urban node in het Europese TEN-T netwerk, wat verplichtingen en kansen biedt voor duurzame stedelijke logistiek, multimodale bereikbaarheid en zero-emissie stadslogistiek. In de Omgevingsvisie ontbreekt een expliciete koers voor goederenstromen, spoorlogistiek en multimodaliteit; geadviseerd wordt om hiervoor een integrale logistieke strategie te formuleren.
A	De Mobiliteitsvisie 2040 zet in op multimodale bereikbaarheid, het bevorderen van het gebruik van schone voertuigen en op slimme, schone en efficiënte logistiek. Met slimme hubs, spoorverbindingen en samenwerking met ondernemers en netbeheerders wordt Emmen toekomstbestendig gemaakt als logistiek knooppunt.
B	De opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassing van de visie.

Overzicht wijzigingen

De onderstaande tabel toont per pagina de wijzigingen die in de visie zijn aangebracht.

Pag.	Reden	Wijziging
2	Opm. 8.1	Het OV-bureau is toegevoegd aan de opsomming van deelnemers van de werksessies.
7	Ambtshalve	De introductie van bijlage 3, de Kaart Mobiliteitsvisie is verplaatst naar hoofdstuk 8.
17	Opm. 8.2	Het station Emmen als het grootste OV-knooppunt van Drenthe is toegevoegd aan de tekst 'Wat zien we'.
17	Opm. 8.3	De tekst over de Euroterminal is uit het kopje 'wat zien we' verwijderd. Op pag. 23 wordt gemeld dat ingezet wordt op het versterken van de terminal.
20	Ambtshalve	Onder het kopje 'Spoorslags in Emmen' is toegevoegd: Nu de Nedersaksenlijn wordt aangelegd, gebruiken we de periode tot opening ervan om de bestaande spoorverbinding Emmen-Enschede te verbeteren.
20	Opm. 3.4	Het kopje 'Stationsgebied Emmen, de ontvangstruimte van de regio' is gewijzigd in 'De stationsomgeving, de ontvangstruimte van stad en regio'. De gewijzigde tekst heeft nu betrekking op alle stations, niet alleen op Emmen.
23	Opm. 8.6	De zinnen 'Onze regio wordt gekenmerkt door relatief grote afstanden en relatief weinig OV-gebruikers. Het gebruik van de auto blijft daarom van belang' zijn geschrapt uit het kopje 'Lopen en fietsen als voorkeur, plek voor de auto waar het kan'.
24	Opm. 2.6 + 3.2 + 7.1	Het kopje 'Onderzoek naar noordelijke rondweg' is met toelichtende tekst toegevoegd.
25	Opm. 8.8	De zin: "De realiteit is dat de stads- en streekbus die elk uur of halfuur door wijken en dorpen slingert, steeds minder wordt gebruikt", is op advies van het OV-bureau geschrapt uit het kopje 'Uitnodigend openbaar vervoer'.
39	Ambtshalve	Het aantal geregistreerde auto's per 1.000 inwoners is geactualiseerd.
39	Opm. 2.7	De volgende zin is toegevoegd aan het kopje 'Wat zien we': Het deel dat niet elektrisch gaat worden, zal naar verwachting worden ingevuld door een combinatie van biobrandstoffen en waterstof.
45	Opm. 10.1	Het kopje 'Tankhubs voor snelladen en duurzame brandstoffen' is aangevuld met kansen om aan te sluiten op lokale duurzame opwek.
55	Ambtshalve	De tekst in de inleiding is herschreven en de opsommingen onder het kopje 'wat zien we' zijn en overzichtelijker gemaakt.
57	Opm. 8.13	Onder het kopje 'Sturen op gezonde én milieuvriendelijke verplaatsingen' is OV toegevoegd aan vervoerswijzen die een gezondheidsvoordeel opleveren.
57	Ambtshalve	Onder het kopje 'Sturen op gezonde én milieuvriendelijke Verplaatsingen' is toegevoegd dat we ook werken aan rookvrije bushaltes voor een gezonde en veilige reisomgeving.
58	Ambtshalve	'Bushaltes' zijn toegevoegd aan de opsomming waarbij specifiek aandacht wordt besteed bij het overzichtelijk inrichten van wegen en hun omgeving.
61	Ambtshalve	De titel van hoofdstuk 8 is veranderd was "Samengevat: Onze mobiliteitsprincipes", is nu "Mobiliteitsprincipes; ons gezamenlijke kompas".
69	Ambtshalve	De ter inzage legging van het ontwerp van de Mobiliteitsvisie is als slotzin toegevoegd aan de inleiding. Stap 3 van bijlage 2 is daarmee vervallen.
79	Ambtshalve	Aan bijlage 3, Kaart Mobiliteitsvisie, is toegevoegd: – De Greenwisecampas (omgeving hoek Dordsestraat / Boermarkeweg) is toegevoegd als zoekgebied voor een mobiliteitshub; – De Nieuw-Amsterdamsestraat / N853 is toegevoegd als stadsentree, het deel tussen de Rondweg en de A37

Zienswijze 1: Inwoner

Hierbij geef ik als inwoner van Emmer-Compascuum graag mijn zienswijze over de Ontwerp-Mobiliteitsvisie die nu ter inzage ligt.

Onderdeel van het beleid is de aanleg van doorfietsroutes. Emmen-Klazienaveen, Coevorden-Emmen-Borger. Mogelijk Emmen-Emmer-Compascuum. Deze fietspaden worden breder dan normaal en de fietsers krijgen voorrang bij kruisingen. Naar mijn idee zou dit niet de enige maatregel voor het bevorderen van fietsgebruik tussen de dorpen moeten zijn. Zoals ergens staat dat bij loopverbindingen gedacht moet worden vanuit de voetganger, geldt dit ook bij fietsverbindingen: Denk vanuit de fietser: Het is gewoon heel saai om 10 km lang op een fietspad langs steeds diezelfde rechte autoweg te fietsen. Probeer de route leuker te maken: Niet langs die drukke autoweg. Een doorsteekje door het land als het kan. Laat hier en daar wat bomen en struiken langs de weg staan. Plaats halverwege de afstand een schuilhutje met bankjes.

Op bladzijde 25 gaat het kort over landbouwverkeer onder het kopje Landbouwverkeer faciliteren op geschikte wegen. Ik lees hier niets over het weren van landbouwverkeer uit de dorpskernen, vanwege de geluidsoverlast en trillingen die de voertuigen veroorzaken. Naar mijn idee moet geprobeerd worden om andere doorgaande wegen geschikt te maken voor dit zware verkeer, met het doel om te vermijden dat het dwars door de dorpskernen dendert (bijvoorbeeld Emmer-Compasuum).

Zienswijze 2: Veiligheidsregio Drenthe (VRD)



Gemeente Emmen
t.a.v. de gemeenteraad
E: gemeente@emmen.nl
Postbus 30001
7800 RA Emmen

Veiligheidsregio Drenthe
Mien Ruysweg 1
Postbus 402
9400 AK Assen
www.vrd.nl

ons kenmerk
2025/4733/ADVS

uw kenmerk
290571-2025

datum
23 oktober 2025

inlichtingen bij
Gijs van den Hengel
onderwerp
Ontwerp Mobiliteitsvisie 2040

telefoonnummer

email
[redacted]@vrd.nl

Geachte gemeenteraad van Emmen,

Op 1 oktober stuurde u het ontwerp Mobiliteitsvisie 2040 'Emmen zet stappen' t.b.v. de gemeente Emmen. In deze brief leest u mijn reactie hierop.

De Mobiliteitsvisie biedt een doorkijk naar 2040 met hier en daar een glimp naar 2060. In dit ontwerp worden meerdere facetten benoemd en beschreven als richtinggevend voor de gemeente Emmen. De Veiligheidsregio Drenthe heeft met de mobiliteitsvisie raakvlakken als het gaat om veilig transport van goederen (met name gevaarlijke stoffen), bereikbaarheid van locaties voor de hulpdiensten en opkomsttijden bij incidenten/calamiteiten.

Reactie

- Indicatief is in Bijlage 3 de Nedersaksenlijn voor o.a. goederenvervoer door het centrum van Emmen in beeld gebracht. De VRD heeft bij het ontwerp omgevingsvisie reeds aangegeven om te onderzoeken of met name het goederenvervoer van gevaarlijke stoffen niet beter om de stad heen kan of elders gesitueerd kan worden. Reden hiervoor is dat in het Besluit kwaliteit leefomgeving er aan wordt gegeven dat er om spoor waar vervoer van gevaarlijke stoffen (brandbaar, explosief en toxisch) over plaats vindt er aandachtsgebieden liggen waar met bebouwing en evenementen rekening mee moet worden gehouden. Niet alle soorten bouwfuncties mogen bijv. in een aandachtsgebied liggen. Voor weer andere bouwfuncties gelden zwaardere bouwkosten.

Ook bekend is momenteel dat het vervoer van gevaarlijke stoffen alleen naar het Getec Park Emmen gaat. Een eerdere aftakking van het spoor rechtstreeks naar het Getec Park in plaats van eerst richting het centrum en dan weer terug naar het Getec Park, biedt in ieder geval voor het centrum van Emmen een veiligere situatie en meer ontwikkelmogelijkheden. Let wel, het is de VRD niet bekend of met de Nedersaksenlijn ook de mogelijkheid aanwezig is om hierover vervoer van gevaarlijke stoffen te laten plaats vinden richting het Noorden en vice versa. Wellicht dat de ETECH¹ ook een rol hierin kan spelen!

¹ EuroTerminal Emmen – Coevorden - Hardenberg

- De transitie naar schone (nieuwe)brandstoffen brengt nieuwe uitdagingen met zich mee. Neem in beginsel het tanken met waterstof. Daar was geen regelgeving voor, waardoor bij wijze van in de dorpskernen of naast hotels met overnachting er tankstations gerealiseerd konden worden (mits bestemd). Door ruimte tot bebouwing aan te houden voor bijv. nieuwe brandstoffen / energie opslagsystemen, kan een veilige woon / werk omgeving ook mogelijk zijn. Strategisch positioneren van dit soort activiteiten is en de samenwerking hierin met de verschillende diensten zoals de VRD, draagt bij aan een integrale kijk op brede veiligheid.
- In het ontwerp mobiliteitsvisie, maar ook in de omgevingsvisie, wordt beschreven "het verdiept aanleggen van het spoor in het centrum van Emmen". Afhankelijk van de uitvoering en het toekomstige gebruik van het spoor van goederen met gevaarlijke stoffen kan dit een positieve maar ook negatieve werking hebben. De VRD ziet zich dan ook graag vroegtijdig betrokken bij dit proces en laat zich hier graag voor uitnodigen.
- Het veenmuseum in Bargercompascuum kan wellicht betrokken worden in een fietsroutenetwerk door in dit veengebied een fietsroute aan te leggen. De mogelijkheid is dan aanwezig om middels bijv. [Drenthe - Happen en Trappen - de lekkerste fietstochten van Nederland en België](#) meer bekendheid te verwerven.
- Bij het (her)inrichten van de openbare ruimte in de gedachte van de voetganger, fietser, OV, deelmobiliteit en als laatste de automobilist, moet niet voorbij gegaan worden aan de opkomsttijden van de hulpdiensten en bereikbaarheid van gebouwen en locaties door de hulpdiensten.
- Noordelijke rondweg; Indien er een realisatie van de noordelijke rondweg tot stand gaat komen, is er ook de mogelijkheid om de routing gevaarlijke stoffen te herzien en/of aan te passen!
- Dimensie schoon en duurzaam; Naast de transportmodaliteit elektrische voertuigen, lijkt het voor vrachtverkeer dat elektrisch voor de korte afstand geschikt is en waterstof als brandstof de voorkeur geniet voor lange afstanden.

Bij de nadere uitwerking van de mobiliteitsvisie in programma's / plannen / projecten ziet de VRD op onderdelen een betrokkenheid vanuit haar kant. De VRD laat zich dan ook graag informeren over op handen zijnde ontwikkelingen. Thema's die hierin een rol kunnen spelen, maar niet limitatief zijn, staan hierboven reeds benoemd.

Tot slot

Heeft u nog vragen over deze brief, dan kunt u contact met mij opnemen. De contactgegevens vindt u bovenaan deze brief.

Met vriendelijke groet,
namens het algemeen bestuur van de Veiligheidsregio Drenthe,



Gijs van den Hengel
Team Risicobeheersing



Ondernemend Emmen B.V.
Kapt. Nemostraat 20
7821 AC Emmen
T 0591 65 34 54
office@ondernemendemmen.nl
www.ondernemendemmen.nl
KvK 04079360
BTW NL8150,25.737.B01
IBAN NL75 INGB 0678 1946 37

Aan:

Gemeenteraad gemeente Emmen

per mail; gemeente@emmen.nl

Betreft: **Zienswijze vanuit het Emmense bedrijfsleven op de Ontwerp-Mobiliteitsvisie 2040**

Zaaknummer: **290571-2025**

Emmen, 27 oktober 2025

Emmen groeit en dat juichen wij als ondernemers van harte toe, net als de ambitie om te groeien naar 120.000 inwoners. Die ambitie vraagt om ruimte, energie én een stevig fundament onder onze bereikbaarheid. Want waar mensen wonen, werken en ondernemen, daar moeten goederen en talenten kunnen stromen.

Wij onderschrijven daarom, met enkele kanttekeningen en suggesties, de koers die de gemeente kiest in de Mobiliteitsvisie 2040: Emmen als scharnierpunt tussen Nederland en Noordwest-Europa.

Een goede bereikbaarheid is daarbij geen luxe, maar een randvoorwaarde! voor een sterke, duurzame economie.

Realisme over mobiliteit: auto blijft onmisbaar

Wij delen de ambitie om duurzame vervoerswijzen te stimuleren. Tegelijkertijd constateren wij dat in een uitgestrekte regio als Emmen de auto voor veel inwoners en bedrijven essentieel blijft. De Mobiliteitsvisie benoemt terecht dat het openbaar vervoer in het buitengebied beperkt is en dat de afstanden vaak te groot zijn om te fietsen. Zolang het OV-aanbod niet structureel verbetert en flexibele vervoersvormen (zoals deelmobiliteit) onvoldoende dekking hebben, zal het autogebruik in onze regio eerder toenemen dan afnemen. Wij pleiten daarom voor een realistische benadering van mobiliteit, waarin de auto niet wordt gezien als probleem, maar als onderdeel van de oplossing, mits slim gefaciliteerd, schoon en veilig.

Noordelijke Rondweg: investering in bereikbaarheid én leefbaarheid

Wij steunen het weer oppakken van de plannen voor een noordelijke rondweg van harte. Deze ontbrekende schakel is essentieel om doorgaand verkeer uit de stad te weren, de leefbaarheid in de binnenstad te verbeteren en de doorstroming voor logistiek verkeer te garanderen. De noordelijke rondweg biedt niet alleen verlichting van de huidige verkeersdruk, maar is ook van strategisch belang voor de toekomst: het zorgt voor een robuust netwerk dat aansluit bij de groei van bedrijventerreinen, woningbouw en toerisme.

Voor het bedrijfsleven betekent dit:

- Betere bereikbaarheid van de bedrijventerreinen ten noorden van de stad.
- Minder congestie op de Rondweg (N391) en de stedelijke hoofdassen.
- Een aantrekkelijker vestigingsklimaat voor nieuwe bedrijven en investeerders.

Wij pleiten er dan ook voor dat de aanleg van de noordelijke rondweg niet als verkenning in de verre toekomst wordt beschouwd, maar als concrete prioriteit binnen de eerste uitvoeringsfase van de Mobiliteitsvisie.

Verdubbeling N34: schakel in regionale en internationale verbinding

Daarnaast zien wij de verdubbeling van de gehele N34 tussen Emmen en De Punt als een noodzakelijke vervolgstap.

De N34 vormt in combinatie met de A28 en de N381 de levensader tussen Emmen, Hoogeveen, Assen en Groningen, en is cruciaal voor de economische en logistieke verbinding van Zuidoost-Drenthe met de rest van het land.

De toenemende verkeersintensiteit, gecombineerd met het groeiend aantal inwoners en bedrijven, vraagt om een structurele aanpak van capaciteit en veiligheid op de N34.

Een verdubbeling van de N34:

- Versterkt de logistieke corridor richting de A37 en de E233 naar Duitsland;
- Maakt Emmen per Auto en Q-liner beter bereikbaar voor personeel, studenten en bezoekers;
- Draagt bij aan de verkeersveiligheid en doorstroming;
- Sluit aan bij de ambitie van Emmen als regionale economische motor.

Tegelijkertijd vragen we ook aandacht voor het opwaarderen van de verbinding naar Twente, via de N34 richting Hardenberg en de aansluitende N36 van Witte Paal naar Almelo. Dit maakt een hoogwaardige corridor mogelijk tussen de initieerregio's Twente-(Emmen als beoogde initieerregio) en Assen-Groningen mogelijk. En versterkt daarmee de infrastructuur van de Noordoostelijke grensregio.

Nedersaksenlijn

Dat wij groot voorstander zijn van de snelle realisatie van de Nedersaksenlijn en een spoorverbinding Emmen-Bad Bentheim-Rheine toejuichen, heeft hier geen betoog. We pleiten er wel voor om ervoor te zorgen dat station Emmen Zuid voor forensen, scholieren en andere gebruikers ruimte parkeervoorzieningen krijgt, goede fietsaansluitingen en stallingsmogelijkheden en een hoogwaardige stationsomgeving zoals een professionele, toekomstbestendige OV-Hub betaamt.

Samen investeren in de toekomst

Wij geloven in de visie van "Emmen zet stappen" en zien de noordelijke rondweg en de verdubbeling van de N34 als twee van die noodzakelijke stappen. Ze brengen balans tussen economische groei, leefbaarheid en duurzaamheid. Als ondernemers zijn wij bereid om actief mee te denken over slimme, toekomstbestendige oplossingen die bijdragen aan een vitaal Emmen:

- bereikbaar voor iedereen,
- aantrekkelijk voor bedrijven
- en leefbaar voor bewoners.

Met vriendelijke groet,



Jelle Dokter
Voorzitter Ondernemend Emmen

ZIENSWIJZE 4: TRANSPORT EN LOGISTIEK NEDERLAND (TLN)

Van: Halma, Klaas [REDACTED].tln.nl

Verzonden: woensdag 29 oktober 2025 14:04

Aan: Gemeente Emmen <Gemeente@emmen.nl>

Onderwerp: Reactie Ontwerp-Mobiliteitsvisie Emmen 2040 - 290571-2025

Beste heer/ mevrouw,

Bedankt voor het doen toekomen van de ontwerp-mobiliteitsvisie Emmen 2040. Per september ben ik de belangenbehartiger voor TLN in de regio Noord en Oost-Nederland. Ik volg hiermee [REDACTED] op. Vanaf heden mag u mijn e-mailadres gebruiken voor correspondentie. [REDACTED].tln.nl.

In de mobiliteitsvisie worden toekomstige uitdagingen voor de transport en logistieke sector benoemd. De gemeente heeft in beeld dat er zogenoemde clean energy hubs zouden moeten komen waarbij er ook gelegenheid moet zijn voor truckparking. De transportsector gaat de komende jaren veranderen, fossiele voertuigen worden vervangen door e-trucks. Dit vraagt om een aanpassing in de laadvoorziening zowel voor de publieke als de private sector. In de visie wordt gelukkig wel benoemd dat er een enorme vergroting van de netcapaciteit nodig is. TLN zou graag willen zien dat gemeente Emmen zich hard gaat maken voor een clean energy hub in de buurt van de A37 waarbij er voldoende ruimte is voor truckparking. Als hierop nu niet wordt doorgepakt is er over 10 jaar een grote uitdaging om de vrachtwagens in 2040 voldoende te kunnen voorzien van stroom.

Op pagina 36 wordt er gesproken over milieuvriendelijk stadsdistributie. Hierbij kunnen we denken aan het toegang verlenen van alleen maar kleinere bestel- of vrachtwagens. Het grote risico dat hierachter schuil gaat is dat dit alsnog meer verkeersbewegingen oplevert en dat dit de verkeersveiligheid en de duurzaamheid niet ten goede komt. Graag blijven wij met de gemeente Emmen in gesprek, zodat wij gezamenlijk kunnen kijken hoe de winkels en de horeca in het centrum van Emmen op een toekomstbestendige manier bevoorrad kunnen blijven worden.

Mocht u hierover vragen hebben dan ben ik bereid deze uiteraard te beantwoorden.

Met vriendelijke groet,

Klaas Halma
Public affairs adviseur

BEZOEKADRES
Boris Pasternaklaan 22-30
2719 DA Zoetermeer



Zienswijze 5: ProRail (zienswijze op Ontwerp-Omgevingsvisie 2040)

ProRail

000009
05.11.2025 09:51

AANGETEKEND

De gemeenteraad van Emmen
Postbus 30.001
7800 RA EMMEN

Datum	4 november 2025	Eigenaar	Team Ruimte
Ons kenmerk	LJV / TR / ZW / #23405	E-mail	RO-ProRail@prorail.nl
Onderwerp	Zienswijze zaak 189461-2023	Bijlagen	2

Geachte Raad,

Financiën
Leefomgeving, Juridische
zaken en Vastgoed

Met veel interesse heeft ProRail kennisgenomen van de Ontwerp-Omgevingsvisie Emmen 2040 en concept Plan-milieueffectrapportage (hierna genoemd: de visie) die uw College ter inzage heeft gelegd. De visie spreekt van ambitie en maakt keuzes om in de beperkte ruimte binnen uw gemeente, de grote opgaven en kansen op het terrein van bereikbaarheid, klimaat, wonen, werken en energie in samenhang te realiseren. ProRail heeft hier waardering voor.

Bezoekadres
Tulpenburgh
Moreelsepark 2
3511 EP Utrecht
Nederland

Met aandacht is uw visie gelezen, door collega's van de regiodirectie en op landelijk niveau, en is deze brief opgesteld. Met deze brief vraagt ProRail aandacht voor haar belangen en betrokkenheid bij de uitwerking van de visie in concrete omgevingsplannen. In uw gemeente ligt een spoornetwerk¹. Het spoornetwerk heeft ruimte nodig om nu en in de toekomst te functioneren en de effecten op de omgeving te beperken. Hierover is ProRail al regelmatig met u in gesprek.

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht
Nederland

1 Bescherming van het spoornetwerk en haar omgeving

ProRail ziet bereikbaarheid van steden als een samenspel tussen ruimtelijke keuzes en het mobiliteitssysteem. Ontwikkelingen in de nabijheid van het spoornetwerk kunnen de bereikbaarheid van woningen en werklocaties versterken. Echter, soms kunnen ontwikkelingen en spoor elkaar belemmeren. Om dit te voorkomen denkt ProRail graag vroegtijdig mee bij ontwikkelingen in de nabijheid van het spoornetwerk. Lees voor een verdere toelichting op ontwikkelen en verdichten nabij het spoor ook op onze website www.prorail.nl².

www.prorail.nl

Rondom de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) ligt een beperkingengebied (Omgevingsbesluit, artikel 3.5), ongeveer tot 11 meter buiten de HSWI. Doel van dit beperkingengebied is om het huidige functioneren en de veiligheid rondom het spoornetwerk zeker te stellen. Daarom is het bouwen in dit gebied vergunningplichtig. Meer informatie over het indienen van aanvragen of het doen van meldingen onder de Omgevingswet vindt u op onze website. Daarnaast vraagt ProRail u om de instructieregel uit artikel 5.163 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bij de uitwerking van de visie in omgevingsplannen te respecteren. Deze regel vraagt dat u in een omgevingsplan dat van toepassing is op de HSWI in beheer bij

¹ Het gehele netwerk van sporen, vrije baan, stations, emplacementen en spoorgebonden bouwwerken naast of nabij de sporen. Spoorgebonden gebouwen zijn alle gebouwen en bouwwerken, niet zijnde stationsgebouwen, die nodig zijn voor het functioneren van de spoorinfrastructuur, zoals onderstations, relaishuizen, verkeersleidingsposten.

² Kijk in de balk bovenin op "samenwerken", dan op "overheden" en dan onder de foto op de tekst op "ontwikkelen en verdichten nabij het spoor".

ProRail geen regels mogen worden gesteld die het gebruik, de instandhouding, de verbetering of de vernieuwing van die infrastructuur belemmeren.

Voor uw visie betekent dit dat bij het ontwikkelen van nieuwe woon- en werklocaties naast het spoor, ProRail u vraagt om toekomstige uitbreidingen van het spoornetwerk mogelijk te houden en de omgevingseffecten op de woon- en werklocaties te verminderen. Dit kan door het houden van de juiste afstand tot het spoor en door een zorgvuldig ruimtelijk ontwerp.

ProRail herkent in uw visie ontwikkelingen richting het spoor die een relatie hebben met het bestaande en beoogde onderhoud, gebruik en vernieuwing van het spoor. Hierbij wil ProRail u erop wijzen dat het bouwen boven of op de HSWI vergunningplichtig is, privaatrechtelijke toestemming van ProRail vereist en een exclusief recht van ProRail is. Aan de vergunning en toestemming worden voorschriften verbonden met het oog op het voorkomen van nadelige gevolgen voor de staat en werking van de hoofdspoorwegen en uitbreiding daarvan.

ProRail vraagt om hij alle ambities nauw af te stemmen met de MIRT-Verkenning Nedersaksenlijn en ruimtelijke reserveringen voor eventuele stationsaanpassingen en spooruitbreidingen aan te houden. Dat geldt met name voor de gewenste verdiepte ligging van het spoor, zoals aangegeven in de visiekaart op pagina 30. Het verzoek van ProRail is om een alternatief voor de verdiepte ligging van het spoor te onderzoeken, bijvoorbeeld een alternatief met uitsluitend ongelijkvloerse overwegen. Een dergelijk alternatief is naar verwachting eerder financieel haalbaar, maar heeft hetzelfde effect op de overwegveiligheid.

Specifiek vraagt ProRail om bij de volgende ontwikkelingen, zoals opgenomen op de visiekaart op pagina 30 en de figuren op de pagina's daarna, voldoende afstand te houden tot het spoor en rekening te houden met het Beperkingengebied:

1. De stedelijke ontwikkelingen rondom de drie stations en de woningbouwplannen nabij het spoor. Het verzoek is daarbij om deze woningbouwlocaties te voorzien van duurzame verbindingen (lopen, fietsen, stads-OV) naar de stations.
2. De doorfietsroute langs het spoor en het spoor kruisend, plus de daarmee samenhangende overwegveiligheid. Daarbij benadrukt ProRail overigens dat dit een goede duurzame verbinding is tussen de woonwijken en de stations.
3. De uitbreiding van bedrijventerreinen die -zowel aan de oostzijde als de westzijde- direct grenzen aan het spoor.
4. De "zonneroute" voor duurzame energieopwekking langs de A37, die ook het spoor kruist.
5. De verkenninggebieden voor nieuwe ecologische verbindingen, die nabij het spoor liggen, of deze mogelijk ook gaan kruisen.
6. De doorontwikkeling van Station Emmen als mobiliteitshub, waarbij ProRail vermeldt dat hub-voorzieningen in de stationsomgeving bijdragen aan de duurzame bereikbaarheid.

Het verzoek is om bij bovenstaande maatregelen ProRail vroegtijdig te betrekken. ProRail hanteert een afweegkader voor bouwen naast het spoor.

Verder merkt ProRail op:

1. Dat beoogd wordt om het rangeerterrein te verplaatsen. ProRail merkt op dat hier nog geen gesprekken over zijn gevoerd. De alternatieve (nieuwe) locatie moet wat betreft de fysieke ruimte en vergunde milieuruimte (inclusief brandveiligheidsvoorzieningen) minstens dezelfde grootte hebben als het bestaande rangeerterrein. Het alternatief moet volledig operationeel zijn voordat het bestaande rangeerterrein kan worden

- verwijderd. Het verzoek is om daarbij duidelijk te maken hoe deze verplaatsing gefinancierd wordt.
2. Dat de nu beoogde voorzieningen voor cultuurbeleving en levendigheid zich op enige afstand van het station Emmen bevinden. Het verzoek van ProRail is om voor die voorzieningen ook de directe stationsomgeving te benutten, omdat dergelijke voorzieningen ten bate zijn van de sociale veiligheid rondom het station.
 3. Dat in paragraaf 4.3 over de bereikbaarheid van de dorpen niet wordt genoemd dat Nieuw-Amsterdam een station heeft. Het verzoek is om dat station alsnog in die paragraaf te vermelden.

Tenslotte vindt ProRail het noodzakelijk om uw aandacht te vragen voor het combineren van functies dicht op het spoor in combinatie met het aanwezige goederenvervoer. Dit goederenvervoer kent afstandsbeperkingen en regels op basis van Basisnet. Het duidelijk opnemen van deze regels bij de ruimtelijke keuzes in uw gemeente is naar ons idee nodig om de verwachtingen richting de omgeving en betrokkenen te beheersen.

2 Voorkomen belemmeringen voor functioneren en veiligheid spoornetwerk

Het spoornetwerk maakt gebruik van elektriciteit dat via onderstations, relaiskasten, ondergrondse infrastructuur en bovenleidingen naar de trein en stations wordt geleid. Deze voorzieningen zijn noodzakelijk voor de elektriciteitsvoorziening van de hoofdspoorweginfrastructuur en daarmee voor het rijden van treinen. In de uitwerking van uw plannen verzoekt ProRail uw college om deze onderstations en relaiskasten niet in te sluiten door bebouwing, bebouwing te realiseren op te dichte afstand en te allen tijde bereikbaar te houden voor onderhouds- en hulpdiensten. Voor deze voorzieningen dient rekening te worden gehouden met een afstand van 5 meter gemeten vanaf de gevel met een hekwerk op de 5 meter-grens. Het functioneren van deze voorzieningen mag niet worden beïnvloed door ontwikkelingen in de omgeving. Dit geldt ook voor het overbouwen, onderbouwen of overkragen van deze voorzieningen.

Uit onderzoek blijkt dat zicht op de hoofdingang de beste manier is om het station te vinden. Zichtlijnen naar het station spelen daar een belangrijke rol in en ProRail wil graag dat binnen de planontwikkelingen de zichtlijnen geborgd blijven.

3 Bescherming van de omgeving tegen effecten van het spoor

Bij het ontwikkelen in de nabijheid van het spoornetwerk, is het voor een goede leefomgeving belangrijk dat eventuele nadelige effecten van het gebruik van het spoor op een zorgvuldige wijze worden gemitigeerd. Bij de uitwerking van de visie naar omgevingsplannen, vraagt ProRail aandacht voor de volgende aspecten (in bijlage 1 zijn deze verder toegelicht):

- Externe veiligheid;
- Geluid;
- Trillingen;
- Overwegveiligheid;
- Waterpeil/stabiliteit;
- Windbeleving en windhinderrisico's;
- Schaduwwerking op zonnepanelen;
- Zonneparken / reflectie in relatie tot hoofdspoorweginfrastructuur.

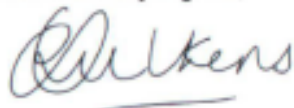
4 Bureau Spoorbouwmeester

Bureau Spoorbouwmeester is in 2001 op initiatief van de directies van NS en ProRail opgericht als een onafhankelijk adviserend orgaan voor ontwerp en vormgevingsopgaven binnen de spoorsector. Sinds het ontstaan van het bureau wordt aan en met het Spoorbeeld gewerkt, te vinden op www.spoorbeeld.nl. Waar mogelijk kunt u hiervan gebruik maken bij de uitwerking van de visie.

5 Contact

ProRail wenst u veel succes met de vaststelling van de visie en de uitwerking daarvan in concrete plannen. Graag denkt ProRail vroegtijdig mee over plannen in de nabijheid van het spoor. U kunt hiervoor contact opnemen met Danou Veenhof, regiodirecteur Noordoost.

Met vriendelijke groet,



mr. C.C.F. (Caroline) Rulkens
Directeur Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed

Zienswijze 6: GGD Drenthe



Gemeente Emmen
t.a.v. de heer [REDACTED]
Postbus 30.001
7800 RA Emmen

Bezoekadres
Mien Ruysweg 1
9408 KA Assen

Postadres
Postbus 144
9400 AC Assen

☎ 0592 - 30 63 00
☎ 0592 - 31 42 48
✉ info@ggddrenthe.nl
🌐 www.ggddrenthe.nl

Datum: 11 november 2025

Ons kenmerk: BB/M&G/ih/U250287

Uw kenmerk: --

Onderwerp: Ontwerp-Mobiliteitsvisie 2040 'Emmen zet stappen'

Geachte heer [REDACTED]

Bedankt voor de uitnodiging om te reageren op de mobiliteitsvisie van gemeente Emmen. Wij zien een visie met veel ambities en positieve elementen ten aanzien van de volksgezondheid. We waarderen dat gezondheid en de gezonde leefomgeving een rode draad vormen in de visie en dat er expliciet aandacht is voor thema's als actieve mobiliteit, luchtkwaliteit, geluid en inclusieve bereikbaarheid. Dit juichen we toe.

Tegelijkertijd zien wij nog een aantal kansen om de visie verder te versterken. Samengevat zijn dat:

- Versterk de verbinding tussen de mobiliteitsvisie en het omgevingsplan voor een samenhangende aanpak van brede welvaart.
- Stimuleer ontwikkelaars concreter om het STOMP-principe toe te passen, bijvoorbeeld via lagere parkeernormen en ruimtelijke kaders.
- Maak het idee van autoluwe schoolstraten expliciet beleid, in lijn met landelijke aanbevelingen.
- Versterk de aandacht voor klimaatadaptief parkeren.
- Neem gezondheid op in het monitoringsplan, met gebruik van bestaande GGD-data.

We lichten bovenstaande punten hieronder verder toe.

Verbinding mobiliteitsvisie en omgevingsplan

In onze eerdere reactie (d.d. 22 oktober 2025) op de wijziging van het Omgevingsplan Emmerschans hebben wij aandacht gevraagd voor het STOMP-principe, klimaatadaptief parkeren en het verlagen van milieubelasting onder de wettelijke norm. We zien deze thema's deels terug in de Mobiliteitsvisie 2040 en moedigen de gemeente aan om beide documenten inhoudelijk op elkaar af te stemmen. Nu staat er bijvoorbeeld in het omgevingsplan Emmerschans dat bij vrijstaande woningen uitgegaan wordt van twee parkeerplekken op eigen terrein. Dit staat op gespannen voet

Zienswijze 7: Gemeente Borger-Odoorn



Hoofdstraat 50
7875 AD Exloo
Postbus 3
7875 ZG Exloo
T 14 0591
T (+31) 591 535353 (vanuit buitenland)
E gemeente@borger-odoorn.nl

Gemeenteraad van Emmen
Postbus 30.001
7800 RA Emmen
Verzonden via: gemeente@emmen.nl

Ons kenmerk
77565-2025:331024
Behandeld door
[REDACTED]
Doorkiesnummer
14 0591
Bijlage

Datum
11 november 2025
Onderwerp
Zienswijze Ontwerp-Mobiliteitsvisie 'Emmen zet stappen'

Geachte leden van de gemeenteraad van Emmen,

Op 1 oktober 2025 is de Ontwerp-Mobiliteitsvisie 'Emmen zet stappen' ter inzage gelegd. Dit betreft uw zaaknummer 290571-2025. Met waardering hebben wij hiervan kennisgenomen. De visie biedt een toekomstgericht en integraal kader voor de mobiliteitsontwikkeling in en rondom Emmen en sluit goed aan bij de ambities van onze gemeente. Wij onderschrijven het belang van duurzame bereikbaarheid en het versterken van regionale verbindingen. Graag brengen wij hierbij enkele aandachtspunten en suggesties onder de aandacht, die wat ons betreft bijdragen aan een verdere versterking van de visie.

Noordelijke rondweg Emmen

Wij ondersteunen de aanleg van een noordelijke rondweg Emmen als provinciale stroomweg (100 km/u). Deze route kan bijdragen aan het verminderen van sluipverkeer in de dorpen van Borger-Odoorn. Deze maatregel biedt een oplossing voor sluipverkeer door de dorpen aan de zuidkant van onze gemeente. Bij het realiseren van de noordelijke rondweg Emmen krijgt de (huidige) zuidoostelijke rondweg van Emmen meer een wijkontsluitende functie. Het opwaarderen van de huidige rondweg naar een stroomweg (100 km/u) met bijbehorende ongelijkvloerse kruispunten wordt door de regio, waaronder voor ons, op dat moment minder belangrijk. Wel vragen wij nadrukkelijk aandacht voor een zorgvuldige landschappelijke inpassing van de route door het Valtherbos.

Mocht de noordelijke rondweg niet gerealiseerd worden, dan pleiten wij voor het omvormen van de bestaande rondweg tot stroomweg (100 km/u) met ongelijkvloerse kruisingen, gezien de belangrijke rol van deze verbinding in het regionale netwerk.

Aansluiting Drentse Mondenweg/N379 op Rondweg/N391

Voor ons veenkoloniaal gebied is de Drentse Mondenweg (N379) een belangrijke gebiedsontsluitingsweg. Richting het noorden functioneert de ontsluitende functie van deze weg goed. Het verkeer wordt zonder grote obstakels richting de N378 geleid. Via die weg rijdt men naar de stroomwegen (autowegen, 100 km/u) N34 en de N366. Aan de zuidkant functioneert de ontsluitende functie van de N379 minder goed. Verkeersstromen behoren zoveel mogelijk via

provinciale stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen te worden geleid. Doordat bij Nieuw-Weerdinge de N379 geen vloeiende doorgaande route heeft kiezen weggebruikers veelal onze gemeentelijke wegen om van/naar de N34 te rijden. Het realiseren van een vloeiende doorgaande N379 ter hoogte van Nieuw-Weerdinge is in onze ogen daarom van groot belang voor een goede werking van het verkeerssysteem. Graag zien we dat opgenomen worden in uw visie.

In figuur 9, op pagina 37, staat een kaartje met de belangrijkste verbindingen rondom en richting Emmen. De provinciale gebiedsontsluitende verbinding N379 mist in figuur 9, op pagina 37. De N379 behoort volgens ons tot de belangrijkste gebiedsontsluitende verbindingen in onze regio. Wij vragen u deze verbinding op te nemen in de kaart en in de verdere uitwerking van de visie.

Mobiliteitshub aan de N34 bij Klijndijk

In uw ontwerpvisie geeft u een zoekgebied aan voor een nieuwe mobiliteitshub aan de N34 ten noorden van Emmen. Wij ondersteunen deze zoektocht. Een locatie ter hoogte van afslag Klijndijk is hierbij kansrijk. Hier komen verkeersstromen vanuit Emmen-noord, de zuidkant van Borger-Odoorn, 't Haantje en doorgaand verkeer op de N34 samen. Door een hoogwaardige aansluiting op de Q-liner en streeklijnen en het opwaarderen van de locatie tot mobiliteitshub ontstaat een goed bereikbaar op- en overstappunt voor veel inwoners en bezoekers van de BOCE-gemeenten (Borger-Odoorn, Coevorden en Emmen).

Nedersaksenlijn

Graag benadrukken wij de positieve rol van de Nedersaksenlijn in onze regio. Wij ondersteunen uw inzet om deze spoorlijn te realiseren. Ook wij zetten hier op in. De realisatie van de Nedersaksenlijn is een belangrijke stap in het versterken van de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze regio. Onze regio krijgt een directe spooraansluiting met de grootste steden in Noordoost-Nederland. Dit maakt dat veel meer arbeidsplaatsen, onderwijs, zorg en andere bovenregionale voorzieningen bereikbaar worden voor onze inwoners. Maar ook wordt de regio zelf aantrekkelijker om te komen wonen, werken of recreëren. Het is ook van belang dat de gebiedsontwikkeling die rondom deze spoorlijn tot stand komt aansluit bij de stationsfunctie. Bijvoorbeeld door meer woningen rondom de stationsgebieden te realiseren en door scholen en zorginstanties een plek te geven in stationsgebieden. De komst van de Nedersaksenlijn biedt de kans om niet alleen te kijken naar het toevoegen van dergelijke functies in stationsgebieden, maar ook andersom: het realiseren van stationsgebieden bij dit soort functies.

Routing en rol van de Q-liner

Met de komst van de Nedersaksenlijn verandert de rol van de Q-liner. Wij pleiten ervoor om de Q-liner te behouden als snelle verbinding tussen de dorpen langs de N34 en Emmen/Groningen. De nadruk zal wel meer komen te liggen op het ontsluiten van deze dorpen naar de steden aan de uiteinden van deze lijn, met strategische haltes bij een aantal viaducten en afslagen, waaronder afslag Klijndijk. De doorgaande reizigers tussen Emmen en Groningen zullen immers gebruik gaan maken van de Nedersaksenlijn. Daarom zien wij een route via de Odoornweg in plaats van de N381 als wenselijke toekomstbestendige route. Dit vergroot de bereikbaarheid van Klijndijk, Valthe, 't Haantje en Emmermeer. Een extra halte bij Emmermeer kan deze wijk direct aansluiten op het hoogwaardige OV-netwerk. De rijtijdverlenging is beperkt, terwijl het bereik aanzienlijk toeneemt.

Doorfietsroutes

Onze waardering is er voor de inzet op doorfietsroutes. Dit is een krachtig middel om duurzame mobiliteit te stimuleren. Wij werken actief met uw gemeente en de gemeente Coevorden samen aan een route tussen Borger, Exloo, Emmen, Nieuw-Amsterdam, Dalen en Coevorden. Deze verbinding is een belangrijk instrument om inwoners en bezoekers meer uit de auto en in

beweging te krijgen. De doorfietsroute draagt ook bij aan regionale bereikbaarheid, gezondheid, sociale deelname (toegankelijkheid) en diverse andere belangrijke gemeentelijke thema's.

Gebiedsontsluitende verbinding Valthe – Weerdinge – Emmen

In figuur 9, op pagina 37, staat een kaartje met de belangrijkste verbindingen rondom en richting Emmen. De gebiedsontsluitende verbinding vanuit Valthe via Weerdinge naar Emmen is hierin niet weergegeven. Deze route is essentieel voor de zuidkant van onze gemeente om voorzieningen aan de oostkant van Emmen te bereiken. Wij vragen u deze verbinding op te nemen in de kaart en in de verdere uitwerking van de visie.

Tot slot

Graag bieden wij aan om bij de verdere uitwerking van de visie, waaronder het op te stellen uitvoeringsplan, concreet mee te denken. Door hierin met uw college en ambtelijke organisatie samen te werken zal de uitwerking van de visie optimaal aansluiten bij de behoeften en kansen in uw en onze gemeente.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Borger-Odoorn,
de secretaris, de burgemeester,



E.W. Bennema



mr. J. Seton

Zienswijze 8: OV-bureau Groningen – Drenthe



Gemeente Emmen
T.a.v. het college
Postbus 30001
7800 RA EMMEN

ons kenmerk 2025/06691
uw kenmerk
behandeld
door
bijlage(n)

datum 13-11-2025
Zienswijze/reactie op Ontwerp-
onderwerp Mobiliteitsvisie 2040 'Emmen zet
stappen Zaaknummer 290586-
2025'

Geacht college,

Onderstaand een reactie van het OV-bureau Groningen Drenthe op het Ontwerp- Mobiliteitsvisie 2040 'Emmen zet stappen'. Het bus- en treinvervoer is ondanks het wellicht beperkte aandeel in het totaal aantal verplaatsingen een cruciaal element om Emmen als regiokern bereikbaar te maken en houden. Ook voor diegene die niet (altijd) over een auto beschikt. Het OV-bureau is verheugd dat in de visie wordt benoemd dat de gemeente zich wil blijven inzetten voor een goed en bruikbaar OV-netwerk. Die ambitie delen we. Deze "zienswijze" is dan ook geen bewaar maar een reactie samen met enkele tekstuele suggesties. We reageren per pagina.

Hoofdstuk 1, pag. 10: OV-bureau is (ook) op 10 april aanwezig geweest bij een Werkatelier Mobiliteitsvisie van de gemeente Emmen.

Hoofdstuk 3, pag. 17: In de tabel, maar ook in de praktijk, is te zien dat de auto qua verkeersbewegingen dominant is in en om Emmen. OV in de totale mobiliteitsketen inderdaad een beperkt aandeel. Tegelijkertijd stappen op het station Emmen op een reguliere werkdag 3.000 mensen in een bus en 1.000 in de trein om naar school, werk, vrienden etc. te gaan. Daarmee is dit het grootste en belangrijk OV-knooppunt van de provincie Drenthe. Dat sneeuwt met deze aantallen wat onder.

Pag. 17: Momenteel rijden er geen goederentreinen meer van Coevorden naar Rotterdam. Wellicht zou de gewenste frequentieverhoging op de Emmerlijn cq. NSL zou dit zelfs in de weg kunnen gaan zitten. Zie https://nl.wikipedia.org/wiki/Euroterminal_Coevorden en <https://www.rtvddrenthe.nl/nieuws/16284423/over-spoorbrug-van-21-miljoen-euro-reden-vorig-jaar-9-treinen>.

Pag 17/18. De tabel omvat zo te zien ook het doorgaande verkeer over de A37 van 'de rest van Nederland' naar Duitsland? Heeft dat meerwaarde heeft dat om hier op te nemen? Het maakt alleen dat het laat zien dat het autogebruik groot is, waarbij wellicht het merendeel van die auto's alleen op doorreis is.

Pag 19. Gemeente wenst kwalitatief goede OV-verbindingen. Daarin kan worden verstaan hoge frequenties en brede bedieningsperioden, samen met nette bussen en goede haltes. De infrastructuur zowel qua snelheid maar nog meer in kwaliteit en doorstroming is hierin van cruciaal belang. Daar komen we later op terug.

Pag 19. De genoemde multimodale bereikbaarheid is het niet alleen samenhangen van diverse vervoersvormen, maar ook het realiseren van nieuwe voorzieningen en bestemmingen op 'slimme' locaties waardoor men daadwerkelijk een alternatief heeft om met duurzame vervoersvormen even makkelijk als met de auto – of zelfs makkelijker - daarheen te reizen. Zo wordt voorkomen dat er aparte buslijnen, fietspaden, wegen etc. moeten komen naar deze nieuwe locaties die vanwege de hoge kosten misschien niet de kwaliteit kunnen bieden die we ambiëren.

Pag 23. Het lijkt ons niet dat door het lage aantal OV-gebruikers het autogebruik van belang is. Door de grotere afstanden en beperkte frequenties in de daluren of avonden en weekenden wellicht wel.

Pag 24. We onderschrijven het belang van fietsparkeerplaatsen. Recentelijk is lijn 127 Hoogeveen-Emmen via de A37 geopend. Daarbij heeft de gemeente aangegeven fietsparkeerplaatsen te willen faciliteren aan enkele haltes. We hopen dat deze binnenkort worden geopend.

Verder bieden enkele locaties ook kans als soort -mini-hub voor deelfietsen om de uitgestrekte bedrijventerreinen beter bereikbaar te maken met OV+Fiets. Bij de provincie Drenthe is momenteel aandacht voor deelfietsen.

Pag 25. Voor korte afstanden is ook in de steden Groningen en Assen te merken dat men de fiets wat vaker gebruikt. Momenteel zijn binnen Emmen enkele interlokale buslijnen die verbinding tussen centrum en hoofdwegen in de diverse wijken. Voor verder (fijnmazig) vervoer kan wellicht samen met Publiek vervoer en de gemeente maatwerk voor specifieke doelgroepen worden geleverd. Het OV-bureau denkt graag mee.

We willen ontkrachten dat het OV in de dorpen 'steeds minder gebruikt wordt'. De bus en trein voorzien nog in een behoefte voor de plaatsen en dorpen op middellange en langere afstand. Zeker als deze mee kunnen liften op de bedieningen naar Ter Apel, Emmen-Compascuum, Klazienaveen en Schoonebeek.

De verbindingen vanuit Emmen naar bovengenoemde kernen zijn ondanks taakstellingen de afgelopen jaren uitgebreid: in de spits elk half uur en 's avonds en 's weekends minstens eens per uur, soms tot middernacht. Uiteraard zitten de bussen op momenten niet vol, maar het gebruik vanuit deze plaatsen kent wel een positieve ontwikkeling. Het maakt ook dat mensen

Toegankelijkheid is meer dan een verhoogde bushalte voorzien van een blindegeleidenstrook. Ook het kunnen begrijpen van 'het systeem' en kunnen betalen is helaas voor velen een uitdaging. Mooi dat we lezen dat u op pagina 52 ook dit noemt en hier werk van wil maken.

Het OV-bureau en Arriva hebben in Noord-Groningen de Meedoenpas geïntroduceerd, waarin mensen met een smalle beurs tegen een vergoeding vanuit de gemeente 'gratis' gebruik kunnen maken van de bus.

Pag 53. Advies is een actuele afbeelding te plaatsen aansluitend en passend bij de tekst.

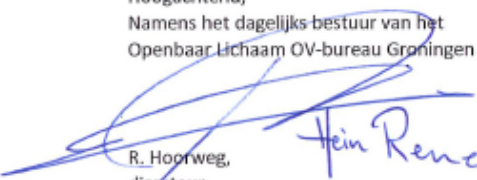
Hoofdstuk 8, pag 57. Er wordt aangegeven dat lopen en fietsen een gezonde verplaatsingsvorm zijn. RIVM heeft in 2018 onderzoek gedaan ¹ naar gezondheidseffecten van fietsers, OV-reizigers en automobilisten. OV kwam ook positief uit de bus, vooral omdat voor- en natransport lopend of fietsend wordt gedaan. Voorstel is dus ook gebruik OV hier te noemen.

Bovendien onderstreept dit het belang van goede fiets- en loopvoorzieningen naar bushaltes vanuit uw kant plus het blijven faciliteren van een goed OV-aanbod onzerzijds.

Tot zover. Dank voor het kunnen reageren op deze Ontwerp- Mobiliteitsvisie. Het OV-bureau wordt graag betrokken bij de vervolgfase: de uitvoeringsplannen.

¹ <https://www.rivm.nl/sites/default/files/2018-11/Brochure%20Gezondheidseffecten%20van%20het%20reizen%20met%20auto%20of%20trein%20in%20het%20woon-werkverkeer.pdf>

Hoogachtend,
Namens het dagelijks bestuur van het
Openbaar Lichaam OV-bureau Groningen Drenthe,



R. Hoorweg,
directeur



Zienswijze 9: Staatsbosbeheer (zienswijze op Ontwerp-Omgevingsvisie 2040)

Gemeente Emmen
T.a.v.: Gemeenteraad Emmen
Postbus 30.001
7800 RA EMMEN

Datum 12 november 2025
Onderwerp Zienswijze op Omgevingsvisie Emmen, zaak 189461-2023
behandeld door [REDACTED]
Ons kenmerk Z25-3769/ D25-41644
Uw kenmerk Zaak 189461-2023
Bijlagen

Geachte raad,

Hierbij maken wij, Staatsbosbeheer en de Natuur en Milieufederatie Drenthe, van de gelegenheid gebruik om een gezamenlijke zienswijze in te dienen op de Omgevingsvisie Emmen.

Wij hebben regelmatig actief gebruik gemaakt van de optie om met de gemeente Emmen te spreken en input te leveren voor de omgevingsvisie Emmen zoals deze nu ter inzage ligt. Wij hebben in zijn algemeenheid waardering voor de hoofdlijnen van deze omgevingsvisie. Gezien de ontwikkelambities van Emmen zijn de geformuleerde uitgangspunten op het gebied van zorgvuldig ruimtegebruik, revitalisering van bestaande woonwijken en bedrijventerreinen, de brede welzijnsbenadering, natuur-inclusief ontwerpen en waterbodembestuur van groot belang. Wij zien dit in deze Omgevingsvisie voldoende terug en tegelijk blijft dit in de uitvoeringspraktijk ook nog een grote uitdaging. Wij benadrukken ook naar uw raad het grote belang en ook de kansen die dit met zich meebrengt. Emmen kan zich hier ook in landelijk verband in positieve zin onderscheiden.

Helaas constateren we ook dat erop en onderdeel grote zorgpunten voor ons blijven bestaan, vooral rondom de Emmerdennen en Noordbargerbos.

Een veelvoud van functies doorkruisen of raken op de kaarten deze unieke bosgebieden waaronder:

- Diverse doorfietsroutes, gepland en te onderzoeken. De route Borger- Emmen is hiervan een voor ons al jaren een punt van zorg en gesprek, maar helaas blijft het tracé door het bos terugkomen op de kaarten.
- Nieuwe rondweg boven Emmen
- Diverse bouwlocaties tegen/in de rand van de Emmerdennen
- Hoogspanningsstation(s) Tennet
- Nedersaksenlijn
- Windmolen zoekgebied N34

We realiseren ons dat diverse ontwikkelingen van regionale dan wel provinciale of landelijke schaal zijn, zoals de Nedersaksenlijn of de nieuwe rondweg. Een aantal andere ontwikkelingen zijn meer (inter)gemeentelijk van aard. In alle gevallen heeft u ervoor gekozen om binnen de omgevingsvisie ruimte te geven of te zoeken voor deze ontwikkelingen.

Iedere doorsnijding of aantasting van de Emmerdennen zal echter leiden tot zijn eigen specifieke bedreigingen voor dit unieke stuk natuur en cultuurlandschap. De stapeling van deze ontwikkelingen maakt dat we een zorgelijke cumulatieve verstoring met een aanzienlijk negatieve impact voorzien voor dit unieke bos.

Hierbij kunt u denken aan:

- Verstoring van flora en fauna door een beduidend intensiever gebruik van het gebied (geluids- licht- en trilling overlast, vervuiling)
- Bedreiging leef- en foeragegebied van onder andere Das, Zandhagedis en Knoflookpad door toenemende versnippering.
- Ecologische isolatie van de Emmerdennen, mede omdat de smalle verbingszone tussen de Emmerdennen en het Valtherbos steeds verder doorsneden raakt
- Aantasting van archeologische en cultuurhistorische waarden, boven en onder de grond.

Emmen heeft uniek bos dicht tegen haar stadshart aanliggen. Dat draagt bij aan het woongenot, karakter en leefklimaat in Emmen, maar ook binnen de provincie heeft Emmerdennen een unieke positie en waarde. Naar de toekomst toe willen we de natuur-, landschappelijke en cultuurhistorische rijkdom daarvan goed, klimaatbestendig en robuust in stand houden voor volgende generaties.

Voor de zoekgebied N34 voor windmolens Noordbarger geldt in het bijzonder de zorg ten aanzien van de aantasting van het van het sting open karakter van het landschap o.a. voor het gebied ten westen van de Noordbarger es door maat en omvang windmolens. Daarbij verwijzen wij u ook graag naar de reactie die de NMF Drenthe heeft gestuurd naar aanleiding van de mer procedure. Nu de ontwikkelaar in dit gebied dreigt af te haken is onderzoek naar alternatieve locaties waarbij vraag en aanbod van energie meer worden gecombineerd naar ons idee opportuun.

We gaan nogmaals graag met u om tafel zitten om te zien hoe we wensen en waarden zo goed mogelijk met elkaar in balans kunnen brengen.

Daarnaast willen we graag bij de uitvoering van de diverse plannen actief en aan de voorkant betrokken worden. Voor Staatsbosbeheer en andere natuur behorende organisaties zeker gezien het feit dat we meestal naast beheerder van de waarden ook veelal grondeigenaar zijn. Het is van belang om zo vroeg mogelijk dan te bezien waar we elkaar kunnen vinden.

We hopen dat u als de raad de bovenstaande zorgen deelt en een plek geeft in uw besluitvorming. Graag bieden wij u een gebiedsbezoek aan om de impact te laten zien en de ontwikkelingen nader te bespreken.

Staatsbosbeheer | Leonard Springerlaan 23 | 9727 KB Groningen | Postbus 333 | 9700 AH Groningen | T 050-7074444 | KVK 30263544

Als u nog vragen hebt dan kunt u contact opnemen met ~~Reinder Hoekstra~~ via ~~06 52 18 19 52~~ of ~~reinder.hoekstra@staatsbosbeheer.nl~~

Met vriendelijke groet,
de directeur Staatsbosbeheer, namens deze,



Els Hogenkamp, hoofd Staatsbosbeheer Drenthe
Mede namens Reinder Hoekstra, NMF Drenthe

Zienswijze 10: Provincie Drenthe (zienswijze op Ontwerp-Omgevingsvisie 2040)

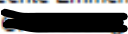
Provinciehuis Westerbrink 1, Assen
Postadres Postbus 122, 9400 AC Assen

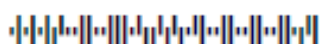
www.provincie.drenthe.nl

+31 592 365555
post@drenthe.nl

Volg ons op     

provincie Drenthe

Aan:
Gemeente Emmen
t.a.v. 
Postbus 30.001
7800 RA EMMEN



Assen, 19 november 2025

Ons kenmerk: 47/RW/2025001629

Behandeld door Thema Ruimte en Wonen (05 92) 36 5555

Uw kenmerk: Zienswijze zaak 189461-2023

Onderwerp: Zienswijze Ontwerp-Omgevingsvisie 'Sterke Stad, Vitale dorpen en
Veelzijdig Buitengebied'

Geachte raad,

De provincie Drenthe heeft met waardering kennisgenomen van de ontwerp-Omgevingsvisie Emmen 2040. Wij waarderen de brede en toekomstgerichte manier waarop de gemeente haar ruimtelijke koers beschrijft. De visie laat een duidelijke ambitie zien voor sterke kernen, een aantrekkelijk en toekomstbestendig woon- en werkklimaat, zorgvuldig gebruik van het landschap en een integrale benadering van energie, economie en mobiliteit.

Veel van de voorgestelde principes sluiten aan bij de provinciale richting en de gezamenlijke opgaven waarmee we de komende decennia te maken hebben.

Sterke stad en vitale dorpen

Wij waarderen dat Emmen sterk inzet op leefbare dorpen, een aantrekkelijk woonklimaat en toekomstgerichte groei. Het landschap als leidend principe sluit naadloos aan bij de provinciale inzet op de Basiskwaliteit Natuur en het principe 'landschap als paraplu'.

Ook de aandacht voor groen in de woonomgeving, dorpsranden, klimaatadaptatie en het tegengaan van verrommeling via hergebruik van VAB's vormt een solide basis voor ruimtelijke kwaliteit.

De omvangrijke woningbouwambitie buiten bestaand gebied (in buitengebied en nader te bepalen locaties) vraagt om verdere onderbouwing. Wij adviseren expliciet te vermelden dat woningbouw in het buitengebied wordt begrensd door de Provinciale Omgevingsverordening. De twee potentiële uitbreidingen (Emmen en Klazienaveen) liggen in landbouwgebied. Uitbreiding met woningbouw dient geen negatief effect te hebben op de agrarisch functioneren in het landelijk gebied. Bij planvorming dient onderbouwd te zijn dat het geen negatief effect heeft op het functioneren van de agrarische sector.





Voor het buitengebied is cultuurhistorie sterk uitgewerkt; voor het centrum zien wij kansen om cultuurhistorie explicieter mee te nemen in de gebiedsspecifieke keuzes. Verlies bij de herstructurering het cultuurhistorisch erfgoed van de naoorlogse (stedenbouwkundige) wederopbouw niet uit het oog.

Duurzame en veerkrachtige economie

Wij herkennen en waarderen de economische koers op maakindustrie en groene chemie, in lijn met onze provinciale acquisitieagenda.

De inzet op herstructurering van bestaande bedrijventerreinen, gecombineerd met strategische locaties voor nieuwe economische functies, past bij een duurzame en toekomstbestendige economische structuur. Het voornemen om een Programma Bedrijventerreinen op te stellen is positief en helpt bij gezamenlijke programmering en afstemming. Wij adviseren om bij nieuwe terreinen expliciet te werken met een beeldkwaliteitsplan, gericht op landschappelijke inpassing, energie, mobiliteit en klimaatadaptatie.

Het Snelwegpanorama A37 is een waardevolle stap die landschap, zichtkwaliteit en economische hotspots verbindt.

Emmen vervult een formele positie in het Europese TEN-T netwerk, als urban node op de corridor A37 – Coevorden – Nordhorn – Rheine.

Deze status brengt verplichtingen én kansen met zich mee:

- duurzame stedelijke logistiek,
- integratie van energievoorzieningen voor zwaar vervoer,
- multimodale bereikbaarheid,
- zero-emissie stadslogistiek,
- en afstemming met Europese corridors.

Wij adviseren deze formele positie expliciet op te nemen en strategisch te benutten.

De visie mist een expliciete koers op goederenstromen, spoorlogistiek (incl. Euroterminal Coevorden), multimodaliteit en zero-emissie logistiek. Wij moedigen aan een integrale logistieke strategie te formuleren.

Mobiliteit en bereikbaarheid

De visie erkent het belang van goede bereikbaarheid voor kernen en werkgebieden. Ook de aandacht voor duurzame mobiliteit, fietsroutes en dorpsverbindende netwerken sluit aan bij provinciale ambities.

De mobiliteitsopgave vraagt om koppeling met de energie-infrastructuur. Elektrisch vervoer, deelmobiliteit, logistiek en emissievrij vervoer leggen een groeiende druk op het elektriciteitsnet.

Wij adviseren om mobiliteit expliciet te verbinden aan de energieparagraaf.



Hubs worden steeds vaker knooppunten waar vervoer, laadinfrastructuur, energieopslag en deelmobiliteit samenkomen. Het verkennen van multifunctionele hubs versterkt de bereikbaarheid en duurzaamheid. Wij adviseren dit als ontwikkelingsprincipe op te nemen.

Bereikbaarheid en betaalbaarheid zijn randvoorwaarden voor leefbaarheid. Wij moedigen aan om mobiliteit expliciet te koppelen aan sociale doelstellingen.

Landschap en ruimtelijke kwaliteit

Het is zeer positief dat Emmen landschap, natuur, bodem- en watersysteem en cultuurhistorie als dragers van ruimtelijke ontwikkeling positioneert. Dit sluit uitstekend aan bij provinciale kernkwaliteiten.

Sterke punten zijn onder meer:

- bescherming tegen verrommeling;
- dorpsranden en groene structuren;
- aandacht voor cultuurhistorie in het buitengebied;
- aandacht voor het Bargerveen, NNN en de ecologische verbindingen
- koppeling van groen, gezondheid en leefkwaliteit;
- 'Zon op dak' als leidend principe.

Wij denken graag mee bij de actualisatie van de hoogbouwvisie, onder andere vanuit landschappelijke en cultuurhistorische belangen.

Naast openheid en doorzichten is de verkavelingsstructuur een essentieel kenmerk van de Drentse identiteit. Wij adviseren dit op te nemen. Benoem ook de specifieke kenmerken van het esdorpenlandschap explicieter in de gebiedsgerichte uitwerking. We missen de term Basiskwaliteit Natuur. Verder vragen we aandacht voor de NNN, dit is meer dan het realiseren van ecologische verbindingzones.

Het centrum van Westenesch wordt genoemd als voorbeeld van een esdorp, maar de formele status als beschermd dorpsgezicht (sinds 1991) ontbreekt.

Buitengebied

Het buitengebied is zorgvuldig beschreven, met ruimte voor landbouw, natuur, recreatie en beperkt landelijk wonen. De integraliteit die Emmen nastreeft sluit aan bij provinciale ambities. Hierbij herhalen wij dat woningbouw in het buitengebied gebonden is aan de Provinciale Omgevingsverordening en slechts onder voorwaarden is toegestaan.

Bij ruimtelijke ontwikkeling in natuur- en recreatiegebieden is ecologische draagkracht bepalend. Wij adviseren dit onderdeel aan te scherpen.

Energie

Wij waarderen de ambitie om in 2050 energieneutraal te zijn, lokale opwek te stimuleren en te kiezen voor clustering van grootschalige energieopwekking. De koppeling met de waterstofbackbone biedt belangrijke kansen voor verduurzaming van industrie en mobiliteit.



Wij merken op dat in de visie klein wind, groen gas, mestvergisting en zonthermie ontbreken. Deze kunnen, mits zorgvuldig ingepast, onderdeel zijn van de opgave in landelijk gebied.

De zin dat de gemeente "in gesprek is met de provincie Drenthe" over de opgave na 2030 is te algemeen. Wij adviseren duidelijk te verwijzen naar:

- het regionale energievisietraject waarin provincie en Emmen samenwerken;
- de provinciale energievisie, die aangeeft dat ook na 2030 een opgave blijft bestaan.

Nu het project N34- wind recent is stilgevallen, is heroverweging noodzakelijk in relatie tot landschap, cultuurhistorie en bewoners.

Tot slot

Wij adviseren om in Bijlage 2 ook de Provinciale Omgevingsverordening op te nemen, aangezien deze richtinggevend en juridisch bindend is.

De provincie Drenthe waardeert de ambities van de gemeente Emmen en herkent veel gezamenlijke uitgangspunten. Wij gaan graag verder in gesprek over de uitwerking van deze opgaven en kijken uit naar voortzetting van de constructieve samenwerking.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,
namens dezen,

T. Gregoire
Themamanager
Ruimte & Wonen