Memorandum van wijzigingen "Visie Mobiliteit 2040: Assen toekomstgericht op weg".

In dit memorandum van wijzigingen vindt u alle doorgevoerde wijzigingen in een 'was – is' formaat waar mogelijk. Kaartmateriaal is ook gewijzigd. Deze wijzigingen staan hier beschreven maar voor een goed beeld verdient het de aanbeveling om het kaartmateriaal zelf te bekijken. Bij de stukken tekst waar kleinere wijzigingen zijn doorgevoerd, zoals één of slechts enkele woorden, zijn deze woorden in de 'is' kolom geel gemarkeerd.

Hoofdstuk	Pagina	Was	Is
1	2	Ook is er ruimte nodig voor woningbouw en verdere economische ontwikkeling.	Ook is er ruimte nodig voor woningbouw, evenementen en verdere economische ontwikkeling.
1	7	n.v.t. – nieuwe tekst	Van deze richtinggevende uitspraken is bekeken of en zo ja , hoe er met eerder genoemde beleidsstukken en akkoorden al uitwerking is gegeven aan de wensen van de gemeenteraad. Deze uitwerkingen zijn vervolgens in deze visie mobiliteit opgenomen.
1	8	Figuur 7: Schema vervangen door begrijpelijkere zakelijke tekening	Het schema is vervangen door een zakelijke tekening die eenvoudiger en kernachtiger de kerndoelen van de nieuwe visie mobiliteit weergeeft.
1	9	n.v.t. – nieuwe tekst	"Ook verbeteren we de stallingsmogelijkheden voor fietsen in het centrum, de wijkwinkelcentra, en bij sport- en onderwijsinstellingen."
1	10	Parkeren vraagt veel openbare ruimte (zie figuur 8). Als gemeente vragen ons af of we het parkeren van de tweede of derde auto, campers en bedrijfsbussen in de openbare ruimte ongelimiteerd mogelijk moeten blijven maken. Wanneer problemen ontstaan of er ruimtebehoefte ontstaat voor andere functies zoals bewegen, ontmoeten, groen, klimaatadaptatie of energietransitie kan het nodig zijn onze regulering van het parkeren uit te breiden	Parkeren dichtbij de bestemming biedt veel gemak, maar neemt ook veel openbare ruimte in beslag (zie figuur 8). Als gemeente onderzoeken we hoe we om moeten gaan met deze ruimtevraag, terwijl de beschikbare (openbare) ruimte steeds krapper wordt. We signaleren dat er in toenemende mate sprake is van parkeeroverlast. Het vinden van goede duurzame oplossingen voor parkeren is een uitdaging, bijvoorbeeld ook in samenhang met onze woningbouwopgave. Hiertoe zullen we een Parkeerstrategie op gaan stellen en deze uitwerken in gebiedsgerichte uitvoeringsplannen parkeren. Deze uitvoeringsplannen parkeren zullen zich enerzijds richten op hoe om te gaan met parkeren bij plannen die bijdragen aan het versnellen van de woningbouwopgave, zoals in het Stadskwartier, en anderzijds op het parkeren in de bestaande stad..
2	11	Het gaat over keuzes voor de komende zestien jaar.	Het gaat over keuzes voor de komende vijftien jaar.

2 (2.2)	15	n.v.t. – nieuwe tekst	Waar nodig verbreden we fietspaden en verwerken we de nieuwe CROW-aanbevelingen ten aanzien van de fiets en inclusiviteit.
2 (2.2)	17	Figuur 14 – kaart fietsnetwerk	Wijzigingen: Doorfietsroute Assen – Norg (- Roden) loopt nu via Domeinpad en Kloosterveste. Extra categorie toegevoegd – Doorfietsroute, om verschil in kwaliteitsniveau en gebruik in het netwerk aan te geven tussen regionale fietsroutes en Doorfietsroutes.
2 (2.2)	18	n.v.t. – nieuwe tekst	Bij de afweging of een fietsbrug of fietstunnel wordt toegepast houden we rekening met de sociale veiligheidsaspecten en het veiligheidsgevoel. Om ervoor te zorgen dat er niet te lang veel verschillende voorrangsituaties zijn op rotondes in Assen zullen we de ombouw hiervan opnemen in een volgend uitvoeringsprogramma mobiliteit. Zo kunnen we planmatig en gefaseerd de voorrangsituatie veranderen en de verkeersveiligheid en doorstroming in stand houden.
2 (2.3)	20	n.v.t. – nieuwe tekst	In tabel 3 de volgende tekst toegevoegd: • Lobby voor verbetering dienstregeling openbaar busvervoer voortzetten;
2 (2.3)	23	Daarnaast is het openbaar vervoer een onmisbaar vervoersalternatief voor mensen die geen auto kunnen betalen of er (nog) niet mee mogen rijden.	Daarnaast is het openbaar vervoer een onmisbaar vervoersalternatief voor mensen die geen auto kunnen of willen betalen of er (nog) niet mee mogen rijden.
2 (2.4)	24	Betreft tekst in tabel 4: Afremmen autogebruik en -bezit	Betreft tekst in tabel 4: Alternatief bieden voor autobezit
2 (2.4)	25	n.v.t. – nieuwe tekst	Het aanbieden van deelmobiliteit is iets wat vooral marktpartijen kunnen oppakken. Wij verwelkomen graag partijen die in Assen pilots of concepten willen introduceren. We faciliteren deze initiatieven van harte. ANWB Automaatje is hiervan een mooi, geslaagd voorbeeld.
2 (2.4)	26	Waar mogelijk willen we het autogebruik en –bezit afremmen. Het ruimtegebruik en de impact op de kwaliteit van de leefomgeving daarvan is namelijk groot.	Tekst is verwijderd.
2 (2.5)	27	Betreft nieuwe tekst in tabel 5	Betreft nieuwe tekst in tabel 5: We blijven investeren in onze regionale bereikbaarheid
2 (2.5)	27	Betreft tekst in tabel 5:	Tekst is verwijderd – zero emissiezone is inmiddels ingevoerd en wordt de komende jaren geëvalueerd.

		Invoering en gefaseerde uitbreiding van zero-emissiezone voor logistiek	
2 (2.5)	27	Betreft tekst in tabel 5: Tussen de wijken (Europaweg, Industrieweg en Overcingellaan, Peelo) een 50km/u regime	Tekst is verwijderd.
2 (2.5)	27	Assen is een goed bereikbare stad. Dat blijft zo. Wel gaan we kritischer om met de ruimte die beschikbaar is voor gemotoriseerd verkeer. Op weg naar 2040 willen we investeren in de kwaliteit van de leefomgeving om een prettige, leefbare, verkeersveilige en gezonde stad te zijn. Daarom gaan we meer ruimte maken voor lopen, fietsen, bewegen, spelen, ontmoeten en het inspelen op klimaatverandering.	Assen is een goed bereikbare stad. Dat blijft zo. Daarom blijven we gericht investeren in de regionale bereikbaarheid. Zo zullen we proactief investeren in de capaciteit van de aansluitingen met de A28 ter hoogte van de afslagen Assen West en Assen Noord. Wel gaan we kritischer om met de ruimte die beschikbaar is voor gemotoriseerd verkeer. Op weg naar 2040 willen we investeren in de kwaliteit van de leefomgeving om een prettige, leefbare, verkeersveilige en gezonde stad te zijn. Daarom gaan we meer ruimte maken voor lopen, fietsen, bewegen, spelen, ontmoeten en het inspelen op klimaatverandering.
2 (2.5)	28	Verder kunnen we meer delen van het centrum autoluw maken. Hiermee vergroten we de ruimte voor andere functies, waaronder economische activiteiten en evenementen.	Verder kunnen we meer delen van het centrum autoluw maken. Dit doen we door het voetgangersgebied te vergroten. Hiermee vergroten we de ruimte voor andere functies, waaronder economische activiteiten en evenementen.
2 (2.5)	31	n.v.t. – nieuwe tekst	Omdat we meer verkeer via de Europaweg, Overcingellaan en Industrieweg laten rijden houden we goed in de gaten of dit voldoende vloeiend en verkeersveilig blijft gaan. Bij knelpunten in de capaciteit of verkeersveiligheid van de stadsring zullen we met verbetervoorstellen komen.
2 (2.5)	31	n.v.t. – nieuwe tekst	We onderzoeken daarnaast de mogelijkheden voor een Bus Rapid Transit systeem langs de stadsring om zo de dienstregeling van het OV-bureau Groningen-Drenthe te kunnen versnellen en betrouwbaarder te maken. Een Bus Rapid Transit systeem maakt een hogere frequentie van het busvervoer mogelijk door aanleg van busbanen en prioriteit te geven aan het busvervoer in de verkeersregeling. Hierdoor kunnen de bussen comfortabeler doorrijden tegen hogere gemiddelde snelheden. Daarnaast zorgen we voor beter herkenbare bushaltes, zodat de reiziger in één oogopslag kan zien dat een bushalte en -lijn onderdeel uitmaakt van een Bus Rapid Transit route.
2 (2.5)	31	Subtekst bij figuur 24: Figuur 24: De Europaweg kan in 2040 op een verkeersveiligere manier zijn ingericht voor 50km/u (bron: Polyfern i.o.v. gemeente Assen)	Subtekst bij figuur 24: Figuur 24: De Europaweg kan in 2040 op een verkeersveiligere manier zijn ingericht voor 70km/u (bron: Polyfern i.o.v. gemeente Assen)

2 (2.5)	32	Figuur 25 is aangepast	Van figuur 25 is een wegcategoriseringskaart gemaakt om zo inzichtelijk te maken welke routes er van/naar het stadscentrum zijn met de auto in 2040. Hierbij is de nieuwe weginrichting GOW30 (gebiedsontsluitingsweg 30km/u) toegevoegd. De Europaweg blijft 70km/u waar nu 70km/u is ingesteld als maximumsnelheid.
2 (2.5)	32	Betreft subtekst bij figuur 25: Figuur 25: voorgenomen categorisering van wegen (bron: gemeente Assen)	Betreft subtekst bij figuur 25: Figuur 25: voorgenomen categorisering van wegen, met indicatieve routes naar parkeergarages (bron: gemeente Assen)
2 (2.5)	32	n.v.t. – nieuwe tekst ter duiding wijzigingen figuur 25	De wegcategoriseringskaart in figuur 25 laat de routes en maximumsnelheden zien binnen Assen in 2040. Leidend hierbij is de weginrichting. We werken daarom met erftoegangswegen 30km/u en gebiedsontsluitingswegen 30km/u. Op een erftoegangsweg 30km/u staat het verblijven in de openbare ruimte centraal, terwijl op een gebiedsontsluitingsweg 30km/u de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer meer centraal staat. Wegen die zijn ingericht voor het kunnen verwerken van grote(re) hoeveelheden verkeer zijn logische, vlotte routes die de bestuurder van nature zal verkiezen boven een smalle, trage route door de wijken heen.
2 (2.5)	33	Omdat we steeds meer functies plaats willen geven in de openbare ruimte, zoals groen, klimaatadaptatie, spelen, bewegen en de energietransitie, willen we kritischer omgaan met de ruimte die we nu reserveren voor parkeren. We hebben behoefte aan meer grip op het gebruik van de openbare ruimte. In het Havenkwartier zetten we hierin al stappen.	Omdat we steeds meer functies plaats willen geven in de openbare ruimte, zoals groen, klimaatadaptatie, spelen, ontmoeten en bewegen en de energietransitie, zullen we kritischer moeten omgaan met de ruimte die we reserveren voor parkeren. Er ontstaat behoefte aan meer grip op het gebruik van de openbare ruimte. In het Havenkwartier zetten we hierin al stappen.
2 (2.5)	33	Dit kan bijvoorbeeld een gezamenlijk parkeer-/laadplein zijn op een van onze werklandschappen.	Dit kan bijvoorbeeld een gezamenlijk beveiligd parkeer-/laadplein zijn op een van onze werklandschappen.
2 (2.5)	34	Daarom harmoniseren we bij uitbreiding van het gereguleerde parkeren de regels zoveel mogelijk. Zo wordt het voor onze inwoners, ondernemers en bezoekers begrijpelijker wat we van hen verwachten op het gebied van parkeren en daarmee wordt het aantrekkelijker om Assen te bezoeken	Daarom zullen we een Parkeerstrategie uitwerken voor de stad. Deze parkeerstrategie bevat gebiedsgerichte uitvoeringsplannen parkeren. Deze gebiedsgerichte uitvoeringsplannen parkeren zullen enerzijds aansluiten bij onze woningbouwopgaven om deze te kunnen versnellen, en voor de bestaande stad zoveel mogelijk bij de wijkaanpakken. Op die manier sluiten we aan bij wat een gebied bijzonder maakt en nodig heeft.
2 (2.5)	34	Tekst in blauw tekstblok: We kiezen voor grip op de schaarse openbare ruimte om meerdere	Tekst in blauw tekstblok:

		functies mogelijk te maken. Daarom gaan we stapsgewijs het parkeren in onze stad verder reguleren.	We kiezen voor grip op de schaarse openbare ruimte om meerdere functies mogelijk te maken. Daarom stellen we een Parkeerstrategie op.
2 (2.5)	34	Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van het Rijk (2018) verplicht ons om vrij liggende fietspaden aan te leggen wanneer we de maximumsnelheden op bedrijventerreinen op 50km/u houden	Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van het Rijk (2018) verplicht ons om vrij liggende fietspaden aan te leggen wanneer we de maximumsnelheden op bedrijventerreinen op 50km/u houden. Hiervoor hebben we geen ruimte meer beschikbaar. De logische keuze is dan ook om de maximumsnelheid geloofwaardig terug te brengen naar 30km/u.
3 (3.2)	37	Voor het succesvol implementeren van de ambities is het noodzakelijk dat er een bepaalde volgorde wordt aangehouden. Het is niet verstandig om de Europaweg opnieuw in te richten voor 50km/u zonder de centrumring aangepakt te hebben. Dat leidt tot meer ongewenst verkeer door onze wijken heen. Dat willen we niet. Daarom beginnen we bij het aanpakken van de centrumring. Deze maken we autoluwer en aantrekkelijker voor de bezoekers van de binnenstad door verbeterde parkeerroutes en bewegwijzering. Daarna houden we in de gaten welke veranderingen er ontstaan in de verkeersstromen en onderzoeken we welke oplossingen daarvoor wenselijk zijn.	Voor het succesvol implementeren van de ambities is het noodzakelijk dat er een bepaalde volgorde wordt aangehouden. Daarom beginnen we bij het aanpakken van de centrumring. Deze maken we autoluwer en aantrekkelijker voor de bezoekers van de binnenstad door verbeterde parkeerroutes en bewegwijzering. De parkeergarage wordt een logische eindbestemming. Daarna houden we in de gaten welke veranderingen er ontstaan in de verkeersstromen en onderzoeken we welke oplossingen daarvoor wenselijk zijn. Voor eventuele knelpunten komen we met verbetervoorstellen.
3 (3.2)	37	Hetzelfde geldt voor het verder invoeren van parkeervergunningen. Dit doen we niet voor heel Assen maar alleen voor die wijken of buurten waar er parkeeroverlast is. Om dit beter in beeld te brengen, gaan we minimaal één keer per jaar parkeeronderzoeken uitvoeren. Daarnaast is het noodzakelijk om te beoordelen in hoeverre de huidige parkeervergunningzones logisch zijn geïmplementeerd en of er wijzigingen nodig zijn.	Hetzelfde geldt voor het parkeren. Om parkeeroverlast beter in beeld te brengen, gaan we minimaal één keer per jaar parkeeronderzoeken uitvoeren. Daarnaast is het noodzakelijk om te beoordelen in hoeverre de huidige parkeervergunningzones logisch zijn geïmplementeerd en of er wijzigingen nodig zijn. Hiertoe stellen we een Parkeerstrategie op die gebiedsgerichte uitvoeringsplannen parkeren bevat waarmee we recht doen aan wat een gebied nodig heeft
3 (3.4)	39	n.v.t. – nieuwe tekst	Verdere uitvoering van zowel flankerend beleid als eventuele aanvullende uitvoeringsprogramma's zullen we uit gaan voeren vanuit het programma mobiliteit. Hiermee voldoen we aan de vereisten van de Omgevingswet ten aanzien van programmatisch werken.