Gemeente Assen

Participatieverslag

actualisatie mobiliteitsbeleid



1. Zorgvuldige participatie in stappen 4
2. Enquête 5
2.1 Op de markt 5
2.2 Respons is niet representatief 5
2.3 Wat we doen met de respons 5
3. Werksessie met gemeenteraad 6
3.1 Dialoogtafel “agenda” 6
3.2 Dialoogtafel “centrum” 7
3.3 Dialoogtafel “wijken” 7
3.4 Dialoogtafel “bedrijventerreinen” 7
3.5 Dialoogtafel “buitengebied en dorpen” 8
3.6 Wat we doen met de resultaten 8
4. Werksessie met kinderraad 9
4.1 Kennis van klimaatverandering 9
4.2 Betekenis van klimaatverandering voor kinderen: 9
4.3 Relatie tussen klimaatverandering en mobiliteit? 10
4.4 Ontwerp winkelcentrum Marsdijk 10
4.5 Ontwerp Kop van de Vaart 11
4.6 Samenvatting en conclusie 13
4.7 Wat we doen met de resultaten 13
5 Werksessie met inwoners en ondernemers 14
5.1 Resoluut kiezen voor actieve en duurzame mobiliteit 14
5.2 Bedrijventerreinen vooral per fiets en OV bereikbaar. 16
5.3 Assen is 15 minuten stad. 16
5.4 Wat we doen met de resultaten 17
6 Ondernemend Assen 18
6.1 Toelichting en discussie 18
6.2 Wat we doen met de resultaten 18
7. Raad voor de cliëntenparticipatie & Participatieraad 19
7.1 Op verschillende manieren betrokkenheid 19
7.2 Wat we doen met de resultaten 19
8. Externe stakeholders 20
8.1 Consulteren externe stakeholders 20
8.2 Wat we doen met de resultaten 21
Bijlage 1: Resultaten enquête op hoofdlijnen i
Bijlage 2: Schriftelijke reacties van RCPA, Fietsersbond en VVN viii

1. Zorgvuldige participatie in stappen

Actualisatie van het mobiliteitsbeleid vraagt een aantal keuzes met invloed op de gebruik van de openbare ruimte. Dit is reden om via een zorgvuldig participatieproces de mening van inwoners, ondernemers en raadsleden te horen en mee te laten wegen bij de actualisatie van het mobiliteitsbeleid.

Het participatieproces voor actualisatie van ons mobiliteitsbeleid kent een aantal onderdelen:

- Een enquête onder inwoners van Assen;
- Een werksessie met de gemeenteraad waarin de raad richtinggevende uitspraken deed over de koers van het mobiliteitsbeleid;
- Een werksessie met de kinderraad;
- Een werksessie met groepen uit de Asser samenleving: inwoners, mensen met een (mobiliteits)beperking en ondernemers.
- Consultatie van de Raad voor cliëntenparticipatie Assen en de Participatieraad;
- Gesprekken met belangengroepen zoals de Fietsersbond (afdeling Assen en Drenthe), Veilig Verkeer Nederland, de provincie, Drentse gemeenten, het OV-bureau Groningen-Drenthe en de Regio Groningen-Assen.

Naast deze “externe” participatie met partijen buiten het gemeentehuis heeft “interne” participatie plaatsgevonden. Overleg en afstemming met collega’s vanuit verschillende disciplines heeft tot doel om het mobiliteitsbeleid zo goed mogelijk te laten bijdragen aan de doelstellingen vanuit andere beleidsdisciplines en het mobiliteitsbeleid te verankeren in de gemeentelijke organisatie. We werken integraal samen aan het Assen van de toekomst.

In de hierna volgende hoofdstukken wordt per onderdeel beknopt verslag gedaan van de “externe” participatie.

2. Enquête

In oktober 2023 heeft een enquête[1] online gestaan. Inwoners werd gevraagd hoe ze aankijken tegen mobiliteit in Assen en wat ervoor nodig is om mobiliteitsgedrag te wijzigen.

De enquête is uitgezet onder het stadspanel. Het stadspanel is niet representatief voor de Asser samenleving. Er is sprake van oververtegenwoordiging van ouderen. Getracht is de respons te verbreden. Hierop is specifieke actie ondernomen.

2.1 Op de markt

Op zaterdag 21 oktober 2023 stond de wethouder met drie medewerkers de middag, van 13u tot 17u op de markt. Dit bood inwoners een laagdrempelige mogelijkheid om hun wensen en behoeften kenbaar te maken en “het gesprek” te voeren. Daarbij werden aan passanten flyers met een QR-code uitgereikt. De QR-code bood toegang tot de enquête die gemakkelijk online kon worden ingevuld. Getracht is om vooral jongeren te bewegen de enquête in te vullen.
In totaal heeft deze actie ongeveer 100 extra respondenten opgeleverd. Daarnaast heeft deze actie via diverse gesprekken inzicht gegeven over actuele knelpunten of ergernissen die inwoners ervaren.

2.2 Respons is niet representatief

De respons op de enquête was relatief hoog. Ruim tweeduizend (2061) inwoners beantwoordden de enquête. Verreweg het grootste deel van de respons is afkomstig uit het stadspanel. De samenstelling van het stadspanel is niet representatief waardoor de respons uit de enquête geen representatief beeld levert. 65% van de respondenten is ouder dan 55 en 6% van de respondenten is jonger dan 35.

De respons is op hoofdlijnen weergegeven in bijlage 1.

2.3 Wat we doen met de respons

De respons laat draagvlak zien voor het stimuleren van actieve en duurzame mobiliteit. Dat hebben we vertaald in maatregelen. Tegelijkertijd laat de respons ook zien dat inwoners de auto willen kunnen blijven gebruiken. Bepaalde groepen zijn afhankelijk van de auto. Dit heeft geleid tot nuancering en aanpassing van voorgestelde maatregelen.

[1] De enquête is opgenomen in bijlage 1.

3. Werksessie met gemeenteraad

Tijdens de raadsbehandeling van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2023 - 2026 op 1 juni 2023 zegde het college toe het mobiliteitsbeleid te actualiseren en in het najaar 2023 daar bij de raad op terug te komen. Tijdens de besluitvormende raadsvergadering op 15 juni 2023 is deze toezegging herhaald.

Op 16 november 2023 werd in dit kader een werksessie georganiseerd met de gemeenteraad. De voltallige raad nam deel.

Doel:
Doel van de werksessie was de raad op hoofdlijnen de koers van het nieuwe mobiliteitsbeleid te laten bepalen.

Werkwijze:
Vooraf kregen de raadsleden informatie en instructies toegezonden met betrekking tot de vraagstelling en doelstelling van de werksessie. Dit stelde de raadsleden in staat zich met hun fracties voor te bereiden.
De werksessie werd gestart met een korte presentatie over hoe in de omgevingsvisie “Assen nog Mooier” (2021) wordt ingegaan op het thema mobiliteit. Vervolgens werd uiteengegaan in vijf “dialoogtafels”: 1) agenda, 2) centrum, 3) wijken, 4) bedrijventerreinen en 5) buitengebied en dorpen.

3.1 Dialoogtafel “agenda”

Aan de *dialoogtafel agenda* kwamen de raadsleden tot een aantal onderwerpen waarvan zij vinden dat die absoluut in het geactualiseerde beleid een plek moeten krijgen. Deze onderwerpen vinden zij belangrijk omdat ze bijdragen aan de ambities en doelstellingen van de omgevingsvisie. Het gaat om de volgende onderwerpen:

- Meer ruimte voor actieve en duurzame mobiliteit. Gezondheidspreventie via gezonde mobiliteit kan overkoepelend thema zijn.
- Zet de Fiets op 1 en zorg voor betere fietsverbindingen zodat de fiets concurrerender wordt ten opzichte van de auto;
    - Zorg ook voor betere fietsenstallingen of betere mogelijkheden om je fiets te kunnen parkeren.
- Thema mobiliteit in samenhang brengen met de thema’s gezondheid, inclusiviteit, klimaat, milieu, ruimte en veiligheid;
    - Maak er een domein-overstijgend beleidsstuk van.
- Assen heeft een centrumfunctie voor de regio. Regionale bereikbaarheid is en blijft belangrijk.
- Autoluwe binnenstad;
- Fietsenstallingen in het centrum.

De raadsleden spraken twijfel uit over het reguleren van parkeren in wijken en de positie van openbaar vervoer in het mobiliteitssysteem. De positie van het openbaar vervoer moet worden versterkt volgens de raadsleden.

3.2 Dialoogtafel “centrum”

De raadsleden stelden vast dat het centrum van Assen vooral een gebied voor voetgangers moet zijn. Voor hen moet het centrum een aantrekkelijke en veilige omgeving bieden evenals voor mensen met een beperking. Fietsers moeten ook gemakkelijker in het centrum kunnen komen via aantrekkelijke en veilige fietsroutes vanuit de wijken naar het centrum. En als ze aankomen in het centrum moeten fietsers hun fiets kunnen stallen in goede (gratis, bewaakte en overdekte) fietsenstallingen met oplaadmogelijkheden.
De raadsleden zien het belang om het autoverkeer in het centrum te ontmoedigen. Dat is nodig om meer ruimte te kunnen bieden aan voetgangers en fietsers. Ontmoedigen van het autogebruik naar en in het centrum is goed, het weren of onmogelijk maken niet. De auto blijft voor bijvoorbeeld ouderen of mensen met een beperking soms een noodzakelijk vervoermiddel. Het centrum van Assen vervult een regionale functie. Om die functie goed te kunnen blijven vervullen is bereikbaarheid per auto belangrijk.
De raadsleden vinden de ontsluiting van het centrum met (lokaal) openbaar vervoer onvoldoende. Het openbaar vervoer is nog niet een goed alternatief als aanvulling op de auto en de fiets.
Tenslotte vinden de raadsleden dat de gemeente zou moeten nadenken over slimme distributie van pakketten en vracht in het centrum.

3.3 Dialoogtafel “wijken”

Voor de wijken wordt het perspectief om het fietsen te stimuleren en de dominante positie van de auto te verminderen onderschreven. Wel wordt er gewaarschuwd om niet te dwingend te zijn. Inwoners kunnen een auto nodig blijven hebben. Verbeteren van fietsroutes, het verbeteren van het netwerk van fietspaden en verbeteren van stallingsmogelijkheden voor fietsen vinden de raadsleden belangrijk. Ook pleit men voor minder sluipverkeer door de wijken en meer gebruik van de Europaweg als verbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen de wijken.
De raadsleden constateren dat het openbaar vervoer tussen de wijken nog niet van een voldoende niveau is. Men vindt dat dit in een inclusieve stad, die Assen wil zijn, beter zou moeten zijn.
Verder is er de wens om het aantal pakketdiensten die met busjes door de wijk rijden te verminderen. Pakketjes kunnen prima in pakketkluizen worden afgeleverd. Uitzonderingen zijn wellicht belevering van grote pakketten of belevering aan mensen met een beperking.

3.4 Dialoogtafel “bedrijventerreinen”

Stimuleren van duurzaam vervoer wordt belangrijk gevonden. Bedrijventerreinen moeten goed en veilig toegankelijk zijn per fiets, te voet en per openbaar vervoer. Het bedrijventerrein blijft

echter een bedrijventerrein en zal goed toegankelijk moeten blijven voor (vracht)auto's. De raadsleden pleiten voor maatwerk per bedrijventerrein.
Voor de logistieke sector zijn snel-laadvoorzieningen nodig. Volgens de raadsleden is de gemeente hier niet verantwoordelijk voor maar moet zij wel faciliterend optreden.

Twijfel is er over de betaalbaarheid van duurzaam en openbaar vervoer en ook de mate waarin er op bedrijventerreinen fiets- en voetpaden moeten worden gerealiseerd. Tevens is er de vraag waarin we verduurzaming verplicht moeten gaan stellen. Tenslotte is er ook twijfel of het nuttig is om de maximumsnelheid op bedrijventerreinen van 50km/u terug te brengen naar 30km/u.

3.5 Dialoogtafel "buitengebied en dorpen"

Voor het buitengebied en de dorpen wordt openbaar vervoer belangrijk gevonden. Daarbij hoeft niet uit te worden gegaan van grote lijnbussen zoals nu maar mag ook uit worden gegaan van maatwerk en innovatie. De snelheidslimiet in de dorpen kan naar 30km/u al moet de weginrichting hierop wel worden aangepast. Snelheidsregimes en weginrichting moeten op elkaar aansluiten. Volgens de raadsleden past het in het dorpse karakter dat de weg door meerdere typen weggebruikers wordt gedeeld. In het buitengebied kan de fiets op 1 worden gezet. Daarover bestaat grote overeenstemming. Tegelijkertijd vindt men het belangrijk dat er mogelijkheden blijven van dorpse ommetjes.
Ter nuancering stelt men dat autoafhankelijkheid blijft en in zekere zin misschien hoort bij de dorpen. Daarom moeten we niet te stellig zijn met het stimuleren van bijvoorbeeld de fiets.

3.6 Wat we doen met de resultaten

De resultaten van de werksessie met de gemeenteraad zijn richtinggevend meegenomen in de samenstelling en formulering van mobiliteitsbeleid tot 2040. De raadsleden dringen aan op integraliteit van beleid. Een integrale benadering is daarom basis van het mobiliteitsbeleid. Uitgangspunt is om met mobiliteitsbeleid zoveel mogelijk bij te dragen aan de lange termijn ambities en doelen van de gemeente Assen, die zijn verwoord in de omgevingsvisie uit 2021 en de diverse (sectorale) uitwerkingen daarvan.

Tijdens de sessie toonden verschillende raadsleden zich terughoudend ten aanzien van uitbreiding van parkeerregulering. Daarom hebben we de voorstellen die we doen beperkt gehouden tot die gebieden waar door onze inwoners en/of ondernemers parkeeroverlast wordt ervaren of er ruimte teruggewonnen moet worden voor andere beleidsdoelstellingen. Dit blijft uiteraard maatwerk.

4. Werksessie met kinderraad

De actualisatie van ons mobiliteitsbeleid sluit aan op de omgevingsvisie “Assen nog Mooier”. Het vizier van het mobiliteitsbeleid is daarom ook gericht op Assen in 2040. De kinderen van nu zijn dan de jongvolwassenen. We vinden het belangrijk te weten hoe kinderen aankijken tegen hun stad in 2040. Daarom organiseerden we op 8 februari 2024 een werksessie met de kinderraad. Hierin combineerden we de thema’s mobiliteit en klimaatverandering.
Door middel van het stellen van vragen over beide onderwerpen en het laten zien van informatieve filmpjes, werden de deelnemers voorbereid op de opdracht. Wij hebben hen gevraagd om na te denken over de vraag: Hoe maak je van de Kop van de Vaart en winkelcentrum Marsdijk een fijne plek voor inwoners van Assen? Om antwoord te geven op deze vraag gingen zij aan de slag met twee plattegronden van deze locaties.

Dit waren onze doelen:

1) Een beeld krijgen van hoe kinderen denken over deze onderwerpen. Weten ze wat klimaatverandering betekent? Maken ze zich zorgen? Wat merken ze ervan? Wat houdt mobiliteit in? En wat is de relatie tussen deze twee onderwerpen? Welke oplossingen zien ze?
2) De Kinderraad een stem geven bij het opstellen van de mobiliteitsvisie: welke plek willen zij mobiliteit geven in de openbare ruimte?
3) Concrete inhoudelijke bijdrage aan de mobiliteitsvisie en de uitvoeringsagenda klimaat & groen

4.1 Kennis van klimaatverandering

Op de vraag wat de deelnemende kinderen weten van klimaatverandering werd het volgende geantwoord:

Veel vervuiling, plastic in water/ warmer, slecht voor de natuur, planten en voor zeedieren/ veel douchen, veel warmte, ook Noordpool, dunnere ijsberen, zwerfafval/ klimaat in best wel grote stappen veranderd, zomer wordt warmer (naar 30C), extremer weer.

4.2 Betekenis van klimaatverandering voor kinderen:

We geven een korte weergave van de reacties van de deelnemers:

- Maak me best wel zorgen, want gaat best snel. Smelten van de polen, half NL onder water. Niet over twee jaar, maar ook geen 100 jaar, 50 of 40 misschien.
- Je weet niet wanneer het gaat gebeuren, oppassen wat je eet en hoeveel je verbruikt. Als iedereen elke dag doucht en daar 10 min over doet gaat het heel snel. Minder douchen helpt.

- Gaat sneller dan je denkt. Moeilijk om bijvoorbeeld minder te douchen, zoals van 8 ½ minuut (gemiddelde tijd in NL) naar 5, omdat je dat gewend bent. Je hebt niet zo door wat je met de natuur doet. Als je ergens heen moet bijvoorbeeld, als je een auto hebt dan ga je sneller met auto dan bus.
- Opmerking Spanje: gebrek aan water, wordt woestijn. Wordt beperking op waterverbruik gelegd.

4.3 Relatie tussen klimaatverandering en mobiliteit?

- Auto's verbruiken benzine, wat warmte en CO2 afgeeft waardoor het weer verandert en de natuur ook.
- Als je met de auto gaat gebruikt dat heel veel energie en CO2-uitstoot wat schadelijk is voor de polen. Neemt heel veel ruimte in.

4.4 Ontwerp winkelcentrum Marsdijk

- Veel groene daken met bloemen en zonnepanelen (winkelcentrum zelf, maar ook omliggende gebouwen zoals de Marskramer)
- Veel fietsenstallingen ingetekend, waarvan eentje in het winkelcentrum zelf (overdekt) en een grote fietsenstalling op het parkeerterrein, met een groen dak of een dak van zonnepanelen.
- Een fietspad rondom het winkelcentrum, met een snelheidsbeperking (10km)
- Een rotonde met verkeerslichten en zebrapaden op de T-splitsing Meentgoorn/ Mahatma Gandhiweg
- Mahatma Gandhiweg is 30-zone geworden
- Parkeerplaatsen hebben ander dek gekregen (zand?)
- Regentonnen naast het winkelcentrum geplaatst
- Waterverzamelpunt/-opslag in een hoek naast het winkelcentrum
- Extra: douchetimers in de aanbieding, in de etalage van het winkelcentrum
- Extra: speeltuin direct naast het winkelcentrum (aan de Kleuvenstee)

Mondelinge toelichting:

- Gezorgd dat auto's fietsers en wandelaars er veilig kunnen komen. Voor iedereen bereikbaar.
  Welke manier van ernaartoe komen vond je het belangrijkst?
- Fiets en lopend het belangrijkst, verbruikt minste CO2. Maar niet iedereen wil lopen of fietsen. Het is niet verboden om met de auto te gaan.
- Ontwerp erop aangepast, makkelijk toegankelijk om met fiets en lopend te gaan. Dan kan je ook het winkelcentrum in met je fiets, om te stimuleren dat mensen op de fiets gaan. Beter voor milieu
- Daken heel groen zodat het water opgenomen wordt, langzame afvoer.
- Parkeerplaatsen van houtsnippers zodat het water goed weg kan stromen daar.
- Ondergrondse garage met zonnepanelen er bovenop.
- In de winkel douchetimers in de aanbieding.







4.5 Ontwerp Kop van de Vaart

- Collardslaan en Weiersstraat hebben groenstrook in het midden gekregen met o.a. bomen en zijn 1-richting geworden + 30-zone
- Kop van de Vaart is groen gemaakt en het Pannenkoekenschip ook
- Voetgangersbrug om Vaart Z.Z. over te steken ter hoogte van Kop van de Vaart
- Veel groene daken: De Kolk, Hema, garage Mercuriusplein, Van der Veen

- Zonnepanelen op dak van De Kolk
- Waterberging onder de Markt
- Extra: bankjes om in het groen te zitten
- Extra: insecten en vlinders en bloemen

Mondelinge toelichting:

- Eenrichtingsverkeer langs de Kolk of op de gehele ring rond het centrum. Dat maakt het ook veiliger voor ander verkeer, meer ruimte voor fietsen en lopen
- 30-zone: auto's gaan soms snel op die plek
- Vlinders
- Fietspad op de Weierstraat en Collardslaan
- Groene, smallere weg: als de auto's veel moeten omrijden levert dat meer CO_2 uitstoot op.
- Extra: Insecten en vlinders ingetekend voor de biodiversiteit







4.6 Samenvatting en conclusie

De kinderen maakten genuanceerde keuzes. Ze stelden dat er meer ruimte moest komen voor klimaatmaatregelen, fietsers, voetgangers en bewegen, ontmoeten spelen en sporten. Bereikbaarheid per auto moet volgens hen mogelijk blijven. Het gebruik van de auto in Assen kan echt wel wat verminderen.

4.7 Wat we doen met de resultaten

De keuzes van de kinderen zijn uitgewerkt in het mobiliteitsbeleid tot 2040. In het actuele mobiliteitsbeleid stimuleren we actieve en duurzame mobiliteit en geven we meer ruimte aan de fietser, de voetganger, ontmoeten en spelen en houden we rekening met ruimte voor klimaatmaatregelen.
De kinderen lieten kansen en mogelijkheden zien om de stad te vergroenen in combinatie met ruimte voor verkeer. Daarbij wezen zij ook op mogelijkheden voor vergroenen van daken in combinatie met zonnepanelen of het toepassen van waterdoorlatende half-verharding op parkeerplaatsen. In de ideeën die de kinderen aandroegen zit veel creativiteit, die met name in de uitvoering van het beleid op straat een uitwerking kan krijgen.
Een interessant idee om de doorgaand verkeer in het centrum te ontmoedigen is het idee om de ring rond het centrum als een soort grote rotonde te laten fungeren door middel van een eenrichtingsregime. Dit idee gaan we nader bestuderen.

5 Werksessie met inwoners en ondernemers

Op 25 maart organiseerden we een werksessie met inwoners en ondernemers. Uitnodigingen waren rechtstreeks en via social media gedaan. In totaal namen ruim twintig mensen deel aan de sessie. Onder hen waren twee vertegenwoordigers van de participatieraad en de directeur van ondernemend Assen.

Na een korte aftrap door wethouder Martin Rasker en een toelichting van de adviseur Mobiliteit a.i. Machiel Huizenga werden in twee groepen verschillende stellingen besproken. De te bespreken stellingen werden door de deelnemers geselecteerd.





5.1 Resoluut kiezen voor actieve en duurzame mobiliteit

Volledige stelling:
Assen moet resoluut kiezen voor duurzame en actieve mobiliteit om een gezonde en levensvatbare toekomst te waarborgen.

Reacties:

- Het stimuleren van actieve en duurzame mobiliteit helpt om een gezonde samenleving te zijn en het is ook goed in het kader van ziektepreventie.
- Het moet in Assen gemakkelijker worden om met de fiets naar het centrum te gaan en voor de auto mag het minder gemakkelijk worden. De concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto moet in Assen worden verbeterd;
- Een resolute keuze is goed. Je moet dit soort zaken niet half doen. Ik geloof heilig in stimuleren van actieve en duurzame mobiliteit.
- Ik ben voor de stelling. Voor ouderen moet echter ook goed openbaar vervoer beschikbaar blijven. Er is geen passend vervoer voor mensen met een beperking. Idealiter zou er een continue busverbinding moeten zijn die elke 10 minuten rijdt tussen de wijken en het centrum, het liefst elektrisch. Openbaar vervoer moet worden gezien als een basisvoorziening voor de samenleving en het Rijk moet dat bekostigen.

- De gemeente moet actieve en duurzame mobiliteit stimuleren maar de auto niet onmogelijk maken. Sommige mensen zijn namelijk afhankelijk van de auto, bijvoorbeeld ’s avonds vanuit het oogpunt van sociale veiligheid.
- De auto levert ook gemak. Bereikbaarheid per auto blijft voor veel mensen belangrijk en openbaar vervoer is nog niet altijd een goed alternatief.
- Een deel van de parkeerplaatsen in het centrum en bijvoorbeeld parkeergarages kunnen worden omgebouwd naar fietsenstallingen.
- We moeten eraan wennen dat we niet altijd voor de deur kunnen parkeren. Straat-parkeren in het centrum moet worden aangepakt.
- In Assen moeten we nadenken over P+R terreinen aan de rand van de stad, zoals in Groningen. Met autonoom vervoer (people movers) kan je dan naar het centrum reizen.
- De ring rond het centrum kan prima worden gereserveerd voor bestemmingsverkeer.
- Om autoverkeer tussen Kloosterveen en het centrum te voorkomen zou een experiment met een taxiboot over De Vaart kunnen worden overwogen.
- De huidige fietsenstallingen in het centrum zijn te krap. Er moeten meer gratis, overdekte en bewaakte fietsenstallingen komen zoals in Groningen en onder De Nieuwe Kolk.
- De veiligheid voor fietsers moet worden verhoogd. Fietsen op, bijvoorbeeld, de Noordersingel of de Stationsstraat voelt nu niet veilig.
- Doorgaand verkeer door de wijken heen is niet wenselijk. Voor deze stelling is breed draagvlak. Deze verkeersstromen zouden actief moeten zijn: via fietsen of lopend.
- Houdt wel rekening met eventuele handicaps die mensen kunnen hebben waardoor ze auto-afhankelijk zijn (kan ook WMO-vervoer zijn) om mee te kunnen doen in de maatschappij.
- Is de vergrijzing geen beperkende factor in het kunnen verduurzamen c.q. in kunnen zetten op meer actieve mobiliteit i.v.m. de kwetsbaarheid van deze mensen?
- Economisch verkeer moet wel mogelijk blijven, dus maatwerkoplossingen blijven nodig.
- Denk ook aan alternatieven zoals deelmobiliteit of autonome mobiliteit.

Samenvatting van opgedane inzichten:

- Durf als gemeente duidelijke keuzes te maken.
- Adhesie betuigingen voor de stelling.
- Lever maatwerk door per wijk of bedrijventerrein een eigen aanpak te kiezen.
- Gebruik kennis van de werkgroep inclusie.

5.2 Bedrijventerreinen vooral per fiets en OV bereikbaar.

Volledige stelling:
Het accent moet liggen op verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets op bedrijventerreinen, met beperkte ruimte voor gemotoriseerd verkeer. Dit moet onomstotelijk worden vastgelegd.

Reacties:
- Het is heel goed als medewerkers van bedrijven op bedrijventerreinen meer per fiets en openbaar vervoer naar hun werk komen.
- Bedrijventerreinen moeten vooral buiten de stad liggen en goed bereikbaar zijn per auto.
- Bedrijventerreinen moeten beter bereikbaar worden per fiets en openbaar vervoer om medewerkers te stimuleren meer per fiets en openbaar vervoer naar hun werk te gaan. Werkgevers moeten hun medewerkers ook stimuleren om dit te doen. Het is ook een verantwoordelijkheid voor werkgevers.
- Per bedrijventerrein moet er een gezamenlijke aanpak komen van werkgevers en de gemeente.
- Wat is haalbaar?
- Bedrijventerreinen worden in de toekomst misschien anders door het mixen van functies zoals werken en wonen. Dan moet de inrichting van bedrijventerreinen daarop worden aangepast.
- Er moet meer aan mobiliteitsmanagement worden gedaan en daarbij moet ook een verbinding worden gelegd met deelmobiliteit.

Samenvatting van opgedane inzichten:
- Op bedrijventerreinen moet je genuanceerd omgaan met het stimuleren van openbaar vervoer, fietsen en lopen. Bedrijventerreinen zijn er vooral zodat ondernemers er kunnen ondernemen. Daar hoort (vracht)autobereikbaarheid bij.
- De bedrijventerreinen moeten veilig bereikbaar zijn per fiets en per openbaar vervoer. Daar kan de infrastructuur beter op worden ingericht.

5.3 Assen is 15 minuten stad.

Volledige stelling:
Assen moet zich als stad profileren waar alle essentiële voorzieningen binnen 15 minuten fietsafstand te bereiken zijn. Het actief stimuleren van fietsgebruik moet een absolute prioriteit zijn.

Reacties:
- Moet de aandacht liggen op fietsen of op de voorzieningen?
- Duidelijker maken dat Assen al een 15-minuten stad is, is goed, maar extra mogelijkheden om daar gebruik van te maken zijn wel nodig. Het OV en Cityline moeten worden verbeterd. Cityline kan bijv. later eindigen en in weekend rijden.

- De oversteekbaarheid en verkeersveiligheid zijn niet altijd even goed, zeker niet als je wat slechter ter been bent of wat ouder bent. Denk dus ook om de loop- en fietsroutes er naar toe.
- Bewustwording van de nabijheid kan al veel mobiliteitsvraag schelen. Misschien weten mensen niet dat veel in de eigen wijk gevonden kan worden.
- Wat is de impact van vergrijzing? Is het redelijk om alle wandelroutes te verbeteren in zo'n korte tijd?
- Hoe gaan we om met mensen met een handicap? Vaak kunnen ze niet zover lopen of fietsen, dus deze mensen zijn afhankelijk van een vorm van gemotoriseerd vervoer.
- De ene supermarkt is de andere niet. Voor bijvoorbeeld goedkope supermarkten is er in het stadscentrum geen aanbod meer.

Samenvatting van opgedane inzichten:

- Er valt nog veel te winnen op het gebied van de bekendheid van nabijheid van voorzieningen.
- Niet alle voorzieningen zijn gelijk.
- Houdt rekening met de vergrijzing en de aanpassingen die nodig zijn om ouderen veilig en comfortabel gebruik te kunnen laten maken van wandel- en fietsroutes.
- Vergeet de mindervalide medemens niet.

5.4 Wat we doen met de resultaten

De discussies reflecteerden grotendeels instemming op de gepresenteerde koers van mobiliteit. In de discussies werden vooral nuancering en handwijzigingen naar voren gebracht in de trend van: "wees niet te star" of "denk ook aan…" of "vergeet niet….".
De suggesties en handwijzingen zijn aanleiding geweest voor nuanceringen en verbeteringen in de tekst.
Naar aanleiding van de deze participatie-avond heeft een aanvullend gesprek plaatsgevonden met @North over de kansen en mogelijkheden van autonome mobiliteit. Dit gesprek is aanleiding geweest om een bijlage over autonome mobiliteit op te nemen.

6 Ondernemend Assen

6.1 Toelichting en discussie

Naar aanleiding van de participatie-avond op 25 maart 2024 vroeg de voorzitter van Ondernemend Assen om tijdens een vergadering van Ondernemend Assen ook te kunnen spreken over het mobiliteitsbeleid van de gemeente Assen. Op 6 mei 2024 vond dit gesprek plaats. Vanuit de gemeente Assen werd een beknopte presentatie gegeven over het voorgenomen mobiliteitsbeleid van Assen. Hierop vond een korte discussie plaats ten aanzien van enkele voorgenomen maatregelen.
Vanuit Ondernemend Assen werd neutraal gereageerd op de voorgenomen koers van het mobiliteitsbeleid. Het voornemen om actieve en duurzame mobiliteit te stimuleren en te werken aan de kwaliteit van de leefomgeving wordt ondersteund. Daarbij stelt Ondernemend Assen dat gemotoriseerde mobiliteit mogelijk moet blijven, zeker op bedrijventerreinen. Dit is voor veel ondernemers een voorwaarde om te kunnen blijven ondernemen.

6.2 Wat we doen met de resultaten

Assen is een ondernemende stad. We houden rekening met de belangen van ondernemers. We realiseren ons dat we een stad zijn in een regio met een relatief grote auto-afhankelijkheid en wegen verschillende belangen zorgvuldig af. Voor Assen geldt dat de ambities om 5000 extra banen te accommoderen. Binnen de Regio Groningen-Assen is afgesproken dat de regio naast 36.000 woningen ook 28.000 banen mogelijk maakt. Een relatief groot aandeel daarvan komt in Assen. Hier is relatief nog veel ruimte om bedrijven te accommoderen. Om de groei van het aantal banen mogelijk te maken investeren we, met partners, om knelpunten in het verkeerssysteem op te lossen.

Voor plannen rondom het stadscentrum wordt gebruik gemaakt van de stuurgroep Binnenstad, en indien wenselijk kan er aanvullend gebruik worden gemaakt van Ondernemend Assen.

7. Raad voor de cliëntenparticipatie & Participatieraad

7.1 Op verschillende manieren betrokkenheid

De adviesraden waren uitgenodigd voor en deels vertegenwoordigd op de participatieavond op 25 maart 2024. Tijdens de participatieavond hebben vertegenwoordigers van de adviesraden al input kunnen geven op het voorgestelde mobiliteitsbeleid in dialooggroepen. In deze dialooggroepen vond het gesprek plaats over een aantal stellingen (zie hoofdstuk 6).

De adviesraden kregen conceptversies toegezonden met het verzoek om hun input te leveren. Daarop werd het verzoek gedaan om tijdens een gezamenlijk overleg van de adviesraden een toelichting te geven.
Op 14 mei 2024 is tijdens een vergadering van beide adviesraden via een presentatie deze toelichting gegeven . Tijdens deze toelichting is ingegaan op een aantal mogelijke maatregelen. Hierop is gezamenlijk het gesprek aangegaan en heeft uitwisseling van afwegingen en argumenten plaatsgevonden. De raden konden op 14 mei, op basis van het gesprek, nog niet tot een advies komen. Daarop is afgesproken dat zij binnen 4 weken tot een advies zouden komen. Op 29 mei 2024 is de reactie van de RCPA ontvangen. Deze is opgenomen in bijlage 2.

De RCPA kan in grote lijnen het voorgestelde beleid ondersteunen. Zij vindt dat er gezocht moet worden naar balans tussen kosten en opbrengsten van het voorgestelde beleid. De RCPA pleit voor bereikbaarheid voor iedereen, diversiteit in vervoer en betaalbaarheid van vervoer. Verder wijst de RCPA op het belang van verkeersmanagement en slimme technologie, verkeersveiligheid, verkeerseducatie en bewustwording.

7.2 Wat we doen met de resultaten

De RCPA geeft een aantal terechte aandachtpunten aan. Deze aandachtspunten zijn onderdeel van het voorgestelde beleid. Het advies van de RCPA om meer gebruik te maken van slimme verkeersmanagementtechnologie om doorstroming te bevorderen is interessant. Slimme verkeersregelinstallaties zijn een voorbeeld. Hiervan kan in Assen effectiever gebruik worden gemaakt.

8. Externe stakeholders

8.1 Consulteren externe stakeholders

Bij de realisatie van het geactualiseerde gemeentelijke mobiliteitsbeleid hebben we ook een groot aantal externe stakeholders geraadpleegd. Het concept is voorgelegd is aan de volgende partijen:

Provincie Drenthe	Regio Groningen – Assen
Fietsersbond	Veilig Verkeer Nederland
Politie	OV-bureau Groningen – Drenthe
	Drentse gemeenten

Op 29 mei 2024 vond een overleg plaats met medewerkers van de provincie Drenthe die vooraf kennis hebben kunnen nemen van het conceptdocument met het geactualiseerde mobiliteitsbeleid van de gemeente Assen. De ambtelijk vertegenwoordigers van de provincie stelden dat het voorgestelde gemeentelijke beleid goed aansluit bij de provinciale ambities en doelstellingen. Het voorgestelde beleid is volgens hen ook logisch en in lijn met de voorliggende maatschappelijke opgaven. De overeenstemming in doelen en ambities van provinciaal en gemeentelijk beleid zijn aanleiding om actief op zoek te gaan naar mogelijkheden om gezamenlijk werk met werk te maken en koppelkansen te verzilveren.

De Regio Groningen – Assen constateert dat het voorgestelde mobiliteitsbeleid van de gemeente Assen prima aansluit op de Mobiliteitsstrategie Regio Groningen – Assen uit 2020 en de Uitvoeringsagenda Mobiliteit uit 2023. Het vernieuwde Assense mobiliteitsbeleid sluit daarmee goed aan op de ambities van regio en biedt daardoor mooie koppelkansen, waarin we met regionale partners kunnen samenwerken. De Regio Groningen – Assen dringt aan op verdere concretisering van het nieuwe beleid in uitvoeringsagenda's zodat de Asser ambities op het vlak van mobiliteit daadwerkelijk concreet worden op straat.

De Fietsersbond Assen heeft het concept toegezonden gekregen. Tevens heeft op 16 mei 2024 een plezierige gedachtewisseling plaatsgevonden met leden van de Fietsersbond. De schriftelijke reactie van de Fietsersbond is opgenomen in bijlage 2. De Fietsersbond heeft enkele wensen doorgegeven voor de fietsnetwerkkaart. Deze zijn overgenomen voor zover zij niet al onderdeel waren van de kaart.

Veilig Verkeer Nederland heeft op 30 mei 2024 schriftelijk commentaar gegeven. Veilig Verkeer Nederland wijst erop dat het van belang is voldoende laadinfrastructuur voor elektrische fietsen aan te bieden. Verder vraagt men aandacht voor de grote snelheidsverschillen tussen snelle elektrische fietsen en gewone (elektrische) fietsen. Tenslotte vraagt Veilig Verkeer erop dat meer aandacht gewenst is voor de groep "anders mobielen", mensen met een beperking en ouderen. De reactie van Veilig Verkeer Nederland is opgenomen in bijlage 2.

In de provinciale mobiliteitsadviesraad op 15 februari 2024 werd geconstateerd dat verschillende gemeenten in Drenthe bezig zijn hun mobiliteitsbeleid aan te passen of daartoe plannen hebben.
Dit was aanleiding om een bijeenkomst te organiseren met de betreffende gemeenten om inspiratie en kennis uit te wisselen. Deze vond op 20 maart plaats. In totaal namen 7 gemeenten deel.
De gemeente Assen presenteerde het concept van het geactualiseerde mobiliteitsbeleid. De integrale benadering binnen dit beleid kon rekenen op instemming. De collega's vonden dat vanuit mobiliteit goed wordt aangesloten op en bijgedragen aan thema's als de kwaliteit van de leefomgeving, verkeersveiligheid, milieu, gezondheid en klimaatadaptatie. Daarmee ontstaat volgens hen mogelijk een goede basis om de mobiliteitsvisie om te zetten in een Sustainable Urban Mobility plan waarmee (op termijn) mogelijk gemakkelijker een beroep kan worden gedaan op Europese fondsen.

8.2 Wat we doen met de resultaten

Dat de gemeente veel stakeholders heeft die input willen leveren op haar mobiliteitsbeleid is rijkdom. De verkregen input is zorgvuldig gespiegeld ten opzichte van onze beleidsvoornemens. In sommige gevallen leidde dit tot aanscherping van de voornemens en in andere gevallen juist tot nuancering. De verkregen input speelde dus een rol bij de (definitieve) formulering van de voorstellen.
De input van de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland heeft ten dele betrekking op de (manier van) uitvoering van beleid en wordt daarbij betrokken. Ook bij de uitvoering van beleid worden zij meer betrokken.

Bijlage 1: Resultaten enquête op hoofdlijnen

Welk vervoersmiddel gebruik jij het meest naar...?
het centrum

Responses	Percent	Number
auto	21.7%	437
fiets	61.8%	1,242
lopend	13.6%	273
openbaar vervoer	0.5%	10
anders	2.0%	40
n.v.t.	0.4%	8
Total	100%	2010

Welk vervoersmiddel gebruik jij het meest naar...?
andere wijken in de stad

Responses	Percent	Number
auto	42.4%	852
fiets	52.4%	1,054
lopend	1.3%	27
openbaar vervoer	0.5%	10
anders	2.3%	46
n.v.t.	1.0%	21
Total	100%	2010

Welk vervoersmiddel gebruik jij het meest naar...?
de supermarkt

Responses	Percent	Number
auto	40.4%	812
fiets	39.3%	790
lopend	17.7%	355
openbaar vervoer	0.0%	0
anders	2.0%	40
n.v.t.	0.6%	13
Total	100%	2010

Welk vervoersmiddel gebruik jij het meest naar...?
sport of vereniging

Responses	Percent	Number
auto	23.2%	466
fiets	42.3%	850
lopend	5.7%	115
openbaar vervoer	0.1%	3
anders	9.2%	184
n.v.t.	19.5%	392
Total	100%	2010

Welk vervoersmiddel gebruik jij het meest naar...?
werk of school

Responses	Percent	Number
auto	28.7%	576
fiets	27.2%	546
lopend	2.4%	48
openbaar vervoer	4.1%	82
anders	10.7%	215
n.v.t.	27.0%	543
Total	100%	2010

Stellingen
Fietsers moeten vaker voorrang hebben op auto's.

Responses	Percent	Number
helemaal eens	21.7%	428
eens	26.7%	525
oneens	33.0%	649
helemaal oneens	11.2%	220
weet ik niet	7.4%	146
Total	100%	1968

Stellingen

Minder parkeerplaatsen voor meer sporten, spelen, ontmoeten en groen.

Responses	Percent	Number
helemaal eens	11.1%	219
eens	21.9%	431
oneens	38.8%	764
helemaal oneens	13.0%	255
weet ik niet	15.2%	299
Total	100%	1968

Stellingen

Meer 30km-zones voor meer veiligheid, gezondheid en een schoon milieu.

Responses	Percent	Number
helemaal eens	29.8%	586
eens	36.9%	726
oneens	19.9%	391
helemaal oneens	8.0%	157
weet ik niet	5.5%	108
Total	100%	1968

Stellingen

Er moet meer ruimte komen voor wandelen, fietsen, ontmoeten, spelen en groen.

Responses	Percent	Number
helemaal eens	29.3%	576
eens	44.4%	873
oneens	14.1%	277
helemaal oneens	2.2%	44
weet ik niet	10.1%	198
Total	100%	1968

Stellingen

Er moet meer ruimte komen voor gemotoriseerd verkeer en parkeren.

Responses	Percent	Number
helemaal eens	7.1%	140
eens	18.0%	354
oneens	44.0%	865
helemaal oneens	18.4%	362
weet ik niet	12.6%	247
Total	100%	1968

Ergernis in het verkeer:



Als ik een dag wethouder verkeer ben, ga ik aan de slag met:



Responses	Percent	Number
jonger dan 18	0.3%	5
18-24	0.5%	9
25-34	5.1%	100
35-44	12.1%	238
45-54	16.5%	323
55-64	21.0%	412
65-74	29.2%	573
75-84	14.0%	274
85 jaar of ouder	1.5%	29
Total	100%	1963

Bijlage 2: Schriftelijke reacties van RCPA, Fietsersbond en VVN

Raad voor de Cliënten-Participatie Assen

De RCPA heeft het document ‘’Assen toekomstgericht op weg, koers mobiliteitsbeleid tot 2040’’ ontvangen en besproken. Op 14 mei jl. zijn wij tijdens de vergadering van de RCPA samengekomen voor een toelichting/presentatie op de mobiliteitsvisie 2024.
Ondanks dat er geen officiële adviesaanvraag is ontvangen heeft de RCPA toegezegd schriftelijk te reageren op de mobiliteitsvisie 2040.
In grote lijnen kan de RCPA het beleid zeker ondersteunen, het is echter wel ingrijpend en ambitieus. Vraag daarbij is, of dit echt nodig is. De mobiliteit situatie in Assen kent op dit moment weinig problemen. Natuurlijk moet ingespeeld worden op de toekomst en het is prima dat er naar andere gemeentes gekeken wordt en het milieu zo’n belangrijke plaats krijgt maar laat de balans kosten/ opbrengsten in balans blijven; dit betreft zowel de financiële kant als de noodzakelijke gedragsveranderingen bij burgers.

De RCPA heeft de volgende aandachtpunten;

1. **Toegankelijkheid en inclusiviteit.**

Bereikbaarheid - Zorg ervoor dat alle delen van de stad of regio goed bereikbaar zijn voor iedereen, inclusief mensen met beperkte mobiliteit.

Diversiteit in vervoer – Biedt verschillende vormen van vervoer aan. In de mobiliteitsvisie lezen wij voornamelijk over het ideaalbeeld van vervoer per fiets en openbaar vervoer. De fiets en het openbaar vervoer is niet voor iedere inwoner realistisch. **Socio-economische aspecten**
Betaalbaarheid – Wij zouden graag zien dat er aandacht wordt besteed aan betaalbare vervoersopties voor iedere inkomensgroep, het openbaar vervoer is niet voor iedereen een betaalbare vervoersoptie. Ook zien wij graag dat de inwoner bij maatregelen (waarbij de inwoner geconfronteerd wordt met de nodige gedragsverandering) niet overmatig in de portemonnee wordt geraakt. Bestaanszekerheid mag niet in het geding komen.
Economische ontwikkeling – Overweeg mee te nemen in de mobiliteitsvisie hoe verbeterde mobiliteit kan bijdragen tot economische groei en werkgelegenheid. Het autovrij maken van de binnenstad is een mooi streven, maar wat is de impact op de detailhandel in de binnenstad?

2. Verkeersmanagement

Slimme technologieën – naast het verlagen van maximumsnelheden op de rondweg en ontsluitingswegen zouden wij ook graag aandacht zien voor slimme technologieën en verkeersmanagementsystemen om de doorstroming te bevorderen en congestie te verminderen.
Parkeerbeleid – er zijn genoeg parkeerplaatsen in Assen, echter zou er naar ons inzien wel meer aandacht moeten komen voor handhaving van het parkeerbeleid. Het verplaatsen van parkeren in het centrum naar parkeren in de wijken rondom het centrum zou voorkomen moeten worden. Daarnaast dient er aandacht te komen voor gratis bemande stallingsmogelijkheden van de fiets als deze als primair vervoersmiddel wordt gezien in het beleid.
Veiligheid – creëer veilige verkeerssituaties voor alle weggebruikers, met speciale aandacht voor kwetsbare groepen zoals fietsers, voetgangers en mindervaliden.

3. Assenaren

Educatie en bewustwording – informeer en biedt de inwoners educatie over nieuwe mobiliteitsplannen en de bijhorende voordelen. Voor de mobiliteitsplannen 2040 zou er bij de inwoner een grote gedragsverandering moeten plaatsvinden.
Participatie – Betrek de inwoners bij het ontwikkelen van de mobiliteitsvisie 2040. De betrokkenheid van inwoners ontbreekt tot dusver in de mobiliteitsvisie 2040.

Fietsersbond

In het algemeen zijn wij heel blij met deze Mobiliteitsvisie. Er wordt duidelijk veel meer dan in het verleden vanuit gegaan, dat de fiets op 1 staat. En verder wordt het STOMP-principe toegepast.
Natuurlijk hebben we wel een aantal op- en aanmerkingen en aanvullingen.

- In de loop der jaren heeft de auto een steeds minder centrale plek gekregen in de stad. Assen is erin geslaagd met de FlorijnAs de situatie voor het fietsverkeer op het tracé Industrieweg-Overcingellaan aanzienlijk te verbeteren. Ook de fietsverbinding tussen Assen Oost via de tunnel bij het station naar het centrum is verbeterd.
- Fietsers met een lichamelijke beperking, die zich zelfstandig door Assen en daarbuiten willen begeven zijn nog vergeten in dit stuk. Bij aanleg en reconstructie van straten en fietspaden zal er rekening mee gehouden moeten worden, dat dit ook comfortabel en veilig moet zijn voor mensen met een lichamelijke beperking. Bij oversteken geen borden en hekken, die het zicht belemmeren van mensen, die lager zitten dan mensen op een gewone fiets.
  En bij het fietsparkeren zal er rekening gehouden moeten worden, dat er meer mensen gebruik maken van driewielfietsen en handbikes. Toegang tot stallingen zal dus nodig zijn. Dus geen trapjes en fietsgeulen zoals in de stalling in DNK.

- We zijn blij met het inzetten van elektrische transportfietsen of light electric vehicle's (LEV's). Fietsers hebben veel last van busjes voor pakketbezorging, die op de meest onmogelijke plekken neergezet worden. Bovendien wordt hier veel lucht in vervoerd. Transportfietsen zijn smaller en je kan er omheen en overheen kijken.
- Doorgaand autoverkeer niet via het centrum maar via Europaweg, Industrieweg en Overcingellaan – dit vinden wij een goed plan. Alleen vragen we ons af of dit bereikt wordt met alleen het aanpassen van verkeerslichten en de snelheid naar 30 km/uur.
- "Centrum vooral voor voetgangers": Gemeente wil een stap verder gaan in het weren van fietsers uit het centrum. Dus minder toegankelijk. Shared space. Voor de fietser blijven doorgaande routes in de binnenstad belangrijk om het fietsgebruik te stimuleren. Shared space (fietser te gast) draagt daar niet aan bij. Het idee om alle straten in het centrum voor fietsers toegankelijk te maken, waar fietsers zich dan wel als gast moeten gedragen, ondersteunen wij slechts voor enkele straten. De Markt en Singelpassage (woonstraat) voor fietsers (weer) toegankelijk maken is prima.
  Voor de Gedempte Singel tot aan de Weierstraat en het eerste stuk van de Oude Molenstraat vinden wij, dat fietsers vlot door moeten kunnen fietsen. Dit is een belangrijke route voor o.a. woon-werkverkeer. Zeker voor mensen, die met de trein reizen. Er zijn daar stoepen, dus is het niet nodig, dat voetgangers midden op straat lopen.
  Hetzelfde geldt voor de Kerkstraat en de Weiersloop.
  We verwachten, dat er veel protest zal komen om in alle andere straten, zoals de Kruisstraat, Marktstraat en Oudestraat fietsers te laten fietsen. Men wil daar rustig kunnen lopen met kinderen.
- Er zal nagedacht moeten worden, wat een goede fietsroute is, als de route over Noordersingel, Brink en Nieuwe Huizen geblokkeerd is door de markt op woensdag en vrijdag, zonder de fietsers om het centrum heen te leiden. Zie onderaan het stukje over Bikenomics.
- De noodzakelijke doorgaande fietsverbindingen door de binnenstad zijn niet geanalyseerd.
- De 15 minuten stad spreekt ons ook aan. In de loop der jaren zal wel gemonitord moeten worden of inderdaad de voorzieningen aanwezig blijven in de diverse wijken en het centrum.
- Bij de rol van werkgevers zouden wij nog graag toegevoegd zien, dat de werkgevers gestimuleerd worden om voor (overdekte) fietsparkeervoorzieningen voor personeel en bezoekers te zorgen.
- We steunen het idee om de positie van de fietser te versterken en de fietser vaker voorrang te geven. Nu er veel meer 30 km-wegen komen, is het wel zaak om de bestaande fietspaden te laten liggen.

- Het plaatje op pagina 17 suggereert, dat er een knip in de Weijerstraat zit, waardoor er geen auto's en vrachtwagens meer kunnen passeren. Dat lijkt ons geen realistisch beeld. Inmiddels hebben we begrepen, dat dit een toekomstbeeld schetst, alleen is niet duidelijk hoe de weg daarnaar toe is. Bij het theater zullen toch nog steeds vrachtwagens moeten kunnen komen bv.??
- Op pagina 21 bij punt 2.1 missen we nog de veilige schoolroutes.
- Fietsroute Bonte Wever - station langs de Europaweg is onduidelijk/ontbreekt. Zie voor verdere ontbrekende fietsroutes het kaartje, dat wij gemaild hebben.
- Op pagina 25 - waar worden fietstunnels of -bruggen overwogen? Beilerstraat/Europaweg zou een goed begin zijn.
- In de zin: “stimuleren we om de kwaliteit van de leefomgeving in onze stad te verbeteren, onze milieudoelstellingen te halen, de verkeersveiligheid te verbeteren en de doorstroming van gemotoriseerd verkeer te waarborgen” is het laatste stukje (de doorstroming van gemotoriseerd verkeer) tegenstrijdig met de rest van de zin.
- Openbaar vervoer: City Line is inmiddels op 9292OV te vinden. Voor Assenaren en bezoekers, die slecht ter been zijn en niet (meer) zelfstandig kunnen fietsen, is dit een oplossing. Alleen moet je dan niet 's avonds of op zondag op pad willen.
- Voor de volledigheid voegen we hier nog een tekst toe over wat Bikenomics is.

Bikenomics

De economie van de fiets. De Fietsersbond denkt hierbij onder andere aan de gezondheidswinst voor mensen die op de fiets naar het werk gaan (1 dag minder ziek per jaar), fiets-transporten die sneller zijn binnen steden, toenemende verkoop van fietsen en onderdelen (behoud de fietsenmaker in het dorp, extra werkgelegenheid), fietstoerisme. Maar ook hoe economisch om te gaan met de ruimte in steden en dorpen, door ze in te richten voor de mens, voetganger en fietser, creëer je ruimten waar mensen willen zijn, waar woningwaardes stijgen, winkelpanden minder vaak leegstaan.

In deze tijden van beperkt budget bij overheden wordt het steeds belangrijker om de waarde van het fietsen goed neer te zetten. Dit kan ervoor zorgen dat de fiets meer de rol krijgt die hem past. Die rol is een deel van de oplossing voor grote problemen, zoals obesitas en congestie, klimaatverandering, bereikbaarheid. De rol als economische aanjager, banenschepper en omzetverhoger. De rol als kans en oplossing, van waarde-toevoeger, in plaats van iets dat ook gedaan wordt (moet worden). Voor de winkelier speelt het belang van de fietsende klant, die vaak nog een blinde vlek is.

Veilig Verkeer Nederland

Er wordt gesproken over schone logistiek vanaf 2025. In hoeverre zijn hier al plannen in voorbereiding en wat omvat dit plan? We denken dat er te licht wordt gedacht over de bevoorrading van de winkels en horeca in de visie. Zeker gezien de tijdshorizon (2040)

Er wordt gesteld dat het doorgaande verkeer gebruik moet maken van de Europaweg, Industrieweg en Overcingellaan. Wat zijn de consequenties voor omwonenden als het gaat om o.a. fijnstof en lawaai (vooral vrachtverkeer)? Knelpunten zijn nu al vaak de afslag Diepstroeten en het WZA. Hoe wordt dit opgelost?
Hoe passen voorgenomen plannen m.b.t. Beilerstraat, Kerkplein/Collardslaan/Weierstraat in deze plannen? De afbeelding op pagina 17 van dit rapport laat al een geheel andere invulling zien dan het huidige voorgenomen plan. (Lijkt meer op een voetgangers-/fietsersgebied; geen autoverkeer).
Hoe flexibel is deze visie gelet op…
Landelijk en provinciaal beleid op het gebied van verkeer, vervoer, economie. Wij hebben 1x per 4 jaar verkiezingen waardoor plannen kunnen wijzigen. Denk maar aan het voorgenomen beleid t.a.v. woningbouw van het nieuw te vormen kabinet (loslaten stikstofnorm) en deze in verhouding tot de huidige plannen van minister Hugo de Jonge die niet gehaald worden i.v.m. stikstofnormering. Denk aan het vol raken van het stroomnetwerk; is uitbreiding met zonnepanelen realiseerbaar? Hoe denkt Assen over het winkelbestand? Is de binnenstad straks nog wel aantrekkelijk genoeg voor het publiek? Er is nu veel leegstand en het centrum straalt niks uit. Koopavonden en koopzondagen trekken nauwelijks publiek. Je zult dit eerst moeten aanpakken anders jaag je het publiek nog meer weg ook zeker gelet op het nieuwe parkeerbeleid. Is er een plan B?
Als men parkeren buiten het centrum wilt stimuleren maak dan het parkeren goedkoper. Er wordt gesproken over meer laadpalen voor elektrische auto’s; men vergeet echter de oplaadpalen voor de elektrische fiets!
Zijn de ambities gelet op het veranderende politieke klimaat en de daarbij behorende voortdurend veranderend beleid niet te groot? Hoe verkoop je deze ambitie aan jouw inwoners als het gaat om bereikbaarheid, zijn de inwoners hier wel aan toe? Blijft het allemaal wel betaalbaar? De Florijnas bijvoorbeeld was ook een ambitieus plan maar niet haalbaar en betaalbaar waardoor elementen teruggedraaid moesten worden w.o. de verdubbeling van de stadsring oost.
De visie is nogal vaag en vrijblijvend waarbij een overschatting is/wordt gemaakt op de toekomstige technologische ontwikkelingen. Vooral de ideeën van autonoom rijdende voer- en/of vaartuigen zijn wel erg speculatief en binnen de tijdshorizon (2040) niet realistisch. Denk daarbij aan de noodzakelijke laadinfrastructuur en wet en regelgeving.

Er wordt veel aandacht en ruimte gegeven voor de fiets in het algemeen. We willen daarbij opmerken dat er nu al veel problemen zijn met de onderlinge snelheidsverschillen tussen de fietssoorten. Denk daarbij aan de gewone fiets, fiets met elektrische trapondersteuning tot 25km/h, fietsen met trapondersteuning tot 45 km/h, fatbike's en wat er nog meer op de markt gaat verschijnen in de komende jaren.
Er wordt geen of te weinig aandacht geschonken aan de voetgangers die minder goed ter been zijn zoals senioren, mindervaliden e.d. De binnenstad moet ook nu en in de toekomst gemakkelijk bereikbaar en toegankelijk blijven en zijn, zeker gezien de voorspelde groei van deze groep mensen.

Er wordt gesproken over het vergroten van het gebruik van het Openbaar Vervoer, ook voor mensen die zich een auto niet kunnen veroorloven, scholieren en ouderen. Sinds invoering van de 30km zones in de woonwijken is het openbaar vervoer steeds verder afgeslankt en zijn haltes vervallen. Voor ouderen is het Openbaar vervoer bijna niet te doen; afstand tot haltes is veel te groot en de dienstregeling is zeer slecht. De Cityline rijdt met twee bussen van maandag t/m zaterdag tussen 08.00-18.00 uur. Dit betekent dat op zondag en ’s avonds er geen openbaar vervoer in de wijken meer is. Verder komt de Cityline maar één keer per uur. Voor een artsenbezoek van 10-20 minuten in het WZA bv. is men drie uur onderweg als men pech heeft. In de visie wordt veelal uitgegaan van de gezonde mobiele mensen (jongeren en ouderen).

Gemeente Assen

10 juli ’24, Gemeente Assen

info@assen.nl
140592
www.assen.nl