SAMEN WERKEN AAN EEN BEREIKBARE REGIO

Visie op bereikbaarheid en mobiliteit voor de samenwerkende BOCE-gemeenten

februari 2021



Gemeente Coevorden

Gemeente Borger-Odoorn

Gemeente Emmen

VOORWOORD

Voor u ligt de visie op bereikbaarheid en mobiliteit voor onze regio Zuidoost Drenthe. De titel "*Samen werken aan een bereikbare regio***" is een bewuste keuze.**

Samen werken **als middel om een gezamenlijk resultaat te behalen: versterking van Zuidoost Drenthe! We gaan ons als gemeenten hard maken voor de realisatie van de speerpunten in deze visie en daarbij kijken we binnen - maar vooral ook over - de grenzen van onze regio, want we zullen daarbij ook andere partijen nodig hebben.**

Een *bereikbare regio* **als een belangrijke voorwaarde voor economische ontwikkeling en het realiseren van een aantrekkelijke regio om te wonen, te werken te recreëren. Een regio die zowel intern goed verbonden is als met andere delen van Nederland en Europa.**

We kiezen in deze visie voor een multimodale benadering en vervoer in de keten; juist de combinatie van maatregelen gericht op de fiets, de bus, de trein en de auto en de overgang daartussen door middel van goede overstappunten, maakt dat ons mobiliteitssysteem robuust en toekomstbestendig wordt. Robuust omdat er op die manier een duurzaam regionaal dekkend systeem georganiseerd kan worden in onze plattelandsregio die gekenmerkt wordt door veel verspreide kernen en voorzieningen. Toekomstbestendig omdat de maatregelen die we treffen óók duurzaam én verkeersveilig zijn. De multimodale insteek geldt ook voor het goederenvervoer: we maken optimaal gebruik van bestaande verbindingen over het water, het spoor en de weg en lossen knelpunten hierin op.

Wij bundelen onze kennis en inzet om in het belang van onze inwoners, ondernemers en bezoekers te werken aan een bereikbare regio. Samen werken aan een bereikbare regio: we gaan ervoor!

Nynke Houwing, gemeente Borger-Odoorn
Jeroen Huizing, gemeente Coevorden
René van der Weide en Guido Rink, gemeente Emmen



INHOUD

1. Inleiding 4
2. Analyse 6
3. Visie en ambities 8
4. Vertaling naar speerpunten 11
5. Naar realisatie! 14

BIJLAGE : “WETEN” 16

1. INLEIDING

SAMENWERKING IN BOCE VERBAND

De samenwerking in BOCE verband tussen de gemeenten Borger-Odoorn, Coevorden en Emmen is volgens het regie model opgezet. Dit kenmerkt zich door een lichte vorm van samenwerking waarbij gestuurd wordt op een gezamenlijke strategie en een gezamenlijke (lobby)agenda om deze invulling te geven. Samenwerking is geen doel op zich, maar een middel om een gezamenlijk resultaat te behalen: versterking van Zuidoost Drenthe! We kijken daarbij over de grenzen van de eigen gemeente heen, in de wetenschap dat dit ook winst oplevert voor iedere gemeente afzonderlijk.

Met deze gezamenlijke agenda gaan we ons hard maken voor realisatie van de speerpunten uit voorliggende visie op bereikbaarheid en mobiliteit. Voor veel speerpunten zullen we ook andere partijen nodig hebben. Het betrekken van - en agenderen en lobbyen bij - deze partijen is daarom van groot belang. Dat is ook de reden dat we bij de totstandkoming van deze visie een groot aantal partijen (online) hebben geconsulteerd, van medeoverheden tot belangenbehartigers tot OV-bedrijven, ondernemersverenigingen en maatschappelijke instellingen.

In het uitdragen van de gezamenlijke visie blijven we intensief vanuit onze regio gezamenlijk optrekken. Het is belangrijk om als BOCE-gemeenten niet alleen een gezamenlijke visie vast te stellen, maar ook breed uit te dragen. Hierbij moeten de krachten gebundeld worden, zodat het geluid van onze regio bij meerdere overlegpartners en via meerdere kanalen terecht komt. Het beschikken over een gezamenlijke, vastgestelde, bereikbaarheidsvisie helpt daarbij om te weten welke gezamenlijke belangen behartigd moeten worden en wat het gemeenschappelijke standpunt is.

REIKWIJDTE VISIE

Deze gezamenlijke visie heeft betrekking op regionale bereikbaarheid in de fysieke infrastructuur voor de modaliteiten in het reizigersvervoer (fiets, auto en openbaar- en publiek vervoer) en in het goederenvervoer (spoor, water en weg). Hierbij dienen kwaliteitsverbeteringen en ontbrekende schakels in verbindingen van verschillende modaliteiten in beeld gebracht te worden. Digitale bereikbaarheid met vraagstukken zoals aanleg van glasvezel en uitrol van 5G, valt buiten de scope van deze visie.

Nu is het onderscheid tussen lokaal en regionaal niet altijd goed te maken. Er zijn lokale vraagstukken die invloed hebben op het regionale functioneren (zoals bijvoorbeeld de bereikbaarheid van voorzieningen en grote werklocaties die van regionale betekenis zijn) en ingrepen van regionaal belang hebben ook lokaal hun effecten.

Ook het onderscheid van wat wel en niet behoort tot de fysieke infrastructuur is niet altijd scherp. Thema's zoals mobiliteitsmanagement, verduurzaming en verkeersveiligheid hebben effect op het gebruik en de inrichting van fysieke infrastructuur. Waar BOCE-samenwerking meerwaarde heeft in dit flankerend beleid, komen deze thema's aan bod in deze visie. Operationele aangelegenheden waarbij een gezamenlijke aanpak voor de hand ligt (bijv. gladheidsbestrijding, verkeerseducatie) zijn zeker belangrijk in de BOCE-samenwerking, maar vallen derhalve buiten de scope van deze visie.

Met deze visie schetsen de samenwerkende BOCE-gemeenten het wenkende perspectief van een bereikbare regio. Daarbij geven zij aan welke strategieën en maatregelen nodig zijn om de interne en externe bereikbaarheid van de regio op het juiste niveau te krijgen. Daarmee wordt duidelijk waar de regionale wensen en prioriteiten liggen en is er een eensgezinde boodschap naar alle partijen die daadwerkelijke realisatie mogelijk moeten maken.

De strategieën en maatregelen die in deze visie aan de orde komen zijn aan de hand van de volgende criteria beoordeeld op nut en noodzaak om deze in BOCE verband op te pakken:

- Kwaliteit: samenwerking levert kwaliteitsverbetering op
- Kosten: samenwerking levert kostenbesparing op
- Kracht: samenwerking levert krachtenbundeling op richting hogere overheden
- Kwetsbaarheid: samenwerking vermindert de kwetsbaarheid van de gemeentelijke organisaties, bijvoorbeeld wat betreft een tekort in beschikbare capaciteit.

TOTSTANDKOMING VISIE EN VERVOLG

In 2019 is door de ambtelijke werkgroep BOCE Bereikbaarheid gewerkt aan een visie op hoofdlijnen. Om de visie te versterken met actuele kennis en nieuwe inzichten op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit en om draagvlak te peilen voor de visie zou een kennisbijeenkomst georganiseerd worden. Vanwege het uitbreken van de Corona pandemie is er voor gekozen een online participatie platform open te stellen. In de periode september-oktober 2020 konden medeoverheden, belangenbehartigers, OV-bedrijven, ondernemersverenigingen en maatschappelijke organisaties hun mening geven over bereikbaarheid en mobiliteit in Zuidoost Drenthe en reageren op stellingen. Het aantal participanten was uiteindelijk beperkt en de resultaten hebben niet geleid tot inhoudelijke aanpassingen van de visie.

Bij de uitvoering van de speerpunten in deze visie (zie Hoofdstuk 4) zullen de drie gemeenten verkennen wat de meerwaarde is van - het opstellen en voeren van - een gezamenlijke (lobby-) agenda. Een dergelijke agenda biedt dan ook de kans om bovengenoemde stakeholders langs de lijn van de inhoud (meenemen in de visie , deelgenoot maken van de opgaven en die daarmee aanscherpen) te betrekken en daarmee de doelen te helpen realiseren.

LEESWIJZER; WETEN, WILLEN, DOEN

We maken in deze visie onderscheid tussen weten, willen en doen.

Het ‘weten’ levert de noodzakelijke uitgangspunten en bouwstenen voor de visie en schetst het vertrekpunt. Dit is uitgewerkt in een separate bijlage om zodoende het hoofdrapport beknopt te houden. Een samenvatting volgt in **hoofdstuk 2 (Analyse).**

Op basis van het ‘weten’ wordt het ’willen’ geformuleerd in **hoofdstuk 3 (Visie en ambities)**: wat is de visie en welke ambities hebben de BOCE-gemeenten?

Het ‘doen’ gaat over de speerpunten waar we ons hard voor gaan maken. Dit is uitgewerkt in **hoofdstuk 4 (Vertaling naar speerpunten)**.

Hoe gaan we er tenslotte voor zorgen dat de speerpunten tot realisatie komen? Wie neemt de regie en welke rol zien we voor onszelf weggelegd en welke fasering hebben we voor ogen? Dit komt in **hoofdstuk 5 (Naar realisatie!)** aan bod.



2. ANALYSE

In deze analyse gaat het om inzicht in het vigerende beleid en (actuele) verkeer- en vervoersplannen en wat hiervan al is gerealiseerd in de afgelopen jaren. Ook gaat het om nieuwe ontwikkelingen op het gebied van bereikbaarheid, mobiliteit en de uitdagingen van de toekomst op het gebied van verduurzaming en klimaatadaptatie. Een uitgebreide beschrijving is opgenomen in de bijlage, hier volgt een samenvatting.

VIGERENDE BELEIDSPLANNEN

Op verschillende schaalniveaus worden beleids- en uitvoeringsprogramma's opgesteld. Het gaat hier om generiek ruimtelijk beleid, maar ook om specifiek beleid op bereikbaarheid en mobiliteit.

Momenteel is op *rijksniveau* de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) actueel en deze wordt op landsdelig niveau uitgewerkt in omgevingsagenda's. De contouren voor de Omgevingsagenda Noord zijn inmiddels bekend. Eind dit jaar worden hiervoor uitgewerkte agendapunten gepresenteerd.

Andere actuele beleidsprogramma's op rijksniveau zijn de Goederenvervoeragenda (2019), Deltaplan mobiliteit (2019) en het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

Op *provinciaal niveau* is de Omgevingsvisie 2018 vastgesteld die de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen op provinciaal niveau weergeeft. De provincie heeft aangegeven een nieuw mobiliteitsplan Drenthe op te stellen, passend bij de invoering van de Omgevingswet en als opvolger van het PVVP 2007-2020.

Dutch TechZone is een samenwerking tussen ondernemers, onderwijs en overheid in de regio Coevorden, Emmen, Hardenberg, Hoogeveen. De ambitie is dat in 2030 Dutch TechZone dé industriële hotspot is in Nederland en bekend staat om specialistische en hoogwaardige (maak)industrie, internationale uitstraling, hoogwaardig toegepaste kennis en vakmanschap én een aansprekende woon- en leefomgeving.

Op *gemeentelijk niveau* zijn er gemeentelijke verkeer- en vervoer- en mobiliteitsplannen. Actualisaties van deze plannen lopen. De meeste van de in deze plannen opgenomen projecten verkeren in de initiatief-, verkennings- of planuitwerkingsfase.

Verdubbeling van de E233 in Duitsland staat ook in de huidige plannen opgenomen. Er zijn door de deelstaat Nedersaksen middelen gereserveerd voor een deel van de verdubbeling van de E233, namelijk het trajectdeel vanaf A31 tot Meppen. Voor het overgrote deel van het te verdubbelen traject is echter nog geen financiering gevonden.

In uitvoering zijn de verdubbeling N34 Coevorden-Holsloot en Emmen West-Emmen Centrum en er worden planvoorbereidingen getroffen voor de (partiële) verdubbeling van de N34 van Emmen tot aan de A28. Ook wordt het spoorknelpunt Herfte bij Zwolle opgelost, waarmee de spoorcapaciteit Zwolle-Emmen voor een deel verbetert. Reeds gerealiseerd is een ongelijkvloerse aansluiting N34 Coevorden-Zuid-Klooster, maar verdere verbetering van deze aansluiting met het bedrijventerrein Leeuwerikenveld II en Europark (Duitsland) moet nog gerealiseerd worden. Onderzoek naar een verbeterde aansluiting van het EMMTEC terrein in Emmen op het spoor is ook nog nodig.

MAATSCHAPPELIJKE OPGAVEN EN NIEUWE ONTWIKKELINGEN

Ontwikkelingen zoals klimaatadaptatie, energietransitie, demografische verandering, gezondheid en de vrijetijdssector hebben gevolgen voor mobiliteit en transport. De verwachting is ook dat de Corona pandemie langdurige effecten zal hebben op mobiliteit en logistiek, mede onder invloed van veranderende reizigersvoorkeuren en –activiteiten.

Om aan het Klimaatakkoord uitvoering te geven, werken de provincies Drenthe, Fryslân en Groningen en de gemeenten Assen, Emmen, Groningen en Leeuwarden samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan schone en toekomstbestendige mobiliteit in Noord-Nederland: Slim en groen onderweg: het Noorden in 2035 klaar voor een toekomst zonder CO_2-uitstoot.

MEERWAARDE BOCE SAMENWERKING

Er is blijvende aandacht nodig om Zuidoost Drenthe stevig op de agenda van met name het Rijk te houden. De NOVI biedt hiervoor aanknopingspunten, zoals de inzet op het wegnemen van ontbrekende schakels in de infrastructuur en het met elkaar verknopen van nationale infrastructuurstelsels t.b.v. een optimale (inter)nationale bereikbaarheid van steden en economische kerngebieden.

De provincie heeft aangegeven een nieuw mobiliteitsplan op te stellen passend bij de invoering van de Omgevingswet en als opvolger van het PVVP 2007-2020. Bij uitstek biedt dit kansen om vanuit de gezamenlijkheid van BOCE gemeenten input te geven.

BOCE samenwerking kan ook van meerwaarde zijn in de uitvoering van flankerend beleid op het gebied van mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement, verduurzaming en verkeersveiligheid en waarin de provincie een faciliterende en sturende rol heeft.



3. VISIE EN AMBITIES

“Een verbeterde infrastructuur vergroot de mobiliteit en daarmee de aantrekkelijkheid van de regio. Het is cruciaal voor langdurig succes. Inzet op een verbeterde infrastructuur vergt een gemeenschappelijke eenduidige agenda, die langjarig wordt bepleit door de regio.” *(citaat uit “Economisch programma 2017-2021, voor een sterke en innovatieve regio vierkant voor werk”, van de Commissie Vollebregt Alberda van Ekenstein).*

De Commissie Vollebregt Alberda van Ekenstein deed onderzoek naar hoe de verwachte krimp in de regio Zuidoost Drenthe tegen te gaan en de economie te versterken. Hieruit blijkt dat een goede bereikbaarheid een belangrijke randvoorwaarde is voor het realiseren van een aantrekkelijke leefbaarheid en economische ontwikkeling. Het belang van goede bereikbaarheid geldt zowel binnen de BOCE regio als wel met andere delen van Nederland en Europa. Als grensregio zijn de verbindingen met Duitsland erg belangrijk.

Ten aanzien van leefbaarheid en economische ontwikkeling hebben de BOCE gemeenten de volgende ambities geformuleerd voor 2030:



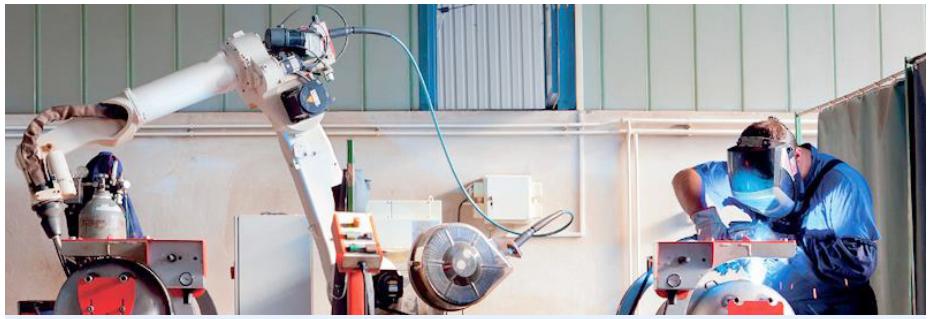
HET LOGISTIEKE KNOOPPUNT IN NOORD-NEDERLAND TUSSEN RANDSTAD EN NOORDOOST-EUROPA

Niet alleen steeds meer maak- en overslagbedrijven uit de Randstad kiezen voor hervestiging of uitbreiding in onze regio. Dat geldt ook voor logistieke bedrijven. Zij zien Zuidoost Drenthe als de poort naar Noord-Duitsland en Scandinavië. Via A28, A37 en de E233 zijn er uitstekende verbindingen met de rest van Nederland en het noorden van Duitsland. Dit geldt ook voor het spoor: er zijn uitstekende (hogesnelheids-) spoorwegverbindingen. Op de spoorlijn Emmen-Zwolle is de capaciteit uitgebreid. De goederenspoorverbinding tussen Emmen en Rheine is ook in gebruik genomen voor reizigersvervoer. De realisatie van de Nedersaksenlijn (de spoorverbinding naar enerzijds de stad Groningen en Eemshaven en anderzijds Twente) komt steeds dichterbij. De EuroTerminal in Coevorden en het EMMTEC terrein in Emmen worden daardoor goed ontsloten. De BOCE gemeenten werken op het dossier Nedersaksenlijn samen met de andere aanliggende gemeenten. Door deze verbeteringen is de reistijd naar Zuidoost Drenthe geen potentieel beperkende factor meer voor het sociaal-economisch functioneren van de regio.



EEN REGIO WAARIN MOBILITEIT EN TRANSPORT DUURZAAM GEORGANISEERD ZIJN

In 2030 zijn de belangrijkste transportmiddelen niet wezenlijk anders dan in 2019. Het openbaar vervoer rijdt emissievrij. Door de opkomst van autonoom vervoer c.q. de zelfrijdende auto is openbaar vervoer aangevuld met gepersonificeerd openbaar vervoer. Middels slimme (keten)mobiliteit is er een duurzaam regionaal dekkend systeem georganiseerd. Het specifieke karakter van de regio met veel verspreide kernen en voorzieningen, maakt dat de auto als transportmiddel nog steeds van groot belang is en blijft.
Binnen de invloedssfeer van de gemeenten zijn de mogelijkheden aanwezig om emissievrij aan het verkeer deel te nemen. De rol van de gemeenten is hierbij die van stimulator en organisator. Het is aan individuele personen en bedrijven om hier uiteindelijk een keuze in te maken



EEN INNOVATIEVE REGIO VOOR (MAAK)INDUSTRIE, ONDERWIJS EN VRIJETIJDSECONOMIE

De regio richt zich steeds meer op het nabije noorden en oosten van Europa. Het zijn niet alleen het MKB en met name de familiebedrijven die de regio zijn trouw gebleven, die kansen en mogelijkheden hebben benut en zich daardoor hebben kunnen versterken. Ook steeds meer bedrijven uit de overvolle stadsregio's van ons land kiezen Zuidoost Drenthe voor hun maak- en overslagactiviteiten. De regio beschikt samen met omliggende kernen als Hoogeveen en Hardenberg over een krachtige en innovatieve maakindustrie. Tezamen met het chemiecluster en 'smart factories' geeft dit de impuls voor transformatie naar waterstofeconomie en groene raffinage van regionaal geteelde grondstoffen.
Voor wat betreft onderwijs (MBO en HBO) slaagt de regio er steeds beter in studie en werk op elkaar af te stemmen, o.a. met de komst van technische "field labs". Onderwijs wordt ook onderdeel van multifunctionele centra in dorpen en wijken. Er is weer perspectief op werk in de regio voor jongeren en afgestudeerden. De samenwerking met de kennisinstellingen in Groningen en Twente heeft hier zijn vruchten afgeworpen.

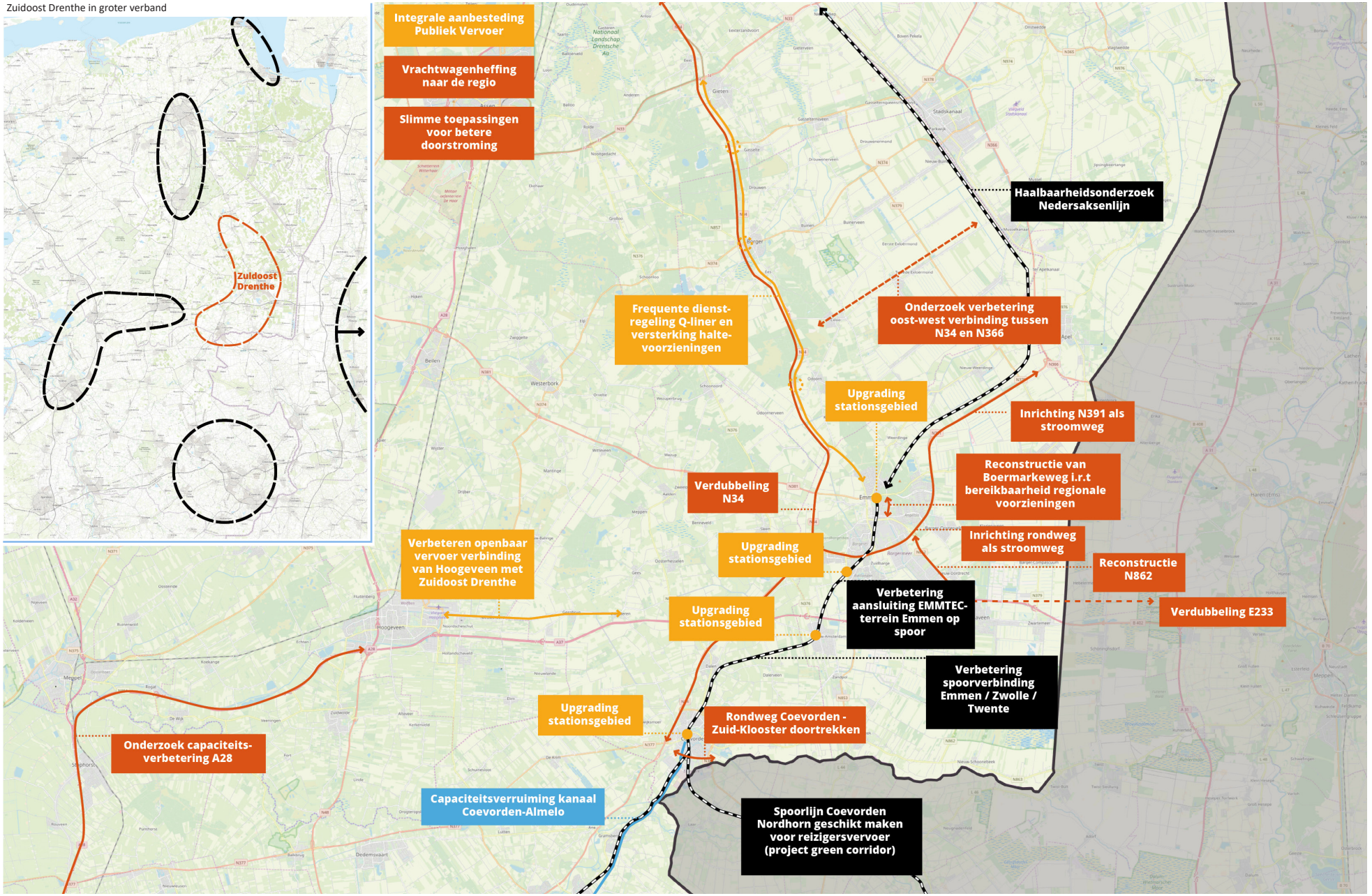
Zuidoost Drenthe heeft zich ontwikkeld tot een regio waar het gezond wonen, leven en werken is. Dit heeft ook bijgedragen aan een gestage maar verantwoorde uitbouw van de toeristische aantrekkelijkheid. Het fietsnetwerk is uitmuntend en met name de combinatie van krachtige (dag)attracties en aantrekkelijke gastvrije steden en dorpen met verblijfsaccommodaties in de natuur, zijn inmiddels uniek. Hierdoor genieten steeds meer mensen vanuit Nederland, Duitsland en verder van een vakantie in onze regio. Daardoor is er veel werkgelegenheid in deze sector.



EEN AANTREKKELIJKE WOON- EN WERKREGIO

Door de belangrijke positie van de regio in Noord- en Oost-Nederland op het gebied van industrie (maak-, overslag en logistieke bedrijvigheid), onderwijs en vrijetijdseconomie en tegelijkertijd de uitstekende bereikbaarheid van de regio, is het er aantrekkelijk wonen en werken. De aandacht voor versterking van steden en dorpen heeft de aantrekkelijkheid voor wonen en werken vergroot. Op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling, het sociaaleconomisch terrein, zorg en veiligheid wordt krachtig samengewerkt met omliggende gemeenten en met Duitse buurgemeenten. Hiermee weet de regio ook steeds meer jongeren aan zich te binden.

SPEERPUNTEN VOOR VERBETERING BEREIKBAARHEID EN MOBILITEIT (AUTO, OPENBAAR- EN PUBLIEK VERVOER & GOEDERENVERVOER)



4. VERTALING NAAR SPEERPUNTEN

We geven onze visie en ambities handen en voeten door deze te vertalen naar speerpunten waar we ons hard voor willen maken. We onderscheiden daarin verschillende schaalniveaus:

- (Inter)nationale verbindingen; de verbindingen van de regio Zuidoost Drenthe met de omliggende stedelijke netwerken zoals de Regio Groningen-Assen, regio Zwolle, Twente, met de rest van Nederland en met Duitsland en (Noordwest) Europa.
- Interlokale verbindingen; de verbindingen binnen de regio Zuidoost Drenthe; zowel de verbindingen tussen de dorpen en steden als de verbindingen op stedelijk niveau.

Daarbij gaat het zowel om reizigersverkeer (auto, openbaar- en publiek vervoer en fiets) als om goederentransport. Duurzame ontwikkeling is daarbij voor ons een leidend principe.

De regio heeft daarbij oog voor landelijke programma's en regelingen. Zuidoost Drenthe bundelt de krachten om hierop in te spelen. Bijvoorbeeld als het gaat om de ambitie van de Rijksoverheid om 200.000 extra forenzen op de fiets te krijgen en het Rijk daar financiële mogelijkheden toe biedt.

(INTER)NATIONALE VERBINDINGEN

Voor de (inter)nationale verbindingen formuleren wij hieronder onze speerpunten. BOCE-samenwerking levert hier vooral krachtenbundeling en een eenduidig geluid op richting de verantwoordelijke overheden (Provincie en Rijk).



Onze gezamenlijke inspanningen zijn gericht op:

Verbetering auto(snel)wegen

- Verdubbeling van de N34 vanwege de verbinding met omliggende stedelijke netwerken, ter verbetering van de onderwijs-woon-werk regio Zuidoost Drenthe.
- Onderzoek naar capaciteitsverbetering van de A28 als belangrijke verkeersader (ook voor vrachtvervoer[1]), waarop de A37 aanhaakt bij Hoogeveen.
- Verdubbeling van de E233 vanwege versterking van de logistieke corridor richting Noord Duitsland en Scandinavië én de aansluiting van de regio op het TEN-T netwerk.
- Indien de vrachtwagenheffing wordt ingevoerd, willen we dat het geld dat hiermee wordt opgehaald, beschikbaar blijft voor de regio en geïnvesteerd wordt in een duurzame bereikbaarheid van onze regio.
- Onderzoek naar slimme toepassingen die als doel hebben de doorstroming te verbeteren.

Verbetering openbaar vervoer en goederenvervoer:

- Reizigersvervoer mogelijk maken op de spoorlijn Emmen-Coevorden-Emlichheim-Rheine, waarvan ook het goedervervoer profiteert.
- Blijvende inzet op een hoog frequente dienstregeling voor de Q-liner Emmen-Groningen en versterking van de haltevoorzieningen om het gebruik voor woon-werk-onderwijs verkeer te stimuleren en om slimme ketenmobiliteit te organiseren.
- Capaciteitsverbetering van de spoorlijn Emmen-Zwolle ten behoeve van een kwartierdienst en reistijdverkorting tussen Emmen en Zwolle vanwege enerzijds de logistieke afwikkeling en anderzijds het goed aangehaakt zijn op het Nederlandse spoornetwerk voor reizigersvervoer.
- Onderzoek naar haalbaarheid van de Nedersaksenlijn, zowel voor goederen als reizigers vanwege het faciliteren van woon-werk en onderwijs verkeer met omliggende stedelijke regio's zoals Groningen en Twente en van goederentransport van onze regio naar de Eemshaven en naar Duitsland via Coevorden.
- Onderzoek naar (verbeterde) aansluiting van het EMMTEC terrein in Emmen op het spoor vanwege de multimodale afwikkeling van goederenstromen en verbetering van de vestigingsplaatsfactoren voor maak-, overslag- en logistieke bedrijven. De aansluiting van de Euroterminal in Coevorden op het spoor Emmen-Zwolle is al gerealiseerd.
- Ook voor goederenvervoer over het spoor geldt dat de aansluiting van de regio op het TEN-T netwerk belangrijk is.
- Inzetten op een betere benutting van het kanaal Coevorden-Almelo voor goederenvervoer voor schepen van 700 ton, met als doel om de haven bereikbaar te maken voor schepen (en /of scheepvaartcombinaties) van minimaal 1000 ton.
- Verbeterde openbaar vervoer verbinding van Hoogeveen met Zuidoost Drenthe. Op korte termijn realisatie van een snelbus Hoogeveen – Emmen. Op lange termijn een haalbaarheidsonderzoek naar een spoorlijn van Hoogeveen naar Zuidoost Drenthe, die aansluit op Emmen-Coevorden-Rheine en Emmen-Zwolle (en op de Nedersaksenlijn).

[1] Ook in relatie tot de vrachtwagenheffing die in 2023 wordt ingevoerd op Rijkswegen.

INTERLOKALE VERBINDINGEN BINNEN DE REGIO

Binnen de regio moet de bereikbaarheid van de regionale voorzieningen (o.a. stations, scholen, ziekenhuis Emmen), van grotere werklocaties (bedrijventerreinen) en van recreatieve hotspots op orde worden gebracht en toekomstbestendig worden gemaakt. De fiets neemt daarbij een belangrijke rol in; Drenthe is immers dé fietsprovincie bij uitstek. Ook verbetering van het leefklimaat in de kernen kan worden bereikt door infrastructurele verbeteringen. We willen ons de komende jaren binnen de gemeentelijke financiële mogelijkheden en met steun van externe partners vooral hard maken voor:

Verbetering autowegen:

- Reconstructie van de weg Emmen-Klazienaveen (N862).
- Inrichting van de rondweg Emmen als stroomweg.
- Verbetering van de verbinding Emmen met De Monden/Zuidoost Groningen (N391): inrichting tot stroomweg.
- Reconstructie van de Boermarkeweg in Emmen.
- Onderzoek naar verbeteringen in de oost-westverbindingen tussen de N34 en de N366 in de provincie Groningen).
- Doortrekking van ontsluitingsweg tot zuidelijke rondweg Coevorden tussen de aansluiting N34 Klooster en de B403 (Europark Duitsland).

Verbetering openbaar vervoer:

- Upgrading van stationsgebieden Coevorden, Nieuw-Amsterdam, Emmen Zuid en Emmen.
- ‘Publiek Vervoer’ in Zuidoost Drenthe wordt integraal aanbesteed en daardoor hebben we een gezamenlijk belang, ook omdat zorgtaken geconcentreerd worden in Emmen. Met Publiek Vervoer hebben mensen die van WMO afhankelijk zijn een goede mobiliteit en zijn o.a. de openbaar vervoer hubs goed bereikbaar, waarvandaan men naar verder weg gelegen bestemmingen kan reizen.

Een adequaat fietsnetwerk:

- Doorfietsroutes zijn niet alleen voor woon-werk verkeer en woon-school verplaatsingen van belang. Met doorfietsroutes zijn ook verder weg gelegen recreatieve voorzieningen per fiets bereikbaar en kan via fietsknooppunten een rondje worden gefietst.
  Uitvoeren van verkenningen en ontwikkeling van doorfietsroutes:
  - Hardenberg - Coevorden - Dalen - Emmen - Borger (en verder richting Groningen en Assen)
  - Emmen - Nieuw-Amsterdam (en verder richting Emlichheim)
  - Emmen - Klazienaveen (en verder richting Duitsland)
  - Emmen - Stadskanaal
  - Emmen - Hoogeveen
  - Coevorden - Hoogeveen
- Diverse verbeteringen in het hoofdfietsroute netwerk, ook gemeentegrens overschrijdend, waaronder verbreding van fietspaden.
- Actualiseren fietsknooppuntennetwerk t.b.v. faciliteren recreatieve fietsers.
- Faciliteren van oplaadpunten voor elektrische fietsen op logische locaties, zoals bij openbaar vervoer hubs.

Bij het realiseren van deze speerpunten gaan wij concreet invulling geven aan onze ambities op het gebied van duurzaamheid, ketenmobiliteit en verkeersveiligheid. Voorbeelden daarvan zijn (meer) experimenten met waterstofvoertuigen en gedeeld autogebruik, gebruik van duurzame (biobased) materialen bij de aanleg van infrastructuur, het faciliteren van ketenmobiliteit en inrichting volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig.

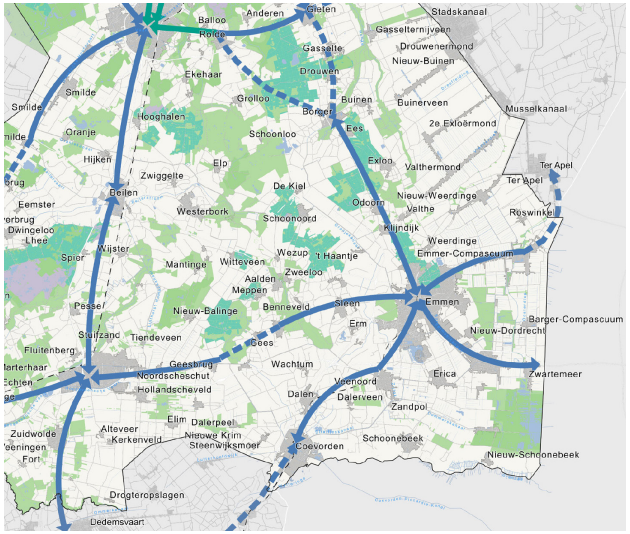




SPEERPUNTEN VOOR VERBETERING BEREIKBAARHEID EN MOBILITEIT (FIETS)

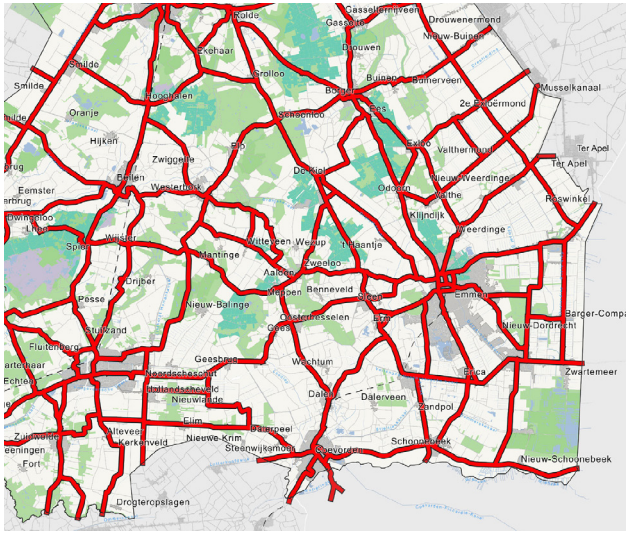
bron "Fietsnetwerk Drenthe, Actualisatie en herijking Drents fietsnetwerk 2020, CONCEPT 26 NOVEMBER 2020"

DOORFIETSROUTES



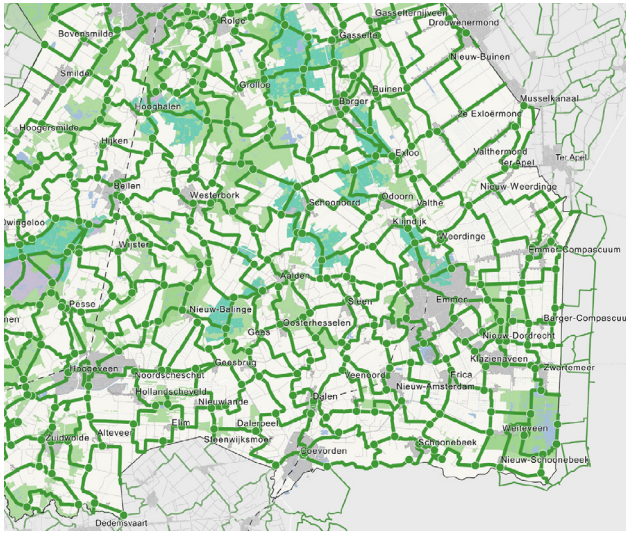
Doorfietsroute (globaal)
Verknoping doorfietsroute
In realisatie / gerealiseerd

HOOFDFIETSNETWERK



Hoofdfietsnetwerk

RECREATIEF FIETSNETWERK INCL. KNOOPPUNTEN



Fietsnetwerk
Fietsknooppunt



5. NAAR REALISATIE!

Wij gaan ons hard maken voor realisatie van de speerpunten zoals benoemd in het vorige hoofdstuk. Veel van de door ons geformuleerde speerpunten bevinden zich nog in een fase van ideevorming of verkenning. We spannen ons in om deze projecten stappen verder te brengen op weg naar realisatie. Dat kunnen wij uiteraard niet alleen doen. Daar hebben wij andere partijen voor nodig.

De *(inter)nationale verbindingen* zijn in beheer bij Prorail, Rijkswaterstaat of provincie. Voor ons is een rol weggelegd in het agenderen en lobbyen bij deze organisaties en bij het Rijk en Europese Unie. De provincie Drenthe is een belangrijke partner en heeft in veel van deze speerpunten de projectregie in handen. Wij ondersteunen de provincie actief, dit houdt o.a. in:

- agenderen in de initiatieffase;
- faciliteren, actief ondersteunen in verkenning-, planuitwerking- en realisatie fase.

De *interlokale verbindingen* zijn voor een groot deel in beheer bij de gemeenten zelf maar ook hier heeft de provincie Drenthe een belangrijke inbreng. Denk aan het bereikbaarheidsakkoord dat tussen de gemeente Emmen en de provincie Drenthe is gesloten. Wij zullen ons inspannen om binnen de gemeentelijke financiële en organisatorische mogelijkheden prioriteit te geven aan de gezamenlijke speerpunten die wij in deze visie hebben benoemd. De komende jaren zullen wij hieraan nadere uitwerking en invulling geven.

Samen staan we sterk. Daarom bundelen wij nu onze kennis en inzet om in het belang van onze inwoners, ondernemers en bezoekers te werken aan een bereikbare regio. Samen werken aan een bereikbare regio: we gaan ervoor!

SPEERPUNTEN (INTER)NATIONALE VERBINDINGEN		PROJECTFASE*
Auto	Verdubbeling van de N34	Verkenning, deels realisatie
Auto	Onderzoek capaciteitsverbetering van de A28	Verkenning
Auto	Verdubbeling van de E233	Initiatief, deels realisatie
Auto	Onderzoek naar slimme toepassingen die als doel hebben de doorstroming te verbeteren	Initiatief
Auto	Bij invoering vrachtwagenheffing inzet op terugvloeien van opbrengsten naar de regio	Initiatief
OV	Reizigersvervoer Emmen-Coevorden-Emlichheim-Rheine	Verkenning
OV	Verbeteren openbaar vervoer verbinding van Hoogeveen met Zuidoost Drenthe	Initiatief/verkenning
OV en ketenmobiliteit	Q-liner Emmen-Groningen incl. haltevoorzieningen	Verkenning
OV en goederenvervoer	Capaciteitsverbetering spoorlijn Emmen-Zwolle	Verkenning
OV en goerenvervoer	Haalbaarheidsonderzoek Nedersaksenlijn (goederen- en personenvervoer)	Initiatief
Goederenvervoer	Onderzoek naar aansluiting EMTEC terrein op het spoor	Initiatief
Goederenvervoer	Capaciteitsverruiming van het kanaal Coevorden-Almelo voor goederenvervoer per schip.	Initiatief

SPEERPUNTEN INTERLOKALE VERBINDINGEN		PROJECTFASE*
Auto	Inrichting van de Rondweg Emmen als stroomweg	Planuitwerking
Auto	inrichting tot stroomweg verbinding Emmen met De Monden/Zuidoost Groningen (N391)	Verkenning
Auto	Onderzoek verbeteringen oost-westverbindingen tussen N34 en N366	Verkenning
Auto	Doortrekking van ontsluitingsweg tot zuidelijke rondweg Coevorden tussen de aansluiting N34 Klooster en de B403 (Europark Duitsland).	Planuitwerking
Auto en fiets	Reconstructie weg Emmen-Klazienaveen (N862)	Planuitwerking
Auto en fiets	Reconstructie Boermarkeweg in Emmen	Verkenning
OV en Ketenmobiliteit	Upgrading van stationsgebieden	Verkenning, deels realisatie
Publiek vervoer	Integrale aanbesteding van publiek vervoer, o.a. ten behoeve van mobiliteit van mensen die afhankelijk zijn van WMO	Initiatief/verkenning
Fiets	Ontwikkeling van verschillende doorfietsroutes	Initiatief/verkenning
Fiets	Actualiseren fietsknooppuntennetwerk t.b.v. faciliteren recreatieve fietsers	Initiatief
Fiets	Diverse verbeteringen in het hoofdfietsroute netwerk, ook gemeentegrensoverschrijdend	Van initiatief tot realisatie

*) Toelichting op projectfasen:

Initiatief:
Voordat een project vorm krijgt, is er een initiatieffase. Een overheidsorgaan identificeert een knelpunt of probleem, waarvoor een oplossing noodzakelijk is.

Verkenning:
In de verkenningsfase wordt het probleem geanalyseerd. Er wordt nagedacht over mogelijke oplossingen.

Planuitwerking:
De voorkeursoplossing wordt uitgewerkt. De uitwerkingsfase resulteert in een projectbeslissing, waarin wordt vastgelegd hoe het probleem wordt opgelost en door welke partij(en).

Realisatie:
In deze fase wordt het project uitgevoerd. Deze fase eindigt met de oplevering van het project.

Beheer:
Opgeleverde projecten zullen moeten worden beheerd en onderhouden.

BIJLAGE : “WETEN”

In deze bijlage worden de noodzakelijke bouwstenen voor de visie en uitvoeringsagenda beschreven. Het gaat hier om inzicht in het vigerende beleid en (actuele) verkeer- en vervoersplannen en netwerkanalyses. Ook gaat het om nieuwe ontwikkelingen op het gebied van bereikbaarheid, mobiliteit en de uitdagingen van de toekomst op gebied van verduurzaming en klimaatadaptatie.

VISIES EN BELEIDSPLANNEN

Hierna volgt een samenvatting van de inhoud van een aantal belangrijke visies en beleidsplannen op Europees, landelijk, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau. Ten behoeve van de leesbaarheid zijn plannen per modaliteit hierbij buiten beschouwing gelaten; indien relevant zal hiernaar worden gerefereerd in het volgende hoofdstuk.

EUROPA

In de vervoerssector is het Europees TEN-T beleid cruciaal om het vrije verkeer van goederen, diensten en burgers in de hele EU ongehinderd te laten verlopen. Het doel is de economische, maatschappelijke en territoriale samenhang tussen de lidstaten en hun regio's te bevorderen.

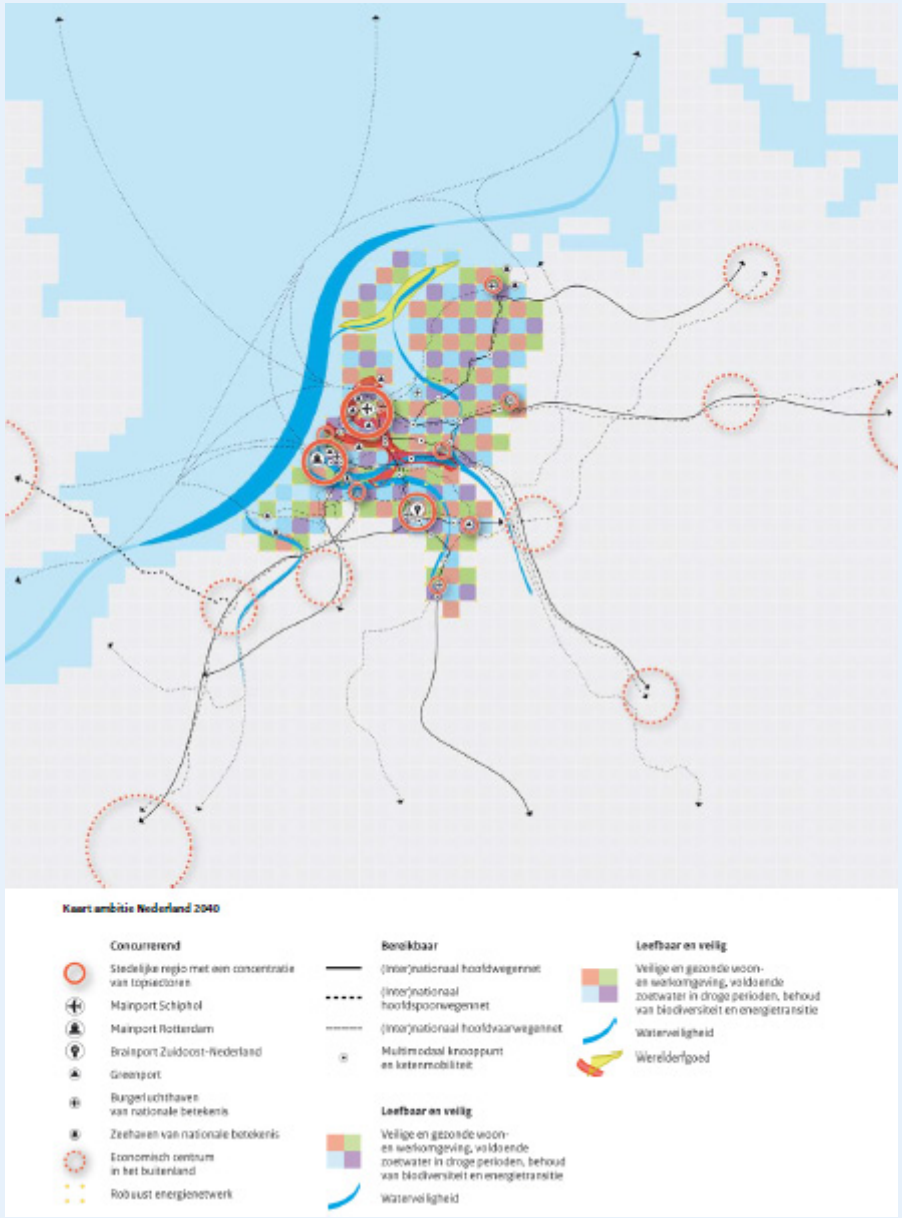
Voor een goede (logistieke) bereikbaarheid van Zuidoost Drenthe is opname in - en erkenning door - TEN-T belangrijk. Een belangrijk element hierin is militaire mobiliteit. In Zuidoost Drenthe en Noord-Nederland zijn defensie terreinen waarvoor een goede bereikbaarheid noodzakelijk is (zie ook bij Goederenvervoeragenda).

LANDELIJK

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2012

Het Rijk heeft in 2012 de "Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte: Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig" opgesteld. Deze geeft inzicht in grootschalige ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen op landelijk en bovenregionaal niveau.

Voor Zuidoost Drenthe is t.a.v. transport en bereikbaarheid geen specifieke ambitie benoemd in de structuurvisie.



Kaart ambitie Nederland 2040

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Momenteel staat het Rijk aan de lat voor de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), die gereed moet zijn voordat de Omgevingswet van kracht wordt. Met de NOVI geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving in Nederland. Het Rijk zet daarmee de koers uit om het hoofd te bieden aan urgente opgaven (klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw) en streeft er naar om de kwaliteit van de leefomgeving te behouden en zoveel mogelijk te versterken. In de totstandkoming van de NOVI wordt daarom nauw samengewerkt met medeoverheden en wordt actief de betrokkenheid gezocht van maatschappelijke organisaties, kennisinstellingen en inwoners.
De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen, en keuzes in samenhang worden gemaakt tussen die nationale belangen. Belangrijke keuzes zijn:

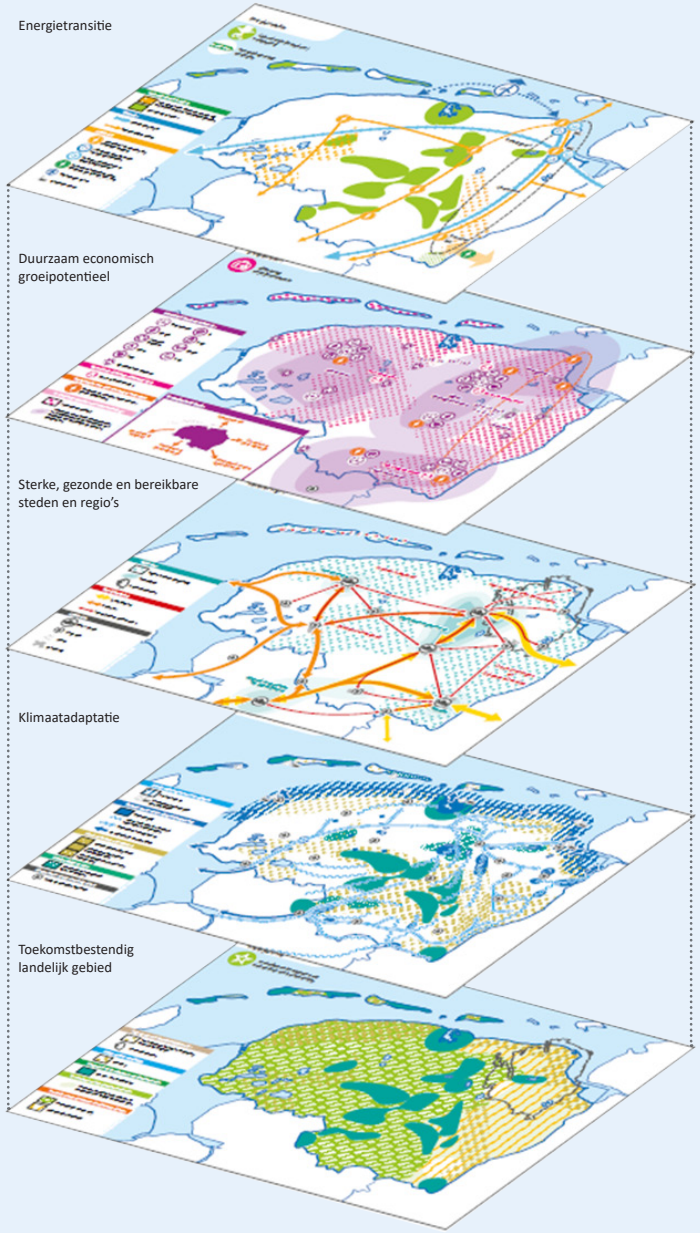
- Duurzame energie inpassen met oog voor omgevingskwaliteit
- Ruimte voor overgang naar een circulaire economie
- Woningbouw in een netwerk van gezonde en groene steden
- Landgebruik meer in balans met natuurlijke systemen

Binnen NOVI wordt gebiedsgericht gewerkt. Voor de landsdelen worden omgevingsagenda's opgesteld, zo ook voor Noord (Groningen, Friesland en Drenthe).

In de Contour Omgevingsagenda Noord (juni 2020) zijn de opgaven voor Nederland in kaart gebracht (zie figuur). De eerste aanzet van de NOVI Omgevingsagenda, de Contour Omgevingsagenda, wordt uitgewerkt in fase 2. Daarin werken we langs twee sporen verder. Het eerste spoor betreft het aanvullen en waar nodig aanscherpen van de noordelijke opgaven. Het resultaat daarvan is een lange termijn agenda met omgevingsopgaven waar samen aan gewerkt wordt. Het tweede spoor betreft het uitwerken van korte en middellange termijn acties en interventies die bijdragen aan de realisatie van de omgevingsopgaven.
Dit tweede spoor heeft als specifiek doel om allianties te creëren, te activeren en samen aan de slag te gaan. De intenties worden omgezet naar afspraken en activiteiten. In de Contour Omgevingsagenda Noord is al een eerste beeld geschetst van de korte en middellange termijn acties. Die gelden als uitgangspunt voor verdere uitwerking in zogenaamde werkplaatsen. Het resultaat van de uitwerking binnen de werkplaatsen zal worden opgenomen in de Omgevingsagenda die eind 2021 zal worden vastgesteld.
Voor bereikbaarheid, mobiliteit en transport in Zuidoost Drenthe zijn een aantal beleidskeuzes relevant:

Duurzaam economisch groeipotentieel:

- Ingezet wordt op een optimale (inter)nationale bereikbaarheid van steden en economische kerngebieden die belangrijk zijn voor onze economie. Ingezet wordt op het wegnemen van ontbrekende schakels in de infrastructuur en het met elkaar verknopen van nationale infrastructuurstelsels.



- Institutionele, technisch-operationele belemmeringen en knelpunten in regelgeving die goede grensoverschrijdende (spoor,-, lucht-, weg-, water-) verbindingen belemmeren, moeten worden opgelost.
- Locaties van nieuwe kantoren, bedrijventerreinen en (groot)winkelbedrijven moeten passen bij het verkeers- en vervoersnetwerk, goed afgestemd zijn op de vraag van bedrijven en de economische vitaliteit en de kwaliteit en aantrekkelijkheid van stad en land versterken.
- Nieuwe vestiging van toeristische attracties vindt bij voorkeur plaats buiten de huidige toplocaties en in de nabijheid van OV of bestaande aansluitingen op het hoofdwegennet.

Sterke en gezonde steden en regio's:
- Het mobiliteitssysteem (voor zowel personen als goederen) in, rondom en tussen de steden levert een goede bereikbaarheid. We zorgen dat modaliteiten onderling zijn verknoopt en worden benut op hun specifieke kwaliteiten. Het stedelijk mobiliteitssysteem draagt bij aan een gezonde leefomgeving en een gezonde levensstijl.
- In gebieden met bevolkingsdaling versterken we de vitaliteit en leefbaarheid.

In de gebiedsbeschrijving als toelichting bij de NOVI is het volgende opgenomen over Drenthe en Zuidoost Drenthe:

Karakter
Drenthe is bekend door het landschap met esdorpen, heide en bossen. Daarnaast zijn er tal van tastbare sporen van de rijke geschiedenis, zoals de hunebedden, en staat Drenthe bekend om de rust. Water, bodem en lucht zijn relatief schoon en cultuurhistorische, natuurlijke, landschappelijke en sociale kwaliteiten (nabuurschap) zijn volop aanwezig. Landbouw en natuur bepalen het beeld van het landelijk gebied. Vier op de tien inwoners wonen in de kernen Hoogeveen, Emmen, Meppel en Assen, steden die onderdeel zijn van netwerken die zich uitstrekken voorbij de provincie- en landsgrenzen (regio Groningen-Assen, regio Zwolle en de regio Zuidoost-Drenthe/Dutch Techzone). De wisselwerking tussen landschappelijke kwaliteiten en economische initiatieven schept een typisch Drentse dynamiek. Voor de regio is een goede (inter)nationale ontsluiting met snelle weg-, water- en spoorverbindingen, energie- en ICT-infrastructuur van belang.

In sommige delen van de provincie neemt de bevolking af. Ook de samenstelling van de bevolking verandert. Vergrijzing en ontgroening hebben consequenties voor, onder andere, het aanbod van voorzieningen en het aanbod op de arbeidsmarkt.

Het midden- en kleinbedrijf is de motor van de Drentse economie. In de regio Zuidoost-Drenthe is een grote concentratie van werkgelegenheid binnen de sector industrie aanwezig, onder andere binnen de topsectoren High Tech Systemen en Materialen (HTSM) en chemie/kunststoffen (Chemport). Met deze internationaal georienteerde sector draagt de regio Zuidoost-Drenthe bij aan het verdienvermogen van Noord- en Oost-Nederland. De industrie zorgt ook voor veel indirecte werkgelegenheid in de regio zelf via toeleverings- en uitbestedingsrelaties in de industrie en in de dienstensectoren. Verder zijn logistiek, toerisme en de agrifoodsector belangrijke economische pijlers.

Verkenning van opgaven
Verbinden van industrie, landbouw en energie voor een circulaire economie
Met name in Zuidoost-Drenthe liggen kansen voor slimme, groene en inclusieve economische groei. De ligging in de luwte geeft ruimte voor gecombineerde experimenten in duurzame energieproductie en groene economie. Het bestaande chemiecluster en de maakindustrie kunnen ruimte bieden voor de transformatie naar waterstofeconomie en voor groene raffinage van regionaal geteelde grondstoffen.

De grenspositie van Drenthe biedt kansen voor internationale samenwerking op het gebied van handel, transport en energie. In de Dutch Techzone in Zuidoost Drenthe werken ondernemers, onderwijs en overheden samen aan een sterke economie met een uitstekend ondernemersklimaat en excellente medewerkers (industriële hotspot). Belangrijk hierbij is het versterken van de economische relatie met Groningen en Twente.

Compacte, toekomstbestendige, robuuste en duurzame steden en dorpen
De vier steden vormen de ruggengraat van Drenthe. Door de concentratie van mensen, voorzieningen, werkgelegenheid en onderwijsinstellingen vormen ze de economische motor van Drenthe. Het landelijk gebied is complementair aan de stad, met ruimte voor (beperkte) economische ontwikkeling en bijzondere woonmilieus. De opgave is het behoud en de versterking van de stedelijke vitaliteit, met aandacht voor de leefbaarheid. Het doel is compacte, toekomstbestendige, robuuste en duurzame steden met een eigen karakter, met gevarieerde en gewaardeerde woon- en werkmilieus en goede bereikbaarheid. Voor de langere termijn zijn innovatieve, toekomstbestendige en klimaatadaptieve strategieën noodzakelijk. Delen van Drenthe hebben te maken met bevolkingsdaling en bijbehorende opgaven, zoals onder meer het behoud van voorzieningen, een herstructurering-, en transformatieopgave in het woonaanbod passend bij de eisen van toekomstbestendigheid en woonbehoefte, en het op peil houden van de bereikbaarheid. De ruimte en de grenspositie van Drenthe bieden mogelijkheden voor experimenten en samenwerkingsverbanden met Duitsland. Samen met het Rijk is een Regiodeal afgesloten met als doel de brede welvaart in Zuid- en Zuidoost Drenthe te versterken, gebaseerd op de drie pijlers wonen, werken en welzijn.

Energie
Het industriecluster Zuidoost Drenthe zou een rol kunnen vervullen in een toekomstige duurzame energievoorziening van Nederland. Als onderdeel van het industriecluster Noord-Nederland kan het cluster, met de bestaande gasinfrastructuur (onder andere van de multi energiehub GZI-Next) groene waterstof produceren en transporteren naar de industrie tussen Eemshaven en Emmen. Deze infrastructuur is verbonden met de stikstoffabriek in Ommen en daarmee met de hoofdinfrastructuur voor gas in Nederland en Europa. Het industriecluster Zuidoost-Drenthe heeft een grote opgave voor verduurzaming, dit wordt samen met Delfzijl/Eemshaven in het kader van Chemport opgepakt. Ook liggen er kansen voor een integrale aanpak gericht op verduurzaming en transitie van de van oudsher gevestigde maakindustrie, de groene chemie en de landbouwsector. Aandacht voor brede betrokkenheid van bedrijven en bewoners bij de energietransitie is hier extra belangrijk. Tevens ligt er een kans om nieuwe werkgelegenheid, innovaties, bedrijvigheid en kansen voor de onderwijsinfrastructuur te verzilveren. Tenslotte biedt de grensligging van Zuidoost Drenthe kansen voor een grensoverschrijdend decentraal energienetwerk SEREH waarbij lokale duurzame energieopwekking in Duitsland wordt gekoppeld aan de verduurzaming van de industriecluster Zuidoost Drenthe.

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)
De Rijksoverheid werkt samen met decentrale overheden aan ruimtelijke projecten en programma's voor elke regio in Nederland. Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) richt zich op financiële investeringen in deze programma's en projecten. Voor Noord-Nederland is een van de drie hoofdopgaven versterken van de economische structuur.

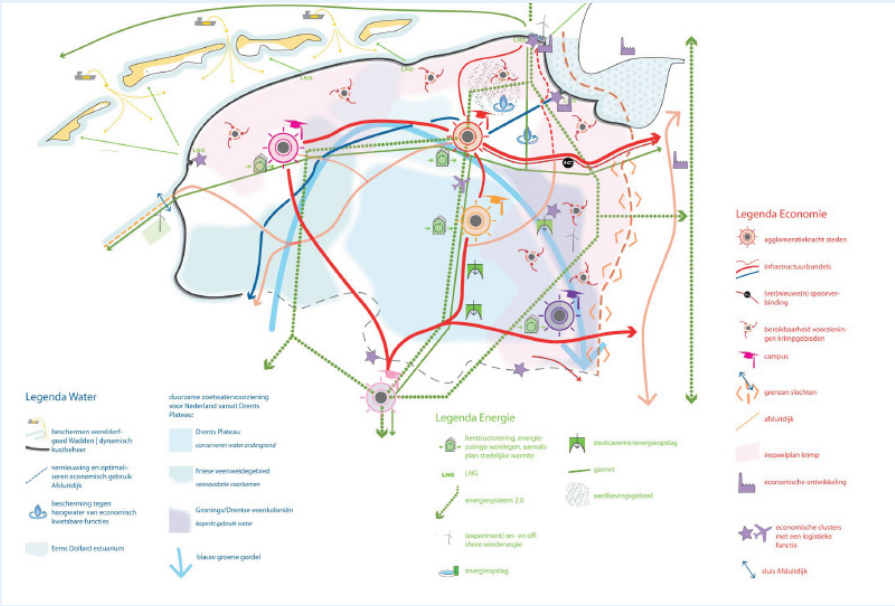
"De economische kracht van Noord-Nederland ligt in de (inter)nationale positie van een aantal robuuste economische clusters: Energie, Chemie, Water(technologie), High Tech Systemen en Materialen (sensortechnologie), Agri & Food en Life Sciences & Health (healthy ageing). Het samenspel van en de samenhang tussen deze sectoren vormen een goede basis voor de transitie naar een circulaire economie."

"De stedelijke gebieden (Groningen-Assen, Leeuwarden en Emmen) zijn van groot belang voor het aanbieden en in stand houden van een hoog niveau van voorzieningen, zoals onderwijs, gezondheidszorg en cultuur"

"Een goede bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor het versterken van de economische potentie van de regio en vergt de inzet van alle modaliteiten (weg, spoor, binnenvaart, zeevaart en luchtvaart). De belangrijkste transportassen zijn de A6/A7, de A28/A37, de spoordriehoek Zwolle-Groningen-Leeuwarden, de spoorlijn Zwolle-Emmen, de spoorlijn Groningen-Bremen, de vaarweg Lemmer-Delfzijl en de zeeverbinding Eemshaven-Noordzee. De focus ligt op het ontwikkelen van een robuust mobiliteitssysteem tussen de stedelijke regio's en economische kernzones in (Noord-)Nederland en de (inter)nationale kerngebieden in Noordoost-Europa."

In de MIRT Gebiedsagenda Noord-Nederland 2040 Energieke Noorderruimte (oktober 2014) wordt ook de spoorverbinding Zwolle-Coevorden-Bad Bentheim genoemd als belangrijke drager van de internationale bereikbaarheid. De regionale ambitie is het versterken van deze internationale spoorverbinding voor het goederenvervoer als dragende functie voor de dryport Emmen-Coevorden en tevens geschikt te maken voor reizigersvervoer.
In juni 2018 hebben de gezamenlijke Nederlandse en Duitse overheden een verklaring ondertekend (European Connection European Regions, ECER) voor reactivering van het reizigersvervoer op de lijn Emmen-Coevorden-Emlichheim-Rheine.

Deltaplan Mobiliteit 2019
"De capaciteit van het Nederlandse wegennet en openbaar vervoer is onvoldoende om de stijgende vraag naar mobiliteit op te vangen. Om te voorkomen dat Nederland in de komende jaren vastloopt, moet de mobiliteit anders worden ingericht."
De mobiliteitsalliantie, bestaande uit een coalitie van 25 partijen waaronder de NS, RAI-vereniging, ANWB, BOVAG, Transport en Logistiek Nederland en de Fietsersbond, doet in het Deltaplan een aantal voorstellen.
"In het Deltaplan werken mobiliteitspartijen uit een breed veld samen, van fiets en ov tot goederenvervoer. Reizigers en goederen staan centraal in het plan. Dit vraagt om een integrale koppeling van de verschillende verkeers- en vervoerssystemen. De aanleg van personen- en goederenhubs aan de randen van steden en het landelijk gebied wordt gestimuleerd. Ook wordt ingezet op een eerlijk belastingsysteem waarbij de motorijtuigenbelasting (MRB) en aanschafbelasting op personenauto's (BPM) plaatsmaken voor een vlak tarief per gereden kilometer. Daarnaast is in het Deltaplan veel aandacht voor het Mobility as a Service (MaaS): van betalen naar bezit naar betalen naar gebruik, per kilometer." Het Deltaplan bevat geen onderdelen die van toepassing zijn op specifieke regio's, zo ook niet Zuidoost Drenthe.



Opgavenkaart MIRT Gebiedsagenda Noord-Nederland 2040



TEN-T North Sea –Baltic

Goederenvervoeragenda (juli 2019)

De Goederenvervoeragenda van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat richt zich op het binnenlandse goederenvervoer en het continentale transport naar het Europese achterland via weg, water, spoor en buisleiding. Het intercontinentale transport van goederen via de zeevaart en de luchtvaart is daaraan verbonden via de zeehavens en mainport Schiphol. Het continentale goederenvervoer via de lucht of via de kustvaart ('short sea') wordt in de Goederenvervoeragenda meegenomen vanuit het perspectief van corridorontwikkeling en multimodaliteit. Met de Goederenvervoeragenda brengt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat tegelijkertijd een nieuwe samenhang in het goederenvervoerbeleid, waarbij het perspectief verschuift van modaliteitsgericht beleid naar integraal en multimodaal mobiliteitsgericht beleid. Daarmee geeft de Goederenvervoeragenda invulling aan de inzet hierop in het huidige regeerakkoord en de Schets Mobiliteit naar 2040.

Integrale goederenvervoer corridors is één van de prioritaire uitwerkingsthema's. Over de corridor naar Noordwest Europa het volgende: "minder omvangrijk, maar wel van belang voor de ontwikkeling van goed landelijk integraal goederenvervoer-en logistiek systeem, is de goederenstroom naar Noordwest-Europa met aansluiting op de TEN-T North Sea - Baltic. Deze goederenstroom bevat een aantal multimodale knooppunten die sterk in ontwikkeling zijn. Voor directe inzet vanuit het Rijk moeten deze knooppunten voldoende omvang of potentie hebben. Bij kleinere omvang of potentie lijkt het vooral een zaak van regionale ontwikkeling. Om tot een afgewogen inzet te komen vindt momenteel een herijking plaats van het knooppuntenbeleid. Mogelijk biedt dit kansen om Zuidoost Drenthe op de kaart te krijgen.

PROVINCIE EN REGIO

Netwerkanalyse en Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (PVVP) 2007-2020

Als input voor het PVVP is in 2006 in stedelijk netwerkverband Zuid Drenthe een netwerkanalyse uitgevoerd, in samenwerking met provincie Drenthe, Rijkswaterstaat Noord-Nederland en de gemeenten Emmen, Coevorden, Hardenberg, Hoogeveen en Meppel. De onderbouwing voor het wegverkeer is op basis van verkeersmodel berekeningen uitgevoerd. Het openbaar vervoer (personen, goederen) is op kwalitatieve wijze geanalyseerd.

Destijds is voor het stedelijk netwerk Zuid Drenthe als centrale opgave geformuleerd om een concurrentievoordeel te bieden met kwalitatief hoogwaardige externe en interne verbindingen. Binnen de regio Zuid-Drenthe weegt de bereikbaarheid van Zuidoost Drenthe het zwaarst. Tezamen met het accent dat Emmen daarin legt, leidde dat toen tot de volgende te prioriteren opgaven:

- versterken van het gebruik van de spoorlijn Zwolle – Emmen;
- verbeteren van de interne verbinding voor Zuidoost Drenthe en de externe verbinding met Groningen en Twente (N34 corridor);
- verbeteren van de interne ontsluitingsstructuur van Emmen;
- veilig stellen van de schakelfunctie Hoogeveen.

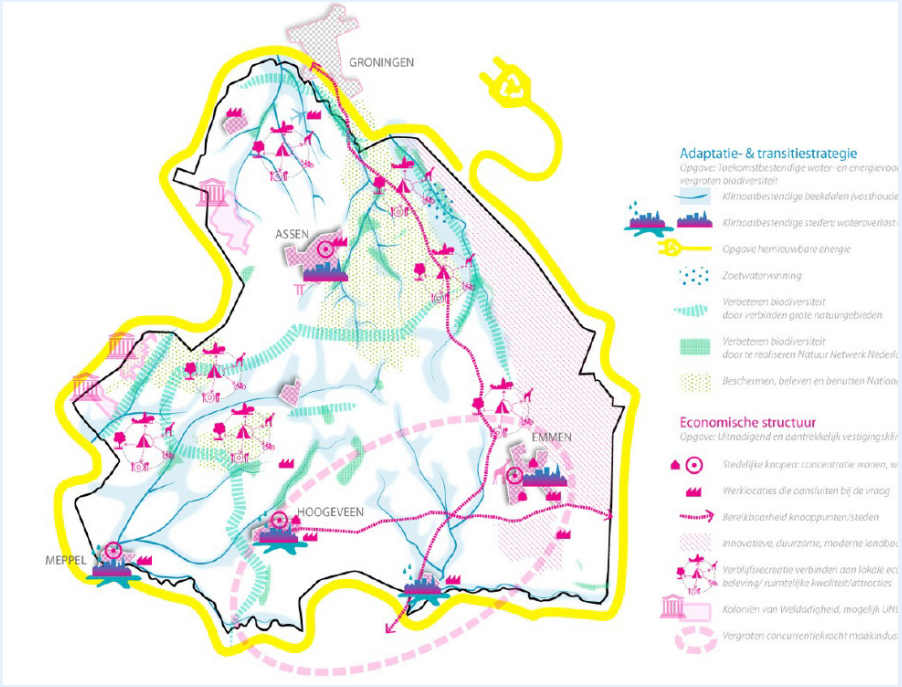
Verder ligt de opgave voor Zuidoost Drenthe voornamelijk op de externe relaties in westelijke en oostelijke richting met Zwolle en Duitsland.

Omgevingsvisie 2018

De provincie Drenthe heeft de Omgevingsvisie 2018 vastgesteld die de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen op provinciaal niveau weergeeft.

In de omgevingsvisie worden de ambities en opgaven voor een robuuste sociaal-economische structuur en de schragende rol van infrastructuur benoemd. Voor Zuid- en Zuidoost Drenthe gaat het op hoofdlijnen om:

- Dutch Techzone: De vier stedelijke kernen (Emmen, Coevorden, Hardenberg en Hoogeveen) in Zuid Drenthe en Noordoost Overijssel kennen een vergelijkbare economische structuur met (maak)industrie en logistiek als belangrijke ontwikkelingssectoren. De regio moet een logische plaats gaan innemen binnen het nationale en trans-Europese vervoersnetwerk. Het is daarbij ook nodig om goede netwerken te vormen met omliggende regio's als Zwolle-Kampen, Twente en de Duitse Ems-as.
- Zuidoost Drenthe als logistieke draaischijf: De provincie werkt samen met de gemeenten en het bedrijfsleven aan het project Dryport Coevorden-Emmen. Het doel is te komen tot een concentratie van logistieke bedrijven, diensten en infrastructuur. Daarmee wordt een oplossing geboden aan de Rotterdamse en Amsterdamse zeehavens waar de ruimte schaars is en er sprake is van congestie. Een verbeterde aansluiting op het Duitse hoofdwegennet (bijvoorbeeld door verdubbeling van de E233 Meppen-Cloppenburg) en de mogelijkheid voor personen- en goederenvervoer per spoor zullen de positie van Zuidoost Drenthe als logistieke draaischijf benadrukken.
- Emmen als complete stad in de regio: Het regionaal systeem (daily urban system) is van groot belang voor de rol van Emmen in de regio, met name voor de bereikbaarheid van voorzieningen en onderwijs. Om de ruimtelijk economische structuur en de leefbaarheid te verbeteren is er al flink geïnvesteerd in het centrum van Emmen (Wildlands, Hondsrugtunnel en Raadhuisplein).
- Om de bereikbaarheid van Emmen te verbeteren wordt verder gewerkt aan de versterking van de treinverbinding Emmen-Zwolle. Andere doorgaande verbindingen zullen verder verbeterd moeten worden met versterking van de economische corridor noord-zuid (Groningen-Emmen-Twente) en met het Duitse achterland door verdubbeling van de E233.
- Vrijetijdseconomie: Het regionale systeem speelt ook een rol bij de vrijetijdseconomie, als verbindende schakel tussen diverse dag attracties en (grootschalige) verblijfsparken op de Hondsrug. Inzet is het versterken van de vrijetijdseconomie door het verbinden van verblijfsrecreatie aan de lokale economie, aan de beleving van ruimtelijke kwaliteit en aan (dag)attracties. De fiets speelt hierin een belangrijke rol.
- De provincie heeft aangegeven een nieuw mobiliteitsplan op te stellen passend bij de invoering van de Omgevingswet en als opvolger van het PVVP 2007-2020. Bij uitstek biedt dit kansen om vanuit de gezamenlijkheid van BOCE gemeenten input te geven.



Kaart Strategische opgaven Omgevingsvisie Drenthe 2030

Coalitieakkoord Drenthe 2019-2023

De provincie Drenthe moet in alle opzichten optimaal bereikbaar zijn. Dat brengt mensen bij elkaar en is nodig voor een sterke economie. De provincie ziet voor zichzelf een rol weggelegd in:

- Ontwikkelen van een lange termijnvisie (prioriteiten en investeringen) op mobiliteit;
- Bevorderen van de regionale bereikbaarheid door slimme combinaties van vervoer en goede onderlinge aansluitingen;
- Zorgen voor goede infrastructuur;
- Aanjagen van innovaties, nieuwe concepten en initiatieven uit de samenleving;
- Verbeteren van de verkeersveiligheid;
- Zorgen voor goed en betaalbaar openbaar vervoer (OV);
- Lobby op de diverse mobiliteitsdossiers.

Specifiek voor Zuidoost Drenthe relevant zijn:

Spoor:
- De succesvolle verbinding Emmen-Zwolle uitbouwen (beter, sneller en vaker).
- Reizigersvervoer op de spoorlijn Emmen-Rheine.
- De mogelijkheden voor de Nedersaksenlijn nader verkennen.
- Verbetering van de spoorverbinding met - en versterking van - de spoorterminal Coevorden.

Auto:
- Variantenstudie voor de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 tussen Emmen en De Punt, met prioriteit voor de aanpak van het knelpunt verkeersplein Gieten.
- We doen, samen met de provincie Overijssel, onderzoek naar een snellere en veilige verbinding met Twente.

Fiets:
- Met doorfietsroutes fietsgebruik voor woon-werkverkeer op langere afstanden stimuleren
- Inzetten op innovatieve deelfiets- en stallingsconcepten, onder meer bij OV-punten.
- Bij elk OV-knooppunt willen we de mogelijkheid om een OV-fiets en OV-ebike te huren.

Dutch TechZone n.a.v. aanbevelingen commissie Vollebregt - Alberda van Ekenstein

Dutch TechZone is een samenwerking tussen ondernemers, onderwijs en overheid in de regio Coevorden, Emmen, Hardenberg, Hoogeveen. De ambitie is dat in 2030 Dutch TechZone dé industriële hotspot is in Nederland en bekend staat om specialistische en hoogwaardige (maak)industrie; internationale uitstraling; hoogwaardig toegepaste kennis en vakmanschap en een aansprekende woon- en leefomgeving. Het samenwerkingsverband komt voort uit het rapport van de commissie Vollebregt Alberda van Ekenstein (“Economisch programma 2017-2021, voor een sterke en innovatieve regio vierkant voor werk”). De commissie onderzocht in de regio hoe de verwachte krimp tegen te gaan en de economie te versterken. In het rapport staat: “Een verbeterde infrastructuur vergroot de mobiliteit en daarmee de aantrekkelijkheid van de regio. Het is cruciaal voor langdurig succes. Inzet op een verbeterde infrastructuur vergt een gemeenschappelijke eenduidige agenda, die langjarig wordt bepleit door de regio.”

Gemeenten

Iedere BOCE gemeente heeft een Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) of mobiliteitsplan. Borger-Odoorn heeft recent een ontwerp GVVP vastgesteld (oktober 2019), die van Emmen en Coevorden bestrijken de periode 2012-2020. Coevorden is bezig met herziening van het mobiliteitsplan. Er zijn recent, n.a.v. de gemeenteraadsverkiezingen in 2018, coalitie akkoorden gemaakt waarin bereikbaarheid en mobiliteit ook aan de orde komen. De gemeente Emmen heeft als aanvulling op het GVVP een Fietsplan 2018-2024 opgesteld.

Hieronder zijn de speerpunten met betrekking tot de regionale fysieke infrastructuur weergegeven op basis van de GVVP’s. Daarbij is aangegeven in welke fase het project verkeert.

Borger-Odoorn
- verbetering van de oost-west verbinding tussen de N34 en de N366 ter verbetering van de leefbaarheid in de dorpen (verkenning)
- HUB ontwikkeling Borger en evt. Klijndijk (verkenning)
- ieder dorp met meer dan 1000 inwoners moet direct zijn aangesloten op het OV-netwerk, zowel overdag als ’s avonds (initiatieffase)
- aanpak van hoofdfietsroutes (1. Schoonoord-Emmen; 2. Borger-Exloo/Valthe-Emmen (doorfietsroute); 3. Musselkanaal/Valthermond/Valthe-Emmen; 4. Stadskanaal-Nieuw Buinen-2e Exloërmond/Valthermond/Valthe-Emmen; 5. Odoorn-Emmen; 6. evt. Borger-Schoonoord) (verkenning)

Emmen
- reconstructie van de N862 (Emmen-Klazienaveen) en aanliggende regionale bedrijventerreinen (verkenning)
- reconstructie van de Boermarkeweg (vanwege bereikbaarheid regionale publieke voorzieningen (verkenning)
- de opwaardering van de Rondweg en de N391 tot stroomweg (verkenning)
- verbetering spoorverbinding met Zwolle (kwartierdienst) (verkenning)
- vernieuwing stationsgebied Emmen (HUB) (verkenning)
- verbetering OV-knooppunten Emmen-Zuid en Nieuw-Amsterdam (verkenning)
- verdubbeling E233 op Duits grondgebied (initiatieffase, deels planuitwerking)
- verbinden bedrijventerreinen Emmen met Euroterminal Coevorden per spoor (Dryport Coevorden-Emmen; momenteel is er onvoldoende capaciteit op het spoor Zwolle-Emmen voor goederenvervoer) (verkenning, aansluiting Euroterminal Coevorden gerealiseerd);
- doorfietsroutes Odoorn-Emmen en Dalen-Nieuw Amsterdam-Emmen (verkenning)

Coevorden

- doortrekken van ontsluitingsweg tot rondweg Coevorden in oostelijke richting (initiatieffase)
- verdubbeling N34 Coevorden-Holsloot (in uitvoering)
- doorontwikkeling van de Dryport Emmen-Coevorden (door directe aansluiting op spoorlijn Emmen-Zwolle) (gerealiseerd)
- capaciteitsverruiming kanaal Almelo-Coevorden (initiatieffase)
- verbetering spoorcapaciteit Zwolle-Emmen (verkenning, deels in uitvoering)
- verdubbeling E233 op Duits grondgebied (initiatieffase, deels planuitwerking)
- reizigersvervoer op spoortraject Coevorden-Nordhorn (verkenning)
- verbeterde fietsverbinding Coevorden-Dalen-Emmen (verkenning)
- onderzoek spoorverbinding Coevorden – Hoogeveen (initiatieffase)

De meeste van deze projecten verkeren in de *initiatief-, verkennings- of planuitwerkingsfase*. Er zijn door de deelstaat Nedersaksen middelen gereserveerd voor een deel van de verdubbeling van de E233, namelijk het trajectdeel vanaf A31 tot Meppen. Voor het overgrote deel van het te verdubbelen traject (Meppen-Cloppenburg) is echter nog geen financiering gevonden.

In uitvoering zijn de verdubbeling N34 Coevorden-Holsloot en het oplossen van een spoorknelpunt Herfte bij Zwolle waarmee de spoorcapaciteit Zwolle-Emmen voor een deel verbetert. Het spoor Zwolle-Emmen is overigens ook als prioritair knelpunt aangemerkt in de Openbaar Vervoer visie 2040 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Reeds gerealiseerd is een ongelijkvloerse aansluiting N34 Coevorden-Zuid-Klooster, maar verdere verbetering van deze aansluiting met het bedrijventerrein Leeuwerikenveld II en Europark (Duitsland) moet nog gerealiseerd worden.

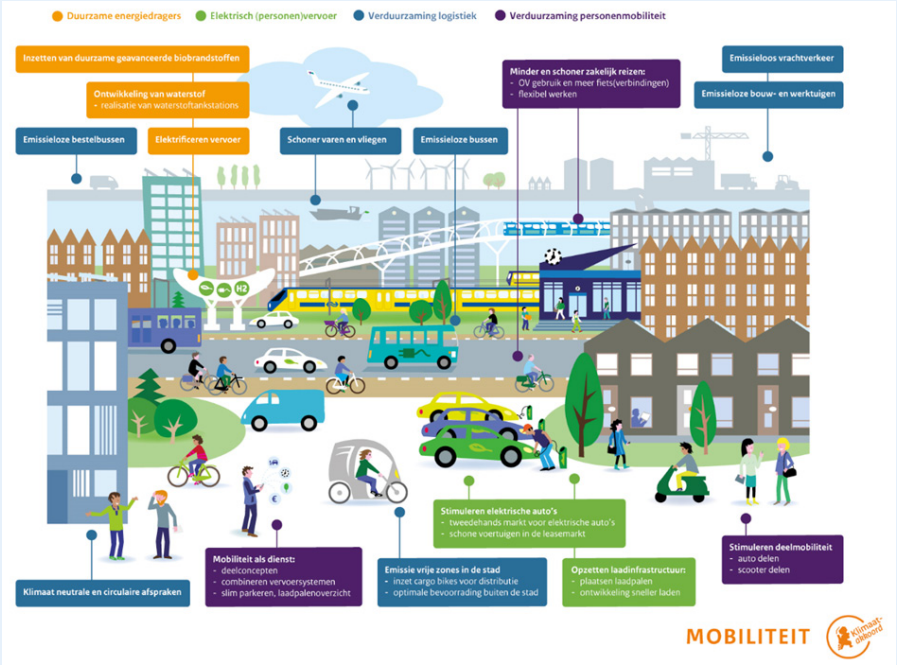
WAT ZIEN WE VERDER OM ONS HEEN GEBEUREN?

Ontwikkelingen zoals klimaatadaptatie, energietransitie, demografische verandering, gezondheid en de vrije tijdssector hebben gevolgen voor mobiliteit en transport[2]. Zonder uitputtend te willen zijn, gaan we hier op een aantal van deze thema's in.

KLIMAATVERANDERING EN ENERGIETRANSITIE

Klimaatakkoord 2019

Op 28 juni 2019 heeft het kabinet het Klimaatakkoord gepresenteerd. Het Klimaatakkoord omvat een groot aantal instrumenten of voorstellen daartoe in verschillende mate van uitwerking, gericht op het realiseren van het in de Klimaatwet vastgelegde streefdoel de uitstoot van broeikasgassen in 2030 met 49% te reduceren ten opzichte van 1990.



Mobiliteit is één van de vijf sectoren in het Klimaatakkoord. Het Kabinet wil de reductie taakstelling en tegelijkertijd de transitie opgave voor de lange termijn in gang zetten met een verkenning van andere vormen van bekostiging mobiliteit en het uitwerken van vier thema's (zie bovenstaande figuur):

[2] *De provincie Gelderland heeft trends geïnventariseerd die de mobiliteit- en transport behoefte bepalen, zie https://mobiliteit.gelderland.nl/trends.*

Duurzame energiedragers
- Hernieuwbare energiedragers
- Stimuleren waterstof
- Duurzaam inkopen overheden

Stimulering elektrisch (personen) vervoer
- Streven naar 100% emissieloze nieuwverkoop van personenauto's in 2030

Verduurzaming logistiek
- Middelgrote zero-emissiezones stadslogistiek in 30 tot 40 grotere gemeenten in 2025
- Zero-emissie bouwverkeer en mobiele werktuigen
- Klimaat neutrale en circulaire grond-, weg- en waterwerken
- 30 procent reductie van de CO2 uitstoot door achterland en continentaal vervoer in 2030
- Binnenvaart

Verduurzaming personenmobiliteit (incl. zakelijk reizen, OV en fiets)
- 8 miljard zakelijke (auto)kilometers minder in 2030

Slim en groen onderweg: het Noorden klaar voor een toekomst zonder CO_2-uitstoot

De provincies Drenthe, Fryslân en Groningen en de gemeenten Assen, Emmen, Groningen en Leeuwarden werken samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan schone en toekomstbestendige mobiliteit in Noord-Nederland.

Ambitie: Het Noorden is in 2035 klaar voor een toekomst zonder CO_2-uitstoot. In 2035 of eerder zijn de voorwaarden – binnen de invloedsfeer van partijen – aanwezig om de mobiliteit binnen de regio volledig emissievrij te maken.

Doelstelling: De overschakeling naar fossiel- en emissievrije mobiliteit is een zaak van de gehele samenleving. Noord-Nederland wil een vliegwiel in gang zetten, zodat er onder andere:
- duurzaam mobiliteitsgedrag ontstaat
- meer oplaadpunten langs de weg komen
- verkoop en gebruik emissievrije voertuigen toeneemt
- gebruik e-bike als alternatief voor vervuilende auto toeneemt
- gebruik van trein en bus toeneemt (in combinatie met de fiets) voor de lange ritten
- emissievrij een vanzelfsprekende situatie is

De aanpak is gericht op:
- Verminderen: Minder autorijden, varen en vliegen leidt direct tot minder CO2 – en andere schadelijke uitstoot. Een vervoersbeweging die niet wordt gemaakt, hoef je ook niet te vergroenen.
- Veranderen: Mobiliteit kan veranderen door ander gedrag en het verbeteren en ontwikkelen van faciliteiten voor duurzame alternatieven.
- Vergroenen: Ondanks de inspanningen die voortkomen uit de aanpak 'verminderen' en 'veranderen' blijven er voertuigen nodig om mensen en goederen te verplaatsen. Die willen we zoveel mogelijk vergroenen.

Mobiliteit raakt alles en iedereen. De overschakeling naar fossiel- en emissievrije mobiliteit is alleen mogelijk met de brede inzet van alle partijen, markt en overheid.

DEMOGRAFISCHE ONTWIKKELINGEN

Er zijn door Planbureau voor de Leefomgeving verschillende studies gedaan naar de relatie tussen demografische ontwikkeling en de mobiliteitsbehoefte. Enkele noties hieruit:
- In krimpgebieden kan krimp leiden tot stabilisatie of afname van de mobiliteit. Hoewel het draagvlak voor bepaalde voorzieningen zal afnemen door de krimp, kan dat voor zorgvoorzieningen en culturele en recreatieve voorzieningen toenemen door de vergrijzing (PBL, 2013).
- Sociaal-economische factoren als de ontwikkeling van de koopkracht of de werkgelegenheid spelen een belangrijke rol bij de ontwikkeling van het autobezit in de toekomst.
- De groei van de stedelijke bevolking in Nederland zorgt voor een toename van het aantal auto's in de stad. Omdat in steden relatief veel jongeren gaan wonen zal die toename iets minder snel gaan. Jongeren hebben minder geld en hebben als ze studeren bovendien vaak goede alternatieven als gratis openbaar vervoer. Jongeren settelen ook steeds later en dat gaat gepaard met het uitstellen van het kopen van een auto. Bovendien hechten zij wellicht minder aan de auto als statussymbool.
- Er komen steeds meer ouderen. Hoewel de ouderen van nu actiever en mobieler zijn en vaker een auto bezitten dan de ouderen van vroeger, is het autobezit onder 65+ers lager dan dat van mensen van middelbare leeftijd (PBL, 2017).
- Daarnaast krimpt de bevolking in de werkende leeftijd. Dit kan gevolgen hebben voor de arbeidsmarkt en leiden tot arbeidstekorten, bijvoorbeeld in de technische sectoren en in de zorg. Deze krimp kan leiden tot leegstand van kantoren en bedrijventerreinen, en doorwerken in het woon-werkverkeer (PBL, 2013).

VRIJE TIJD, RECREATIE EN TOERISME

De R&T sector neemt in Zuidoost Drenthe een belangrijke economische positie in. Met zo'n 9 miljoen overnachtingen en 27 miljoen dagtochten wordt bijna een half miljard euro aan bestedingen gegenereerd. Inmiddels is ruim 10 procent van de regionale werkgelegenheid gerelateerd aan de R&T-sector. Niet minder belangrijk is dat de sector veel voorzieningen met zich meebrengt die ook goed zijn voor de leefbaarheid van de regio.

De meest recente prognoses van het Nederlands Bureau voor Toerisme (NBT) geven aan dat de sector tot 2030 een sterke groei te zien zal geven. Zo wordt de toename van het binnenlandse toerisme geraamd op 27 procent tot 2030. Voor Zuidoost Drenthe is dat een aantrekkelijk positief vooruitzicht aangezien de groei van deze sector, relatief arbeidsintensief en stuwend van karakter, veel banen met zich mee brengt. Een andere kant van het verhaal is dat deze groei gepaard zal gaan met een aanzienlijke toename van verkeersbewegingen. Dit niet alleen door de aankomsten en vertrekken bij de verblijfsaccommodaties maar vooral vanwege de dagtochten die tijdens het verblijf worden ondernomen.

Nu kent Drenthe het voordeel dat relatief veel toeristen voor de provincie kiezen om te gaan fietsen. Veel gasten nemen hun fiets mee en de laatste jaren betreft dit steeds meer een e-bike. Deze ontwikkeling biedt de regionale R&T-sector de nodige kansen.

- Doordat op hogere leeftijd gefietst kan blijven worden, wordt de toeristische markt van Drenthe groter.
- Doordat de actieradius van de e-bike toeneemt, komt de e-bike steeds meer in beeld als alternatief voor de auto. Gasten van het land van Bartje in Ees kunnen prima met de e-bike naar Wildlands in Emmen.

Er is dus niet alleen sprake van winst op het terrein van economie maar ook op het gebied van duurzame mobiliteit.

Om deze ontwikkeling te stimuleren kan de overheid er voor zorgdragen dat de infrastructuur zo goed mogelijk wordt aangepast aan de voorwaarden die het e-bikeverkeer stelt. Een van de belangrijkste is uiteraard dat veel fietspaden verbreed moeten worden.

Belangrijk is tot slot te vermelden dat een goed regionaal e-bike stelsel ook de mobiliteit van de bewoners ten goede komt. Zowel voor scholieren als pendelaars zal het aantrekkelijk worden om per e-bike te reizen.

DE IMPACT VAN HET CORONAVIRUS OP MOBILITEIT

De verwachting is dat de coronacrisis langdurige effecten zal hebben op mobiliteit en logistiek, mede onder invloed van veranderende reizigersvoorkeuren en –activiteiten. Voorlopige onderzoeksresultaten laten zien dat mensen vaker vanuit huis zullen werken, minder gebruik zullen maken van het openbaar vervoer en meer zullen fietsen en lopen. Een andere verwachte verandering is dat het autogebruik uiteindelijk toeneemt, ook door de dalende benzineprijzen. We verwachten dus een verschuiving naar meer individuele vervoersmodaliteiten.

Het idee dat het OV een risico vormt voor de volksgezondheid kan leiden tot 'OV-schaamte'. We verwachten ook minder interesse in gedeelde mobiliteit zoals carpoolen of autodelen. Tegelijkertijd zijn er kansen voor 'ride hailing', bedrijven zoals Uber, om hun marktaandeel te vergroten. En wat zal er gebeuren met de Nederlandse voorkeur voor het fysiek boodschappen doen en winkelen? Nederland loopt hier achter en zelfs tijdens de crisis lijkt het erop dat veel mensen liever niet online hun boodschappen doen. Tot slot kan de financiële levensvatbaarheid van sommige vervoersaanbieders, met name luchtvaartmaatschappijen, in gevaar komen. Omdat het openbaar vervoer een kritieke sociale infrastructuur is, wordt hiervoor overheidssteun verwacht.

(bron: https://www.tudelft.nl/covid/exit-strategieen/de-impact-van-coronavirus-op-mobiliteit-en-vice-versa/)