



Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1. Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Leeswijzer	7
2. Bereikte resultaten en maatschappelijke ontwikkelingen	9
2.1 Vigerend beleid	9
2.2 Trends en ontwikkelingen	9
2.3 Mobiliteitsgedrag	11
2.4 Conclusies	11
3. Proces	12
3.1 Uitgangspunten	12
3.2 'Luister- en vertelavonden'	12
3.3 C-discussie gemeenteraad	13
3.4 SWOT-analyse	13
4. Analyse huidige verkeers- en vervoerssysteem	15
4.1 Auto	15
4.2 Openbaar vervoer	16
4.3 Fiets	17
4.4 Voetganger	17
4.5 Verkeersveiligheid	18
4.6 Parkeren	18
4.7 Conclusies	18
5. Visie	19
5.1 Doelstellingen	19
5.2 Multimodale aanpak	20
5.3 Conclusies	26
6. Uitwerking thema's	27
6.1 Verkeersveiligheid	27
6.2 Duurzaamheid	29
6.3 Milieukwaliteit	29
6.4 Ruimtelijke kwaliteit	29
6.5 Verkeersmanagement	30
6.6 Mobiliteitsmanagement	31
6.7 Conclusies	31
7. Gebiedsgerichte uitwerking	32
7.1 Externe hoofdstructuur	32
7.2 Interne hoofdstructuur	33
8. Planning	37



Samenvatting

Het vorige gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP) stamt uit 1999. De uitvoering ervan leverde zichtbare resultaten op, mede dankzij de inzet van medeoverheden. Belangrijk hoogtepunt voor de economische ontwikkeling van de regio Zuidoost-Drenthe was de officiële opening en daarmee de voltooiing van de route A37 op 21 januari 2008. Andere voorbeelden zijn de aanleg van de N391, de omleiding N853, aanleg nieuwe fietspaden en het nieuwe station Emmen-Zuid. Het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid leidde tot een sterke daling van het aantal verkeersslachtoffers.

Voor de herziening van het GVVP 1999 kozen we voor een aanpak met luister- en vertelavonden voor onder meer de erkende overlegpartners. Dit blijkt een goede formule te zijn.

In de komende jaren krijgt de gemeente te maken met trends en ontwikkelingen die zullen doorwerken in het verkeer- en vervoerbeleid. Voorbeelden zijn krimp, geen groei van het aantal inwoners, uitvoering van de vernieuwingsplannen in het centrumgebied, toename van het gebruik van elektrische fietsen, auto's en scooters.

Uitgevoerde verkeersanalyses maken duidelijk dat de gemeente Emmen te maken heeft met verkeersknelpunten. Grote knelpunten komen voor op de wegen die deel uitmaken van de zogenoemde ruit van Emmen en de N862. Ook zijn bepaalde infrastructurele verbindingen niet af, zoals de E233 op Duits grondgebied en de inrichting van de Rondweg als stroomweg. We maken ons zorgen over het gebruik en de positionering van het openbaar vervoer: de ritprijs, de bezuinigingen en ook het verouderde busstation Emmen-Centrum.

Voor wat betreft het parkeren in Emmen-centrum wijst onderzoek uit dat het beschikbare parkeerareaal (ruim) voldoende voorziet in de parkeerbehoefte nu en in de nabij toekomst.

Emmen wil in het toekomstig verkeer- en vervoerbeleid duidelijker en zichtbaarder aansluiten bij de nationale- en provinciale doelstellingen. Voor de planperiode van het nieuwe GVVP (2012-2020) formuleerden we de volgende doelstellingen:

- een betere balans vinden in het gebruik van de verschillende vervoermodaliteiten ('modal split') door het aandeel van fiets en openbaar vervoer te vergroten
- faciliteren van mensen die hun reis 'slim' plannen door gebruik te maken van het meest geschikt vervoermiddel
- hanteren van het stand-still beginsel voor parkeren in het centrum van Emmen
- de binnenstad voetgangersvriendelijker, toegankelijker en veiliger maken, waardoor het voor bewoners en bezoekers aantrekkelijker wordt om daar langer te verblijven
- het aantal ernstige verkeersslachtoffers terugbrengen met 50%.

De centrale visie in het nieuwe Emmense verkeer en vervoerplan is om meer evenwicht tussen de vervoerwijzekeuze aan te brengen. Wij gaan de uitdaging aan om te werken aan een goede balans voor de inbreng en betekenis die de modaliteiten auto, openbaar vervoer en fiets vervullen voor de gebruikers in het verkeer- en vervoerbeleid in de komende jaren.

Multimodaal handelen wordt het sleutelwoord in het beleid. Om de bereikbaarheid en leefbaarheid te kunnen blijven waarborgen én financieren, zijn fundamentele keuzes onontkoombaar. Keuzes, waarbij we mobiliteit in brede zin in beschouwing nemen en de bestaande infrastructuur zo optimaal mogelijk benutten. Dat betekent dat wij de unimodale benadering van de afzonderlijke vervoersmodaliteit (met name de auto) gaan omzetten in aandacht voor openbaar vervoer-fiets-auto-voetganger.

In het hoofdstuk 6 van het GVVP komen thema's aan de orde die gelden voor het hele verkeer- en vervoerbeleid. Bij verkeersveiligheid gaat het - naast een veilige en herkenbare inrichting van wegen - om zaken als rijgedrag, voorlichting en educatie. Bij het thema duurzaamheid gaat het erom dat mensen een bewuste keuze voor een bepaalde vervoersmodaliteit maken. Daarnaast willen we het gebruik van elektrische fietsen en auto's stimuleren. Datzelfde geldt voor het gebruik van het openbaar vervoer; daar is de 'vergroening' van het verkeer tevens bij gebaat.

Het Emmense GVVP draagt de titel 'Oog voor mobiliteit'. Samen met de partners in de gemeente en de mede-overheden zetten we ons in om de ambities en doelstellingen te realiseren. Het credo 'niet met de auto alleen' raakt allen: een bewuste vervoerwijzekeuze moet de mentaliteit worden. Het is mede onze verantwoordelijkheid dat 'anders reizen' (met het openbaar vervoer en de fiets) ook daadwerkelijk een realistisch alternatief wordt.

We werken het GVVP gebiedsgericht uit. Voor de gebieden de Stad, de Monden, de Blokken en de Velden stellen we maatregelenopdrachten een plaats krijgen in het uitvoeringsplan. Onderzoek toont aan dat de opgaven in de Stad het grootst zijn. Daarom besteden we daar in het uitvoeringsplan de meeste aandacht aan.

Het verwezenlijken van alle doelstellingen uit het GVVP vergt een investering van 115 miljoen euro (incl. 45 miljoen voor de Hondsrugwegtunnel). Omdat deze middelen binnen de planperiode van het GVVP niet beschikbaar komen, is het maken van keuzes (nog) meer dan voorheen aan de orde.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Verkeer en vervoer zijn belangrijk en beeldbepalend in een moderne samenleving. Het mobiliteitssysteem verbindt mensen en onderdelen van de samenleving. Het verkeer, dat zijn we zelf. We verplaatsen ons iedere dag, te voet met de fiets of gemotoriseerd. Vervoer is voorwaarde voor een gezonde en sterke economie.

Het huidige Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) is in 1999 door de gemeenteraad vastgesteld. De afgelopen twaalf jaar is er veel gebeurd. Enkele voorbeelden: aanpassingen in rijks- en provinciaal beleid, algemene maatschappelijke ontwikkelingen zoals de toename van het autobezit, het toenemend forenzenverkeer en demografische ontwikkelingen, diverse projecten uit het masterplan Emmen-centrum, de gedecentraliseerde spoorlijn Emmen-Zwolle en de toegenomen verkeersdruk op de 'centrumruit' van Emmen.

Dit GVVP draagt de titel 'Oog voor Mobiliteit'. Het verkeer- en vervoerbeleid voor de periode 2012-2020 zal multimodaal van opzet zijn. Openbaar Vervoer en Fietsen krijgen volop de aandacht. We houden rekening met de positie van mensen met een beperking en we willen kansrijke, nieuwe situaties in de vergroening van het verkeer benutten.

Om dit alles te ontwikkelen in optimale samenhang met leefbaarheid, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit, is een verkeer- en vervoerbeleid nodig dat de gehele mobiliteitsketen in goede banen leidt. Ankerpunten daarbij zijn:

- *Bereikbaarheid*: de bereikbaarheid (acceptabele reistijden) van zowel de economische knooppunten als de belangrijkste sociale en maatschappelijke voorzieningen, moet gegarandeerd blijven.
- *Toegankelijkheid*: iedereen moet een zo groot mogelijke toegang krijgen tot de beschikbare vervoerswijzen.
- *Milieu- en natuurkwaliteit*: negatieve effecten voor milieu, natuur en gezondheid moeten we terugdringen, zelfs al neemt de mobiliteit verder toe.
- *Verkeersveiligheid*: het verbeteren van de verkeersveiligheid en daardoor wezenlijk minderverkeersslachtoffers.

Planwet verkeer en vervoer

Naast bovengenoemde ankerpunten is ook de Planwet verkeer en vervoer (1998) van belang. Volgens deze wet moeten gemeenten zorgen voor het zichtbaar voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeer- en vervoerbeleid. Dit GVVP geeft daaraan voor de gemeente Emmen uitvoering. Ons beleid moet afgestemd zijn op het beleid van de zogenoemde hogere overheden. Bij de totstandkoming van dit GVVP is dan ook nauw samengewerkt met de provincie Drenthe en het OV bureau Groningen Drenthe.



Rijksbeleid

Op 16 maart 2012 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. Hoofdpunten van beleid zijn:

- Reiziger en verlader staan centraal in het mobiliteitssysteem.
- Beleidsmix van slim investeren, innoveren en instandhouden.
- In MIRT-gebiedsagenda's maken, decentrale overheden en Rijk afspraken over de ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur.
- Op de weg wordt doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer zoveel mogelijk gescheiden.
- Het Rijk introduceert de bereikbaarheidsindicator die laat zien waar investeringen de meeste toegevoegde waarde opleveren.

Provinciaalbeleid

De provincie Drenthe heeft haar beleid vastgelegd in het Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan. Onder 'Kaders en Ambities 2007 - 2020' wordt gesteld dat in Drenthe de auto de primaire vervoerswijze is en dat ook zal blijven. Daarnaast vindt de provincie het belangrijk dat de kansen van het openbaar vervoer en de fiets worden benut. Uitsluitend inzetten op het verbeteren van de autobereikbaarheid in stedelijke netwerken, verlicht de verkeersopstopping alleen tijdelijk en zet de leefbaarheid van stedelijke gebieden verder onder druk. Bovendien leidt een eenzijdige oriëntatie op autobereikbaarheid tot afbreuk van kwaliteit in het openbaar vervoer dus tot minder reizigers.

De provincie legt ook meer nadruk op ketenmobiliteit. De auto, het openbaar vervoer en de fiets worden meer en meer in combinatie gebruikt voor de verplaatsing van deur-tot-deur. De uitdaging is om dit zo te organiseren dat mensen de verschillende manieren van vervoer nog beter gaan combineren, waardoor ze elkaar maximaal versterken.

Bestuursakkoord 2010-2014

'Samen investeren in toekomst'

Het gemeentelijk beleid is gericht op een uitstekende bereikbaarheid van Emmen via het (inter-)nationale net van verbindingen en op een veilige en vlotte bereikbaarheid van Emmen-Centrum, de dorpen, de wijken en de werklocaties. De kwaliteit, de duurzaamheid en de veiligheid van de infrastructuur is een punt van aandacht. Veiligheidsmaatregelen in de 30km-gebieden zullen we binnen de beschikbare financiële ruimte voortvarend uitvoeren.

Het bestuursakkoord beschrijft onze ambities en doelstellingen:

- Een goede doorstroming van het verkeer op het hoofdwegenet binnen de gemeente.
- Een verbetering van de bereikbaarheid van Emmen-Centrum.
- Veiligheidsmaatregelen in 30 km zones.

We stimuleren duurzame mobiliteit, evenals het gebruik van het openbaar vervoer en de bereikbaarheid van voorzieningen met het openbaar vervoer.

Daaraan willen we bijdragen met de volgende maatregelen:

- Verbetering van de bereikbaarheid van Emmen per spoor, onder meer door verdubbeling van de spoorlijn Emmen - Zwolle.
- Waar mogelijk het verbeteren van de routing en frequentie van het binnengemeentelijk openbaar vervoer. We streven naar afspraken met het OV-bureau op langere termijn om de bereikbaarheid van alle delen van de gemeente te waarborgen.

Gegeven de ruimtelijke structuur van de gemeente is en blijft de auto een belangrijk vervoermiddel. Bij winkelcentra, bedrijven en kantorencomplexen moet voldoende parkeerruimte aanwezig zijn. Het Bestuursakkoord zegt hierover:

- Er is voldoende parkeerruimte bij de winkelcentra; binnen de grenzen van het mogelijke zetten we in op ondergrondse parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen.
- We gaan uit van een kostendekkende exploitatie van het parkeren.

Een goede doorstroming van het fietsverkeer over een veilig fietspadennet en met voldoende fietsparkeermogelijkheden, zijn vanzelfsprekende onderdelen van een duurzaam verkeersbeleid.

Doelstellingen op dit gebied:

- Samen met de provincie voeren we het fietsknooppuntenplan uit, ook grensoverschrijdend.
- We bevorderen een goede doorstroming van het fietsverkeer en voldoende stallingmogelijkheden.

1.2 Leeswijzer

Als eerste houden we in hoofdstuk 2 het bestaande beleid tegen het licht. Wat hebben we inmiddels bereikt? Aan bod komen ook de relevante maatschappelijke ontwikkelingen en de reeds ingang gezette fysieke ontwikkelingen binnen onze gemeente.

Hoofdstuk 3 beschrijft hoe het proces tot stand kwam. Welke uitgangspunten liggen ten grondslag aan dit GVVP? Welke onderwerpen brachten de Erkende Overlegpartners en de Raadscommissie naar voren?

De analyse van het huidige netwerk voor elk van de verschillende modaliteiten komt in hoofdstuk 4 aan bod. Hoofdstuk 5 gaat in op de nieuwe visie die voortvloeit uit de geconstateerde ontwikkelingen, ingebrachte onderwerpen en uitgangspunten en analyse. De thematische uitwerking van deze visie wordt in hoofdstuk 6 beschreven. Hoofdstuk 7 geeft vervolgens een gebiedsgerichte uitwerking van de visie. Tenslotte gaat hoofdstuk 8 nader in op de globale planning en bijbehorende financiering.

Een meer concrete uitwerking in tijd en middelen komt terug in een apart uitvoeringsprogramma, dat apart van dit beleidskader wordt vastgesteld.



2. Bereikte resultaten en maatschappelijke ontwikkelingen

2.1 Resultaten van de afgelopen jaren

Het GVVP 1999 stond in het teken van de implementatie van het Duurzaam Veilig verkeersbeleid en richtte zich daarnaast op een betere bereikbaarheid van onze gemeente. De uitvoering van dit beleid leidde onder andere tot de aanleg van nieuwe wegen (zoals de A37, de N391 en de omleiding N853 'De Vierslagen'), tot de aanleg van tientallen kilometers nieuwe fietspaden (zoals langs de Zanddijk), en tot een verlenging van de busbaan langs de Hondsrugweg tot voorbij de Brinkenweg. In Emmen en Klazienaveen zijn de eerste ondergrondse parkeergarages in gebruik genomen. Ook openden we een gratis bewaakte fietsenstalling in het centrum van Emmen. Station Emmen-Zuid vervangt station Bargeres en is toegerust om de verwachte reizigersgroei op het spoor op te vangen. De veiligheid is verbeterd doordat sommige kernen en wijken zijn ingericht als 30km-gebied. Op onveilige kruispunten legden we rotondes aan (zoals op de Ericasestraat en in Nieuw-Dordrecht). Hele wegvakken zijn opnieuw ingericht volgens de 'Shared-space'-gedachte.

In 2002 is het Verkeer- en Vervoerberaad Drenthe (VVBD) opgericht. In dit overlegorgaan bepalen de wegbeheerders welke maatregelen genomen moeten worden voor een bereikbaar en veilig Drenthe. Resultaten en afspraken die bereikt en gemaakt zijn:

- uitvoeringsplan verkeerseducatie;
- afspraken over inrichting wegen (essentiële kenmerken voor de herkenbaarheid);
- plan van aanpak voor de toegankelijkheid van haltevoorzieningen voor mensen met een beperking;
- halteplan (onder andere over de aanbesteding van de Abri's);
- invoeren van een dynamische reisinformatiesysteem (DRIS).

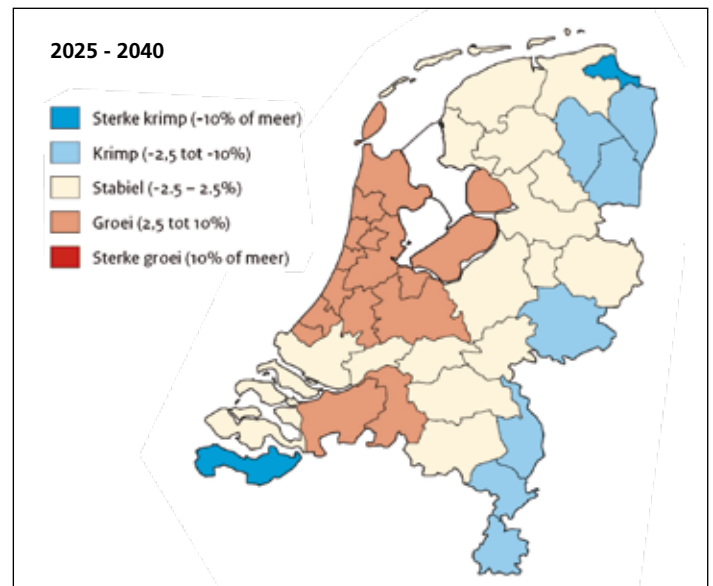
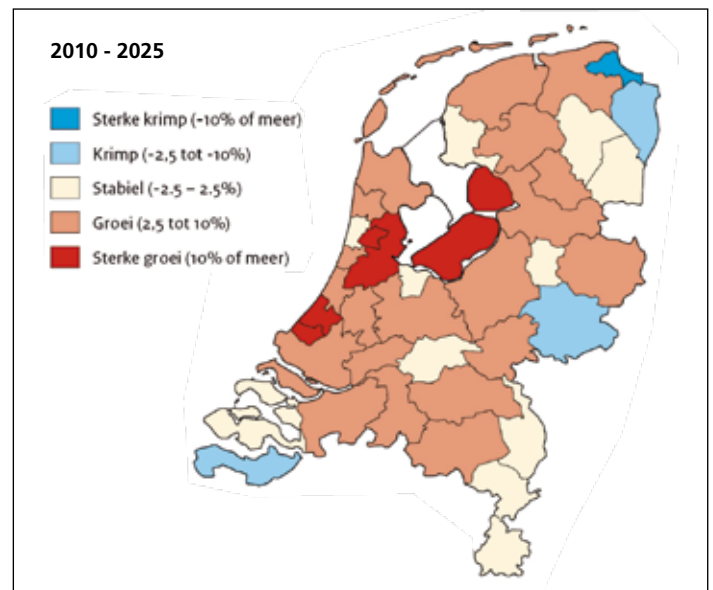
2.2 Trends en ontwikkelingen

2.2.1 Autonome ontwikkeling

De komende jaren verwachten we in de regio Zuidoost-Drenthe, waar Emmen als centrumgemeente fungeert, een aantal ontwikkelingen die van invloed zijn op de verkeer- en vervoerbehoefte voor de periode tot 2020. Allereerst speelt de demografische ontwikkeling een belangrijke rol. De meest recente cijfers van het CBS wijzen uit dat de krimp in onze regio zich eerder zal gaan voltrekken dan werd gedacht. De maandelijkse cijfers over (onder meer) de bevolking van Emmen, wijzen in dezelfde richting.

Dit betekent dat de denkbare toekomstscenario's in elk geval niet van groei van het aantal inwoners in Emmen uitgaan. Mede als effect van de krimp zal het proces van schaalvergroting op tal van terreinen doorgaan. Daarbij zal het voorzieningenniveau in het landelijk gebied van Emmen en omgeving verder verschrallen en zal dit gebied steeds meer afhankelijk worden van de voorzieningen en de werkgelegenheid in Emmen-stad.

Bevolkingsontwikkelingen per COROP-gebied





Concreet gaan er de komende jaren veel scholen (met name primair onderwijs) sluiten en gaan we ook voor de andere gemeentelijke accommodaties uit van grotere multifunctionele accommodaties. Dergelijke ontwikkelingen zien we ook bij medische voorzieningen (huisarts, apotheker en thuiszorg in één gebouw). Dit proces van minder voorzieningen en meer voorzieningen op één plek, leidt tot meer vervoersbewegingen. Daartegenover staat een bescheiden krimp (zeker tot aan 2020) van het aantal inwoners en een groei van het aantal huishoudens (zeker tot aan 2035). Ook zullen we er alles aan doen om het aantal arbeidsplaatsen op niveau te houden. Per saldo is de verwachting gerechtvaardigd dat het aantal vervoerbewegingen op basis van autonome ontwikkelingen de komende jaren nog licht blijft stijgen.

De gemeente Emmen is één van de 40 steden in Nederland met een centrumfunctie. Op basis van detailhandelonderzoek verwachten we dat ons verzorgingsgebied groeit van de huidige 150.000 naar zo'n 200.000 mensen. Daar tegenover staat dat het aandeel internetwinkelen waarschijnlijk ook toe gaat nemen. In Emmen bestaat een sterke synergie tussen het winkelen enerzijds en het onderdeel toerisme en leisure anderzijds. Daarom neemt per saldo het aantal verkeersbewegingen naar verwachting toe. Overigens is het verzorgingsgebied voor het onderdeel toerisme en leisure veel groter dan dat voor het onderdeel winkelen. Dit komt door de aanwezigheid van nationale attractie Dierenpark Emmen. De werkgelegenheid in Emmen bleef de afgelopen 10 jaren per saldo stabiel. Bij bepaalde locaties met nieuwe bedrijvigheid als Bedrijvenpark A37, neemt het aantal verkeersbewegingen nu al toe, zoals op de hoofdontsluitingswegen

die leiden naar de A37. We voorzien knelpunten op het stuk Dordsestraat - N862 (van en naar de A37)

2.2.2 Programma ontwikkelingen

De belangrijkste ontwikkelingen vinden plaats vanuit het Programma Centrumvernieuwing Emmen. Het programma bestaat uit meerdere grote investeringen in het stedelijke voorzieningenniveau, zoals een nieuw stadstheater, nieuwe en additionele winkelvoorzieningen en nieuwe uitgaansmogelijkheden. De verdere concentratie van voorzieningen en de verwachte stijging met 400.000 tot 600.000 bezoekers van het nieuwe Belevenspark annex dierenpark, rechtvaardigt de verwachting van een forse stijging van het aantal bezoekers aan (het centrum van) Emmen. De gemeente Emmen trekt jaarlijks nu al zo'n 6 à 7 miljoen dagtoeristen: 4 à 5 miljoen mensen bezoeken Emmen-Centrum, 0,75 miljoen Dierenpark Emmen en 1 miljoen het overige deel van Emmen. Het verkeer- en vervoersysteem van Emmen moet anticiperen op de geschetste ontwikkelingen.

2.2.3 Ontwikkelingen in goederentransport

Onder de naam 'Dryport Emmen-Coevorden' werken overheden én ondernemers samen aan de verbetering van het hele logistieke systeem in de regio. Onderdeel van deze plannen is om het grootschalige bedrijvengebied van Emmen via het spoor te verbinden met de trimodale Euroterminal in Coevorden. Het doel daarvan is het vrachtverkeer op de weg te verminderen. Onze regio is strategisch gelegen tussen de Randstad en de regio

Bremen–Hamburg. Emmen-Coevorden is het grootste industriële cluster van Noord-Nederland, met vestigingen van wereldspelers als DSM, Teijin en Procter & Gamble. De regio wordt op meerdere manieren ontsloten:

- over de weg via de congestievrije A37/E233 en de Duitse A31;
- per spoor via een directe spoorverbinding met het Duitse achterland;
- over het water via het kanaal Almelo – Coevorden.

Tenslotte is de regio aangesloten bij het Duitse systeem van 'GüterVerkehrs-Zentren' (GVZ). GVZ's hebben in Duitsland voorrang bij de ontwikkeling van infrastructuur voor transport en logistiek. Zo'n formele status is een welkome steun in de rug voor de verdere ontwikkeling van het Europark en de terminal. Deze eigenschappen maken de regio interessant voor de ontwikkeling als logistiek knooppunt voor goederenstromen vanuit de zeehavens richting Noord- en Oost-Europa. Beperkende randvoorwaarde op de korte termijn is het gebrek aan capaciteit op de spoorlijn Emmen–Zwolle.

2.2.4 Ontwikkelingen in verkeer en vervoer

Er spelen de laatste jaren belangrijke nieuwe ontwikkelingen voor elk van de verschillende modaliteiten. Voorbeelden zijn de ontwikkeling van hybride en elektrische auto's, de elektrische en de overdekte fiets en maatwerkontwikkelingen en supersnelle verbindingen in het openbaar vervoer. Toepassingen van internet en digitale systemen voor reisinformatie zorgen voor voortdurende verbetering van de informatie en communicatie. Deze ontwikkelingen dagen ons uit om het bestaande vervoerssysteem steeds opnieuw tegen het licht te houden.

2.3 Mobiliteitsgedrag

De bevolkingsamenstelling in Nederland verandert door ontgroening, vergrijzing en door toenemende migratiestromen van landen buiten Europa. Samen met ontwikkelingen op economisch, technologisch-ruimtelijk en sociaal-cultureel gebied, beïnvloedt dit het activiteitenpatroon van de bevolking en daarmee direct het mobiliteitsgedrag en het transportsysteem. Demografische ontwikkelingen hebben ook een indirecte invloed op het mobiliteitsgedrag. Door wijzigende voorkeuren en attitudes kan de keuze voor een bepaald vervoersmiddel of het tijdstip van vertrek veranderen. Door bijvoorbeeld een verbeterd aanbod van diensten op het gebied van het openbaar vervoer, kan de keuze van de reiziger veranderen.

We willen het gebruik van duurzame vervoersalternatieven zoals de fiets en het openbaar vervoer stimuleren. Dat kan door te investeren in maatregelen die leiden tot een duurzamer mobiliteitsgedrag. Te denken valt aan investeren in gemak,

beleving, financiële voordelen en imagoverbetering. Maar de grootste winst boeken we als de auto wat minder wordt gebruikt. De fiets en het openbaar vervoer zijn niet altijd voor iedereen een alternatief, maar misschien toch wel meer dan men vermoedt of beweert. De overheid investeert veel in infrastructuur. Goede fietspaden zijn natuurlijk een voorwaarde om te kunnen en willen fietsen. Maar er speelt meer, want de belangrijkste redenen om te fietsen zijn: het is gemakkelijk, leuk, snel en gezond.

Er zijn drie variabelen die individueel gedrag beïnvloeden: situatie, attitude en motivatie. Onder situatie vallen alle micro- en macro-omgevingsfactoren. Concreet gaat dit om zaken als: hoe is het ingericht, is het sociaal veilig, is het comfortabel en heeft het gebruiksgemak.

In welke mate attitude (houding, instelling) invloed heeft op gedrag, wordt bepaald door de productkwaliteit en -kwantiteit die je krijgt als tegenprestatie voor het gewenste gedrag. Prijzen van openbaar vervoer en van parkeren (auto) spelen een rol bij de keuze die mensen in stedelijk gebied maken, maar zijn ook van belang voor de wil om een alternatief te gebruiken.

Tot slot spelen motieven een rol, en vooral sociale en affectieve motieven. Iemand kan een sterke persoonlijke voorkeur hebben voor een bepaald vervoersmiddel. Om elk individu zit een 'extra' schil (bijvoorbeeld het mechanisme van gewoontegedrag), die de werking van deze drie variabelen op het uiteindelijk gedrag beïnvloedt.

Willen, kunnen en voelen zijn de factoren die bepalen of en hoe menselijk gedrag tot stand komt. Kennen is steeds bij alle factoren vereist is en heeft invloed op alle elementen van het model. Als mensen iets niet weten, kunnen ze het immers ook niet willen, kunnen en voelen. Daarom is communicatie en PR ook zo belangrijk bij veranderingen en het stimuleren van gewenst gedrag.

2.4 Conclusies

In de afgelopen jaren boekten we resultaten met de uitvoering van verkeer- en vervoersmaatregelen. Het geheel aan trends en ontwikkelingen noopt ons tot het voeren van een behoedzaam beleid, waarbij we rekening moeten houden met soms sterk veranderende omstandigheden. We gaan bijvoorbeeld niet meer uit van groei van het aantal inwoners, eerder van een licht dalend bevolkingsaantal.

Toch verwachten we dat het aantal verkeersbewegingen nog licht zal stijgen door economische en programmatische ontwikkelingen en door noodzakelijke verplaatsing over grotere afstanden. Voor sommige locaties (zoals langs de as Emmen-Klazienaveen) verwachten wij zelfs knelpunten. Door de beoogde toename van werkgelegenheid en andere ontwikkelingen, zal daar de groei van het aantal verkeersbewegingen relatief het sterkst zijn.

3. Proces

3.1 Uitgangspunten (startdocument GVVP)

Voor het opstellen van een nieuw gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2012-2020 heeft het college van burgemeester en wethouders het start-document GVVP vastgesteld. Het GVVP beschrijft de stappen die nodig waren om tot een nieuw plan te komen. Daarnaast worden elf uitgangspunten benoemd:

- Multimodale aanpak
- Stand-still-beginsel* voor het parkeren in Emmen-Centrum
- Inzetten op het realiseren van één of meer transferia
- Aandacht voor de Vechtdallijnen
- Aandacht voor het goederenvervoer over spoor
- Onderzoek naar de mogelijkheden van de verplaatsing van het trein- en busstation Emmen
- Aandacht voor de verkeersdruk op de 'centrumruut'
- Bereikbaarheid van en naar de kleine kernen
- Aandacht voor de bevordering van het openbaar vervoer
- Stimuleren van het fietsverkeer
- Mogelijkheden van budgetreservering onderzoeken

*) Stand stillbeginsel: het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen in het centrumgebied van Emmen mag niet toenemen.

3.2 Luister- en vertelavonden

Tijdens twee luister- en vertelavonden gaven we tekst en uitleg over het startdocument GVVP aan de Erkende Overlegpartners en diverse andere geledingen, zoals de WMO raad, Seniorenraad, Veilig Verkeer Nederland, Consumentenplatform openbaar vervoer Drenthe en ondernemersvereniging De Koepel. De reacties die we tijdens deze luister- en vertelavonden ontvingen, hebben we gebundeld in het boekje Startdocument gemeentelijk verkeer- en vervoerplan, verslagen van de 1e en 2e vertelavonden. Een greep uit de reacties:

- In het algemeen worden de elf uitgangspunten onderschreven;
- GVVP-visie goed afstemmen met overige gemeentelijke beleidsplannen; in de Woonvisie bijvoorbeeld nadrukkelijk aandacht besteden aan de combi openbaar vervoer-fiets;
- Mogelijkheid voor transferia realiseren om daarmee lang parkeren in het centrum te ontmoedigen en te gebruiken als overloop op zeer drukke dagen in het jaar;
- In stand houden cq bevorderen van de onderlinge bereikbaarheid van diverse dorpen en wijken;
- Knelpunten in de spoorverbinding Emmen-Zwolle opheffen.



3.3 C-discussie gemeenteraad

Op 12 januari 2012 besprak de gemeenteraad de notitie 'Oog voor mobiliteit'. De notitie beschrijft de hoofdlijnen van het verkeer- en vervoerbeleid voor de periode 2012-2020.

- In grote lijnen steunt de raad de gedachte om in te zetten op een beleidsombuiging: van een autogerichte benadering naar een multimodale aanpak. Met name voor de problematiek op de centrumruut ziet de raad hiervoor kansen. Daarbij plaatst de raad de kanttekening om realistisch te handelen.
- De onderhoudstoestand van een groot deel van ons fietspadennetwerk is slecht. De verbetering hiervan krijgt de komende jaren prioriteit.
- De verdubbeling van de weg naar Klazienaveen (N862) is van groot belang voor de verdere economische ontwikkeling van Emmen. De Raad geeft hier dan ook een absolute prioriteit aan.
- De capaciteit van de parkeervoorzieningen in het centrum is ook naar de gevoelens van de raad voldoende. Een goede bereikbaarheid van de parkeerfaciliteiten en een slim evenwicht tussen kosten en baten, zijn belangrijk voor de exploitatie.
- Veel kan worden bereikt door nieuwe routes of slimme bewegwijzering, zodat het verkeer over de wegen gaat die daartoe het best zijn toegerust.
- De raad acht een verplaatsing van het station Emmen-centrum niet realistisch: de hiermee gepaard gaande kosten zijn hoog en er is nauwelijks sprake van toename van het reizigersaanbod.

3.4 SWOT-analyse

Op basis van gegevens van de verkeersmonitor, literatuuronderzoek en reacties op het startdocument GVV, kwamen we tot de volgende SWOT-analyse van de verkeers- en vervoerssituatie in de gemeente Emmen.

Sterke eigenschappen (Strengths)

- De goede autobereikbaarheid;
- De parkeervoorzieningen;
- Weinig files op de wegen;
- Drie treinstations;
- Aantrekkelijk winkelcentrum;
- Bereikbaarheid via de externe hoofdwegen.

Zwakke eigenschappen (Weaknesses)

- Hoofdfietspadennetwerk is zwak ontwikkeld;
- Weinig voorzieningen voor voetgangers en gehandicapten;
- Staat van onderhoud fiets- en voetpaden;
- Interne bewegwijzering;
- Station Emmen (bereikbaarheid moeilijk, verouderd);
- Eenzijdige ontsluiting per (enkel-)spoor;
- Door de opzet en ligging van de woongebieden zijn busroutes in Emmen relatief lang en tijdrovend (per reizigerskilometer).



Kansen (Opportunities)

- Milieubewuster denken en betaalbaar rijden wint terrein;
- Nieuwe vervoerder op de spoorverbindingen Emmen-Zwolle en Mariënberg-Almelo;
- Meer bewegen (gezondheidsaspecten en mobiliteit);
- Stedenbouwkundige kwaliteitsaspecten in de plannen Centrumvernieuwing Emmen.

Bedreigingen (Threats)

- Emmen kent een aantal verkeersknelpunten; de verkeersdruk op bepaalde wegen is groot;
- Het openbaar vervoer kan moeilijk concurreren met de auto;
- Afnemend voorzieningenniveau op het platteland;
- Imago groene stad staat onder druk;
- Vanuit bestaand beleid onvoldoende aansluiting bij beleid van rijk en provincie;
- De exploitatieresultaten van betaald parkeren staan onder druk.



4. Analyse huidige verkeers- en vervoerssysteem

Dit hoofdstuk analyseert het huidige verkeer- en vervoerssysteem. Bij de analyse maakten we gebruik van een aantal onderzoeken naar de bereikbaarheid van Emmen. Input vormde ook de inventarisatie van knelpunten die de Erkende Overlegpartners tijdens de luister- en vertelavonden naar voren brachten. We kozen er voor om niet ieder knelpunt afzonderlijk te benoemen, maar in te zoomen op de hoofdpunten.

4.1 Auto

Knelpunten in de bereikbaarheid per auto doen zich voornamelijk voor in de spitsperiode op zowel de interne hoofdstructuur (centrumruit) als op een aantal belangrijke toegangswegen.

Centrumruit

Op de centrumruit is het verkeersaanbod tijdens de spitsperiodes te groot. Met name op de oostelijke as (Boermarkeweg) en de noordelijke as (Boslaan-Kolhoopstraat-Weerdingestraat) is er dan sprake van een slechte doorstroming. De vertraging loopt hierbij soms op tot 50%, gemeten over de gehele ruit (15 minuten, tegen 10 minuten normaal). Oorzaak is een beperkte verwerkingscapaciteit op de kruispunten en de aanliggende parkeerterreinen. Dit zet niet alleen de bereikbaarheid van het centrum onder druk, maar heeft ook een negatief effect op de dienstregeling van het openbaar vervoer dat via de Boermarkeweg richting het station gaat. Ook de hulpdiensten van en naar het ziekenhuis hebben in de spitsperiode te maken met een slechte bereikbaarheid van het ziekenhuis.

Op de noordelijke as ontbreekt het aan samenhang tussen wegfunctie, weginrichting en het gebruik van de weg. Deze samenhang is noodzakelijk voor een duurzaam, veilig wegennet. Vooral in het gedeelte van Hoofdstraat, Kolhoopstraat en Stationsstraat combineert de weg meerdere functies. Ten eerste als doorgaande weg tussen de Boermarkeweg en de Hondsrugweg. Ten tweede als verbindingsweg naar het noordelijk deel van het centrum en ten derde als verblijfsgebied voor aanliggende woningen en winkels. Deze combinatie zet de leefbaarheid van een deel van de centrumruit onder druk.

Toegangswegen naar het centrum

De centrumruit is door een (te) groot aantal toegangswegen ontsloten. Mede hierdoor kiest een belangrijk deel van het autoverkeer nog steeds voor een doorgaande route over delen van de centrumruit. Het is wenselijk om de verkeersstromen richting

het centrum meer te bundelen. Daarnaast raakt met name de Ermerweg geregeld verstopt tijdens de spitsperiode.

Sluipverkeer

We willen het verkeer zoveel mogelijk over de wegen leiden die daartoe het best zijn uitgerust. In sommige gevallen is dit niet altijd de kortste route of (gevoelsmatig) de snelste route. Zonder aanvullende maatregelen is de kans op sluipverkeer dan ook groot. Sluipverkeer leidt vaak tot lokale hinder en onveilige situaties. In de huidige situatie is dit bijvoorbeeld het geval op de route Oosterstraat-Kerhoflaan.

N862

De weg naar Klazienaveen (N862) is een van de belangrijkste toegangswegen naar Emmen en vormt de hoofdontsluiting voor de industrieterreinen in de zogenaamde Werkas. Vooral tijdens de spits stroomt het verkeer bij de op- en afritten met de A37 slecht door. Dit komt mede door de beperkte capaciteit van de rotonde Pollux in Klazienaveen². De bereikbaarheid van zowel het industrieterrein als het centrum van Emmen staat hierdoor onder druk. In de structuurvisie Emmen is de wens uitgesproken om van de N862 een hoogwaardige verbindingsweg met stedelijke allure te maken door de weg te verdubbelen. Tijdens de luister- en vertelavonden benadrukte het bedrijfsleven deze wens.

Rondweg/N391

In het verkeer- en vervoerplan van de provincie Drenthe (2007) is de Rondweg/N391 gecategoriseerd tot stroomweg. Dit betekent dat de weg in principe moet worden uitgevoerd als autoweg. Momenteel is de Rondweg grotendeels een stadsrondweg met gelijkvloerse kruisingen. Bovendien heeft de weg deels een lokale functie voor landbouwverkeer. Een ander knelpunt is de bereikbaarheid van het Emmtec-terrein aan de zuidzijde (Nijbracht). Het verkeersaanbod van met name vrachtverkeer is soms zó groot, dat de zuidelijk gelegen rotonde daar last van heeft.

1) Eindbeeld Rondweg Emmen/N391/N862, Grontmij 2010



Doorgaand verkeer vanuit de Glenarvanstraat wordt hierdoor geblokkeerd. Vooruitlopend op de reconstructie, hebben we de laatste jaren al fors geïnvesteerd. Een aantal kruisingen is ongelijkvloers gemaakt (Delftlanden, Hondsrugweg) en de kruising Statenweg/Stadionweg volgt op korte termijn. Daarnaast investeerden we in het onderliggende wegennet voor de parallelstructuur ter hoogte van het industrieterrein Bargermeer.

Het deeltraject tussen de Emmerweg en de Groningse grens is in 2000 geopend als nieuwe verbindingsweg tussen Emmen, Stadskanaal en Veendam. Op dit traject geldt een snelheid van 80 km per uur en is landbouwverkeer niet toegestaan. De weg heeft (gelijkvloerse) aansluitingen op de Pottendijk, Roswinkelerstraat en op de N366. De aansluiting Pottendijk is tijdelijk van aard en bedoeld als oversteek voor het landbouwverkeer.

4.2 OV

Het openbaar vervoer heeft twee functies: de sociale functie en de bereikbaarheidsfunctie. Het openbaar vervoer is het belangrijkste vervoersalternatief voor zogenoemde niet-keuze-reizigers. Dit zijn mensen die zich – om welke reden dan ook – niet zelfstandig per auto, fiets of per voet kunnen verplaatsen.

Emmen is in twee richtingen ontsloten met hoogwaardig openbaar vervoer: in zuidwestelijke richting per spoor en in noordelijke richting per Q-liner. Daarnaast is Emmen het begin- en eindpunt van een aantal streeklijnen in de richting Assen, Beilen, Hoogeveen, Coevorden, Ter Apel, Stadskanaal, Gieten en Groningen.

OV Knooppunten

In een multimodaal verkeer- en vervoerssysteem zijn de OV-knooppunten van essentieel belang. Daar komen de verschillende vervoersstromen samen en wisselen personen tussen de verschillende manieren van vervoer. Om het netwerk zo goed mogelijk te benutten, moet een overstap vooral hier zo aantrekkelijk mogelijk zijn. Naast een optimale onderlinge afstemming van de verschillende vervoersmiddelen, gaat het daarbij ook om aspecten als verblijfscomfort en reistijdinformatie. Binnen onze gemeente kennen wij in de huidige situatie vier (potentiële) OV-knooppunten: Station Emmen-Centrum, station Emmen-Zuid, station Nieuw-Amsterdam en de halte Markt (busstation). Deze laatste komt met de bouw van de tunnel Hondsrugweg te vervallen.

Busvervoer

Het busvervoer binnen de gemeente Emmen kent over het algemeen een lage bezettingsgraad. Dagelijks maken circa 2500 personen (zo'n 5000 ritten) gebruik van de stadsdiensten (lijn 1,2,3,4 en 12). Dat is circa 3% van het totaal aantal ritten binnen

de stad Emmen. Door de stedenbouwkundige structuur moeten de stadsdiensten veel kilometers afleggen. Een busreiziger is hierdoor vaak lang onderweg en bussen stoppen vaak bij veel haltes. Met de invoering van de prijs per kilometer is het openbaar vervoer in Emmen onevenredig duurder geworden en in Nieuw-Amsterdam is geen enkele buslijn aanwezig. In Emmen is er in de spitsperiode sprake van vertraging op de centrumruit, waardoor de dienstregeling onder druk staat. In het centrum van Emmen is volop ruimte gecreëerd voor de auto: er zijn ruim voldoende parkeerplaatsen en de parkeertarieven zijn, in vergelijking met andere stedelijke centra, laag. Al met al vormt de bus een onvoldoende alternatief voor de auto.

De afgelopen jaren is, mede vanwege de lage bezettingsgraad van het openbaar vervoer in onze gemeente, flink bezuinigd op het openbaar vervoer. Zo rijden bussen op bepaalde lijnen minder vaak of kortere routes en zijn buslijnen opgeheven. Op dezelfde voet doorgaan zet de bereikbaarheid van Emmen per openbaar vervoer verder onder druk. Dat geldt ook voor de sociale functie van het openbaar vervoer; de mobiliteit van bepaalde groepen inwoners zal afnemen.

Treinverkeer

Emmen is het eindpunt van de spoorlijn uit Zwolle. Naast het hoofdstation Emmen-Centrum heeft onze gemeente stations in Emmen-Zuid en Nieuw-Amsterdam. Het station Emmen-Zuid is medio 2011 geopend en trekt inmiddels meer passagiers dan het oude station Bargeres (toename 50%). Naast de railverbinding met Zwolle, heeft Emmen ook een aansluiting naar Almelo (via Marienberg). De treinen rijden ieder halfuur.

Goederen

De spoorweg is ook van groot belang voor het goederenvervoer per spoor. Via Coevorden is het spoor aangesloten op het Duitse net. In het kader van het project Dryport wil de gemeente Emmen samen met de gemeente Coevorden een overslagpunt zijn voor goederen vanuit de zeehavens richting Noord- en Oost-Europa. Goederen gaan per trein richting Emmen-Coevorden om vervolgens per vrachtauto hun weg te vervolgen.

De huidige spoorweg heeft onvoldoende capaciteit om continuïteit en connectiviteit te kunnen waarborgen en de ambities op het gebied van zowel het personenvervoer als het goederenvervoer waar te maken. Daarom verklaarde Prorail zowel het traject Zwolle-Coevorden als het traject Emmen-Lutterade (Sittard) overbelast.

Stationsplein

De huidige inrichting van het stationsplein in Emmen dateert uit begin jaren negentig van de vorige eeuw. Het plein wordt omringd door kantoorgebouwen en ligt geïsoleerd van het centrumgebied. Praktisch het hele stationsplein is gereserveerd voor het busvervoer (zowel de busperrons, het kantoor en de bufferruimte voor bussen

die buiten dienst zijn, bevinden zich hier). Voetgangers die het station verlaten, kunnen zich mede hierdoor slecht oriënteren. Onderzoek wijst uit dat veel reizigers zich in de avonduren onveilig voelen op het stationsplein. Daarnaast is er een tekort aan stallingplaatsen voor de fiets. Veel fietsen worden 'wild' gestald, waardoor het Stationsplein rommelig overkomt.

4.3 Fiets

Voor een verplaatsing over een korte afstand pakt 36% van de mensen in de gemeente Emmen de fiets. Gekeken naar alle verplaatsingen in Emmen, bedraagt het fietsaandeel 24%. Hiermee behoort Emmen tot een gemiddelde fietsgemeente (Bron: Fietsberaad; Kenniscentrum voor fietsbeleid).

De gemeente Emmen heeft een uitgebreid fietspadennetwerk, maar dit netwerk is op een aantal belangrijke routes niet volledig. Fietsers worden daardoor gedwongen 'om' te rijden. Zo ontbreekt onder meer een fietsverbinding op delen van de Van Schaikweg (met een aantal scholen) en is er geen rechtstreekse verbinding tussen de zuidelijke woonwijken Rietlanden, Delftlanden en Bargeres. Ook ontbreekt de verbinding tussen de oostzijde van het centrum en het station Emmen-Centrum. Op meer regionale schaal ontbreekt het onder meer aan een goede fietsverbinding tussen Dalen en Emmen. Gevolg is dat het fietsverkeer routes kiest die minder geschikt en/of wenselijk zijn en lokaal tot hinderlijke situaties leiden (bijvoorbeeld op de Bargermeerweg). Daar komt nog eens bij de barrièrewerking die uitgaat van de veelal gelijkvloerse kruisingen met de hoofdwegen. Naast de nodige vertraging die dit oplevert voor fietsers, betekent het ook een knelpunt voor de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld nabij de Boermarkeweg, Boslaan en de Dordsestraat).

Het fietsnetwerk is dus te beperkt en op bepaalde punten niet veilig genoeg. Daarnaast schort het ook op het gebied van kwaliteit en comfort. Veel fietspaden zijn aan een onderhoudsbeurt toe. Bovendien zijn sommige fietsroutes sociaal onveilig en is een groot deel van de fietsbewegwijzering in de gemeente aan vervanging toe of ontbreekt de bewegwijzering op sommige plaatsen. Op een aantal plaatsen ontbreekt het aan voldoende en kwalitatief goede (bewaakte) fietsstallingen. Vooral bij winkelcentra, sportfaciliteiten en OV-haltes is een tekort aan fietsstallingen geconstateerd. In de gemeente Emmen zijn geen faciliteiten voor de elektrische fiets, zoals openbare oplaadpunten.

4.4 Voetganger

Verplaatsing per voet is bijna altijd onderdeel van de vervoersketen. Het is daarom van belang dat er korte, duidelijke en veilige routes zijn voor voetgangers naar de belangrijkste bestemmingen. Bij die

bestemmingen gaat het vooral om belangrijke publiektrekkers, zoals winkelcentra of de nieuwe diertuin, maar ook om woonwijken en het gebied rondom voorzieningen. In de huidige situatie zijn de belangrijkste winkelcentra binnen de gemeente voetgangersgebied. Daarnaast hebben wij in onze gemeente inmiddels goede ervaringen opgedaan met het zogeheten shared space-principe (Barger Compasuum, Zwartemeer).

Vindbaarheid

Voor voetgangers is het van groot belang dat bestemmingen eenvoudig te vinden zijn. In het huidige centrum van Emmen ontbreekt het aan een eenduidige inrichting en bewegwijzering waardoor functies (bijvoorbeeld bushaltes) niet altijd even goed te vinden zijn.

Toegankelijkheid

Uiteraard verdienen de routes voor mindervaliden de nodige aandacht. De routes naar en binnen winkelcentra moeten goed toegankelijk zijn voor mensen met een visuele en/of lichamelijke handicap. Hetzelfde geldt voor de bereikbaarheid van openbare voorzieningen en OV-haltes. Overigens geldt dit uiteraard ook voor mensen zonder een lichamelijke handicap.

4.5 Verkeersveiligheid

Door verschillende maatregelen daalde de afgelopen 10 jaar het aantal ernstige verkeersslachtoffers (verkeersdoden plus slachtoffers die zijn opgenomen in het ziekenhuis):

- de maatregel 'Bromfietser op de rijbaan' is ingevoerd en onlangs verder geïntensiveerd;
- de invoering van een rijbewijsplicht voor snor- en bromfietzers;
- de ontwikkeling van een programma verkeerseducatie;
- woonbuurten zijn op sobere wijze ingericht als 30km-zone;
- diverse infrastructurele maatregelen, zoals de aanleg van rotondes.

In 2009 daalde het aantal verkeersslachtoffers in de gemeente Emmen met 27% ten opzichte van het jaar 2002. Daarmee is de doelstelling van het GVVP 2000 gehaald, namelijk om het aantal verkeersslachtoffers in 2010 terug te brengen met 15% ten opzichte van 2002 (49 ernstige verkeersslachtoffers in 2009² ten opzichte van 78 slachtoffers in 2002). De daling van het aantal ernstige verkeersslachtoffers is in Emmen echter minder sterk dan in de andere Drentse gemeentes provinciebreed was er in 2009 een daling van 41% van het aantal ernstige verkeersslachtoffers ten opzichte van 2002.

Tijdens de luister- en vertelavonden droegen Erkende Overlegpartners veel knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid aan. Zo vinden onder meer op de Havenstraat te Erica bovengemiddeld veel ongevallen plaats en is het

kruispunt Dikkewijk OZ–Verlengde Herendijk verkeersonveilig. Verkeersveiligheid blijft daarom een belangrijk thema in dit GVVP.

4.6 Parkeren

De afgelopen jaren nam zowel het autobezit als het autogebruik toe. Ook in de toekomst lijkt dit niet te veranderen. Berekeningen van het Centraal Bureau Statistiek laten zien dat de omvang van het wagenpark toeneemt van 6,3 miljoen personenauto's in 2000 tot 8,8 miljoen in 2020. Binnen de gemeente Emmen nam het gemiddelde autobezit per huishouden toe van 1,06 in 2005 naar 1,11 in 2010.

Veel woonbuurten zijn niet ingericht op deze toename en kennen daardoor een hoge parkeerdruk. Ook is in sommige wijken sprake van parkeeroverlast van bezoekers van scholen, kantoren of andere gebouwen met een publieksaantrekkende functie in de buurt.

In (de directe omgeving van) het centrum van Emmen zijn anno 2011 zo'n 8000 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen³. Gerelateerd aan het totale programma in het centrumgebied is er sprake van een overaanbod en een matige parkeerdruk.

4.7 Conclusies

We kunnen concluderen dat het beleid de afgelopen jaren voornamelijk unimodaal (autogericht) was, waardoor andere vervoersmodaliteiten onvoldoende tot wasdom zijn gekomen. Met name het aandeel OV nam de laatste jaren verder af. Door toenemende kosten dreigt het OV nog verder onder druk komen te staan. Een capaciteitstekort op de spoorweg Emmen-Zwolle verhindert de verwezenlijking van de ambities voor zowel het personenvervoer als het goederenvervoer. Maatregelen om het OV meer concurrerend te laten zijn met de andere vervoerswijzen zijn noodzakelijk, zowel vanuit oogpunt van bereikbaarheid als duurzaamheid. Het overaanbod aan parkeerplaatsen stimuleert (of ondersteunt) het autogebruik en vormt daarmee een bedreiging voor het openbaar vervoer.

Voor de korte afstand biedt de fiets het meeste perspectief als alternatief voor de auto. Hiervoor moet het fietscomfort (zowel wat betreft reistijd als kwaliteit van het fietspadennetwerk) worden verhoogd. Voor de voetgangers is het tenslotte van belang dat we voldoende rekening houden met de vindbaarheid en toegankelijkheid van (OV-)voorzieningen.

2) De ongevalgegevens van 2010 zijn onbetrouwbaar omdat de politie de ongevallen minder nauwkeurig heeft geregistreerd.

3) Parkeeronderzoek Emmen, Goudappel Goffeng, 2011. Onderzoeksgebied betrof alle openbaar toegankelijke parkeerplaatsen binnen de centrumruit, aangevuld met het stationsgebied, Emmermeer-zuid, omgeving Schimmerweg/Esweg en P-zuid. Het parkeerterrein bij het Schepertziekenhuis is niet inbegrepen.

5. Visie

Maatschappelijke ontwikkelingen en de alsmaar oplopende brandstofkosten zullen vaker tot keuzes voor andere vervoermiddelen dan de auto leiden. Doorgaan op het huidige auto-gerichte beleid zet de bereikbaarheid en leefbaarheid in het stedelijke gebied verder onder druk en strookt niet met onze ambities op het gebied van duurzaamheid. Om ook in de toekomst voldoende alternatieve vervoerswijzen te kunnen aanbieden, moeten we nu inzetten worden op een betere balans. De centrale visie in dit GVVP is dan ook om meer evenwicht tussen de vervoerskeuzes in Emmen aan te brengen. In de planperiode komen alle modaliteiten (auto, fiets en openbaar vervoer) afzonderlijk en in samenhang aan de orde. In het verkeer- en vervoerbeleid gaan wij de komende jaren werken aan een goede balans voor de inbreng en betekenis die de verschillende modaliteiten voor de gebruikers hebben.

Het GVVP geeft aan hoe Emmen wil inspelen en omgaan met:

- algemene maatschappelijke ontwikkelingen;
- openbaar vervoer (spoorlijn Emmen-Zwolle, bus- en treinstation Emmen-Centrum, honingmaatregelen⁴ ter bevordering van het OV-gebruik);
- fietsgebruik;
- de toenemende verkeersdruk op de 'centrum ruit' van Emmen (onder meer door Atalanta, het programma gebiedsontwikkeling Emmen-Centrum) alsmede de corridor N34-Rondweg-N862-N391;
- verkeersveiligheid.

5.1 Doelstellingen

Op grond van de geformuleerde uitgangspunten, de inbreng tijdens de luister- en vertelavonden en de bijeenkomsten met de gemeenteraad, de SWOT-analyse en de knelpuntenanalyse, stellen we de volgende doelen:

- Een betere balans vinden tussen de verschillende modaliteiten onderling (modal split) door het aandeel fiets en OV te vergroten;
- Faciliteren van mensen die hun reis 'slim' plannen door gebruik te maken van het meest geschikte vervoermiddel;
- Hanteren van het stand-still-beginsel* voor het parkeren in het centrum van Emmen;
- De binnenstad voetgangersvriendelijker, toegankelijker en veiliger maken, waardoor het voor bewoners en bezoekers aantrekkelijker wordt om daar langer te verblijven;
- Het aantal ernstige verkeersslachtoffers terugbrengen met 50%.

*) stand still: het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen in het centrumgebied van Emmen mag niet toenemen.

4) Honingmaatregelen zijn alle activiteiten die het gebruik van de duurzame vervoerswijzen aantrekkelijker maken: verbetering van vervoersdiensten, fietsinfrastructuur, incentives en informatie voor de duurzame vervoerswijzen





5.2 Multimodale aanpak

De bereikbaarheidsstructuur van Emmen moet toekomstbestendig zijn. Daarvoor is het van belang dat de hoofdlijnen van beleid in lijn zijn met de voorgestane multimodale aanpak.

Bereikbaarheid: zaak van continue aandacht

Voor het sociaal en economisch functioneren van de kernen binnen de gemeente Emmen is een goede bereikbaarheid van fundamenteel belang. Emmen vervult een centrale positie in de regio en sluit aan op het regionale en (inter-)nationale infrastructuurnet. Een toekomstbestendige bereikbaarheid is dus niet alleen van lokale betekenis, maar ook van groot belang voor de gehele regio Zuidoost-Drenthe. De kernen Klazienaveen, Nieuw-Amsterdam, Emmer-Compascuum, Schoonebeek en Erica hebben qua schaalgrootte de potentie om voor de eigen wijk/kern, maar

ook de directe omgeving een centrumfunctie kunnen vervullen. Een goed bereikbaar centrum is essentieel voor de economische positie van deze centra, maar vergroot ook de leefbaarheid en ondersteunt de toeristische betekenis van deze hoofdkernen. In zowel het accommodatiebeleid, het woonbeleid als de detailhandelsvisie zet de gemeente actief in op centrumvorming en –versterking.

De kernen Klazienaveen, Nieuw-Amsterdam, Emmer-Compascuum, Schoonebeek en Erica zijn groot genoeg om ook voor de directe omgeving een centrumfunctie te vervullen. Een goed bereikbaar centrum is essentieel voor de economische positie van deze dorpen. Bovendien vergroot een goede bereikbaarheid de leefbaarheid en ondersteunt het de toeristische betekenis van deze hoofdkernen. In zowel het accommodatiebeleid, het woonbeleid als de detailhandelsvisie, zet de gemeente actief in op centrumvorming en –versterking in deze dorpen. Bereikbaarheid is hierbij dan ook een continu aandachtspunt.

Economische groei en sociale ontwikkeling

Een goed functionerend en betrouwbaar vervoersysteem voor personen en goederen is essentieel voor de economische- en ruimtelijke ontwikkeling. Tegelijk zet de economische- en ruimtelijke ontwikkeling ook de bereikbaarheid onder druk. Met name de gebiedsontwikkeling van Emmen-Centrum zullen een toename van het verkeer richting het centrum veroorzaken. Door de multimodale aanpak van het verkeer en vervoerbeleid willen wij hier op anticiperen.

Ketenmobiliteit

Verplaatsingen gaan van deur tot deur. De parkeergarage, het treinstation, de auto, trein, bus of fiets zijn niet meer dan componenten van het grotere geheel: de verplaatsing van A naar B. De tijd dat we vervoermodaliteiten afzonderlijk benaderen konden, is voorbij; de ene vervoersmodaliteit kan niet meer zonder de andere bestaan.

Van autogericht denken naar multimodaal handelen

We willen bereikbaarheid en leefbaarheid blijven waarborgen en tegelijkertijd de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk inzetten. Dan is het onvermijdelijk om fundamentele keuzes te maken. Keuzes, waarbij we mobiliteit in brede zin in beschouwing nemen en de bestaande infrastructuur zo optimaal mogelijk benutten. Dat betekent dat wij de unimodale benadering van de afzonderlijke vervoersmodaliteit (lees de auto) gaan omzetten in multimodaal verkeers- en vervoersbeleid. Bij de uitwerking hiervan zijn mobiliteitskeuze en ketenmobiliteit belangrijke onderwerpen. We moeten ervoor zorgen dat de verschillende modaliteiten (voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto) voor de korte afstand meer en meer een volwaardig alternatief vormen. Op de lange afstand kunnen ze in combinatie worden gebruikt, zodat ze elkaar maximaal verstrekken. De knooppunten spelen bij dit laatste punt een cruciale rol.

Wij willen investeren in een kwalitatief goed netwerk voor elke modaliteit, waarbij de verschillende modaliteiten onderling meer in balans worden gebracht (modal split). Slimme maatregelen moeten ervoor zorgen dat we niet één modaliteit afzonderlijk bevorderen maar waar mogelijk, streven naar win-win oplossingen voor meerdere modaliteiten. Waar de verschillende netwerken elkaar kruisen, moeten we afwegen hoe de verschillende modaliteiten het best worden bediend (uitgaande van de gewenste modal split). Dat betekent investeren in een soepele overstap, bijvoorbeeld bij de OV-knooppunten of op punten waar bushaltes en doorgaande fietsroutes samenvallen. Waar geen wisseling van vervoermiddel plaats vindt, investeren we zoveel mogelijk in een conflictvrije doorgang voor de fietser of het openbaar vervoer (bijvoorbeeld door de aanleg van fietstunnels).

Ladder van Verdaas

Bij het onderzoeken van oplossingen voor infrastructurale knelpunten hanteren we de ladder van Verdaas. Deze ladder is erop gericht om het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zoveel mogelijk te beperken door het toepassen van andere oplossingen. De uitbreiding van infrastructuur is de laatste stap op de ladder van Verdaas. Eerst wordt gekeken naar mogelijke oplossingen op het gebied van ruimtelijke ordening, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement of optimalisatie van het openbaar vervoer. Pas als deze opties niet voldoende soelaas bieden, kan uitbreiding van infrastructuur overwogen worden.

Bij het toepassen van de ladder van Verdaas ligt de nadruk op benutten, mobiliteitsmanagement en openbaar vervoer. Dit is in lijn met de ontwerpstructuurvisie Verkeer en infrastructuur (Ministerie van Infrastructuur en milieu 2012).

Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is een belangrijk instrument om ons streven naar een evenwichtiger bereikbaarheidspatroon te realiseren. De gemeente Emmen wil het mobiliteitsmanagement stimuleren en faciliteren door er onder meer voor te zorgen dat concurrerende alternatieven voor de auto beschikbaar zijn. De keuze tussen louter de auto of openbaar vervoer is achterhaald. Mensen vertonen individueel reisgedrag, waarbij ze wisselend - en soms in combinaties - gebruik maken van auto, deelauto, openbaar vervoer, fiets, OV-fiets, bromfiets, motor en lopen.

Bij mobiliteitsmanagement draait het om collectief maatwerk. De uitdaging is om meerdere reismogelijkheden en alternatieven voor autogebruik te faciliteren en dit met aantrekkelijke prikkels te stimuleren. Ook de keuze om wel of geen rit te maken, komt door technologische ontwikkelingen steeds prominenter naar voren. Thuiswerken, televergaderingen, mobiel internet en andere manieren van 'slim werken' maken bepaalde vervoersbewegingen overbodig. Ook de opkomst van het internetwinkelen is een voorbeeld hiervan.

Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is een verzamelnaam voor inspanningen om de mobiliteitskeuzes van individuen te beïnvloeden. In Nederland wordt hier meer in het bijzonder bedoeld het stimuleren van het gebruik van alternatieven voor de auto. De Nederlandse overheid hanteert als definitie Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen. Hieronder worden allerlei alternatieven van solistisch autogebruik tijdens de spits verstaan, zoals carpoolen, deels of volledig gebruik van openbaar vervoer, thuiswerken, telewerk, fietsen, etc.

Thema's versterken

Onze visie op verkeer en vervoer wordt verstrekt door gerichte aandacht voor een aantal belangrijke thema's:

- verkeersveiligheid (hoe veilig is het om met te verplaatsen)
- ruimtelijke kwaliteit (hoe beperken we de overlast die mobiliteit veroorzaakt, en hoe wordt de omgeving ervaren)
- de vergroening van het transport (slimmer reizen, bewustere vervoerskeuze, inzet op E-bike etc).

Deze thema's en de daarmee samenhangende beleidsdoelen versterken elkaar vaak, vooral als sprake is van een verschuiving van vervoerwijze van bijvoorbeeld de auto naar het openbaar vervoer of de fiets.

Integrale beleidsontwikkeling

Bij de formulering van het GVVP zochten we afstemming met andere beleidsterreinen, zoals de ontwerp-woonvisie, de nota volksgezondheid en het milieubeleidsprogramma. Ook werkten we intensief samen met de provincie Drenthe en het OV-bureau Groningen-Drenthe. Het beleid in dit GVVP is dan ook een doorvertaling van het multimodale beleid zoals de provincie Drenthe dat voorstaat.

5.2.1 Auto

In het verkeer- en vervoerbeleid is de aandacht niet meer eenzijdig gericht op het faciliteren van de auto. Emmen wordt mèt dan een 'autogemeente'. Samen met medeoverheden en partners in Emmen gaan we werken aan het meer in combinatie gebruiken van de vervoersmodaliteiten en het slimmer benutten van de huidige infrastructuur. Dit wordt de kracht van een toekomstbestendige stad die de verwachte vervoersstromen in 2020 kan verwerken. We gaan slimmer en bewuster reizen belonen, het autogebruik ontmoedigen waar alternatieven kansrijk zijn, en het prijsmechanisme voor het parkeren in de binnenstad bevorderen.

Wij willen het autoverkeer zoveel mogelijk sturen over de wegen die daartoe het best zijn uitgerust. Dat betekent onder meer dat we het doorgaande verkeer zoveel mogelijk uit de centrumruut willen weren en via de kortste route naar het hoofdwegennet willen leiden. De centrumruut is voornamelijk bedoeld voor het bestemmingsverkeer. Die functie willen we versterken door duidelijke bewegwijzering, actuele parkeerinformatie en het concentreren van de verkeersstromen op de belangrijkste toegangswegen. Dit sluit aan bij de gedachte 'slimmer benutten'.

Parkeren

Op 16 december 2010 stelde de gemeenteraad de beleidsuitgangspunten parkeren Emmen 2010-2020 vast. De belangrijkste beleidsuitgangspunten zijn:

- Het tegemoetkomen aan de vraag naar parkeergelegenheid binnen de grenzen van het mogelijke en wenselijke;
- Het waarborgen van een veilige en goede bereikbaarheid van de parkeerfaciliteiten;
- Het optimaal gebruiken van de schaarse ruimte, onder meer door dubbel grondgebruik;
- Het beperken van de parkeerverlast voor alle doelgroep en het creëren van een zo optimaal mogelijke parkeersituatie, zonedig door middel van regulering.

Parkeren Centrumgebied

De verplaatsing van Dierenpark Emmen naar de es zorgt voor een toename van het aantal bezoekers van het centrumgebied van Emmen. Met name op piekdagen (zo'n 60 keer per jaar) is de vraag naar voldoende parkeergelegenheid groot. Van belang hierbij is dat bezoekers op een acceptabele afstand van hun eindbestemming (Dierentuin/Centrumgebied) kunnen parkeren en dat het natransport zo aangenaam mogelijk is (snel, frequent en comfortabel).

Met de recent gebouwde ondergrondse parkeerfaciliteiten voldoet Emmen-Centrum aan de parkeervraag zowel nu als voor de komende jaren. Voor Emmen-Centrum geldt daarom het standstill-beginsel als het gaat om parkeren. Achterliggende gedachte: een overaanbod van parkeerplaatsen in het centrumgebied leidt tot stedenbouwkundige bezwaren en zet de multimodale ambities onder druk. Bovendien nodigt een ruim parkeeraanbod uit om per auto naar het centrum van Emmen te komen. Al die bezoekers en hun auto's moeten door het centrum worden geleid, waardoor de bereikbaarheid van het centrumgebied als geheel afneemt. Als op zeer drukke momenten blijkt dat er toch te weinig parkeerplaatsen zijn, dan wijken we uit naar naar locaties die aan bestaande OV-routes liggen, zoals stadion Meerdijk.

Wijkparkeren

Het feit dat er steeds meer auto's komen, leidt ook tot lokale knelpunten, zoals een tekort aan parkeerplaatsen in woonbuurten. Om deze knelpunten aan te pakken, hebben we aan de Erkende Overlegpartners budget beschikbaar gesteld. De wijk of kern kan daardoor zelf prioriteiten stellen. Daarnaast hanteren wij bij herstructurerings- en nieuwbouwprojecten hanteren we de vastgestelde parkeernormen.

Transferium

We zien op dit moment af van de realisatie van één of meerdere transferia. Mede door het ruime bestaande parkeerareaal is er onvoldoende basis om dit kostendekkend aan te leggen. We kiezen er voor om de bestaande capaciteit beter te benutten, waarbij we, zoals gezegd, uitgaan van het standstill-principe in het centrum. Op bestaande en geschikte parkeerlocaties aan de rand van de stad zetten we in op hoogwaardige OV-haltes.

5.2.2 Openbaar vervoer

Vanuit onze multimodale ambitie willen we meer evenwicht aanbrengen tussen de verschillende vervoerswijzen. Dit betekent onder meer dat het gebruik van het openbaar vervoer moet toenemen, maar dat vereist wel een omslag in het mobiliteitsgedrag van mensen. We kunnen daaraan op bijdragen door het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief te laten zijn (hoge frequentie, groot reiscomfort, lage prijs). Tegelijkertijd willen we het autogebruik enigszins ontmoedigen (bijvoorbeeld het invoeren van een stand-still-principe of het verhogen van de parkeertarieven). Op deze wijze kan ook de sociale functie van het openbaar vervoer door toenemend gebruik in stand worden gehouden.

Het meest kansrijk voor gebruikersgroei van het openbaar vervoer zijn de drukke, rechtstreekse verbindingen tussen belangrijke functies. Hierbij valt vooral te denken aan de grotere dorpen/wijken en het centrumgebied/scholen-as. We willen nader onderzoek doen op dit punt, waarbij we ook grensoverschrijdende verbindingen mee nemen.

Veel bezoekers van Emmen hebben onze stad als eindbestemming. De belangrijkste voorzieningen liggen (straks) in de centrumruut van Emmen (ziekenhuis, theater, onderwijsinstellingen, kantoren, dieren tuin, winkelcentrum). De haltes in de centrumruut willen we daarom beter bedienen. Dat kan bijvoorbeeld door buslijnen slimmer te koppelen zodat een reiziger kan blijven zitten of een directe overstap kan maken. Ook willen we het comfort op deze haltes verbeteren door onder meer het invoeren van een dynamisch reizigersinformatiesysteem (DRIS) en aantrekkelijke wachtgelegenheden. Met acties en combinatiekaartjes brengen we het reizen met het openbaar vervoer sterker onder de aandacht.

Ook binnen het vervoersnetwerk valt nog winst te behalen. Bushaltes moeten goed vindbaar zijn en het is belangrijk dat er haltes zijn in de nabijheid van wijkvoorzieningen en wijkontsluitingswegen en -paden. Een goed ingerichte halte in een nette omgeving zal mensen eerder stimuleren om er gebruik van te maken. Tenslotte willen we kijken of het huidige OV-netwerk verder kan worden geoptimaliseerd. Daarbij moeten we wat ons betreft ook andere vormen van openbaar vervoer overwegen. Op kruispunten waar knelpunten optreden en die op strategische punten in het OV-netwerk liggen, zoeken we naar 'busvriendelijke' oplossingen. Ook dat draagt bij aan het versterken van het aandeel OV in het vervoer.

Spoorweg Zwolle-Emmen

Eind 2012 neemt Arriva deze spoorlijn van NS over.

Er komen dan nieuwe, moderne en luxe treinstellen. De gemeente Emmen streeft naar een uitbreiding van de treinverbindingen met Zwolle en Almelo. Daarvoor zijn gerichte infrastructurele maatregelen nodig bij station Emmen-Zuid, op het deeltraject Coevorden-Nieuw-Amsterdam en op het deeltraject Zwolle-Herfte (hoofdrailnet).

OV-knoopunten

Wij kiezen er voor om station Emmen-Centrum op de huidige locatie te handhaven. Uit onderzoek⁶ blijkt dat de kosten van nieuwbouw op een alternatieve locatie niet opwegen tegen de verwachte opbrengsten (reizigersgroei). Daarom zetten wij in op het verder ontwikkelen van het stationsgebied tot volwaardig OV-knooppunt. Dit betekent een beter bereikbaar station met meer comfort voor de reiziger. Met lokale ingrepen zien wij mogelijkheden om de bereikbaarheid voor zowel de bus, fiets en voetganger te verbeteren.





Ook het verstrekken van goede reisinformatie en het aantrekkelijk en sociaal veilig maken van het station en de openbare ruimte daar omheen, moeten het comfort verder versterken. Veel mensen komen vanuit de regio met de auto naar het station. Vanwege de ligging en de beperkt beschikbare ruimte nabij het station Emmen-Centrum, wijzen we station Emmen-Zuid aan als belangrijkste P+R locatie. Station Emmen-Zuid is voor de auto goed ontsloten en heeft voldoende capaciteit voor eventuele toekomstige uitbreiding.

5.2.3 Fiets

De fiets (vooral in het stedelijke gebied) is misschien wel het belangrijkste vervoermiddel. In Nederland zijn 70% van alle gemaakte ritten korter dan 7,5 km. Van alle autoritten in Nederland is meer dan 50% korter dan 7,5 km. Dat is voor de meeste mensen minder dan een half uur fietsen. Een deel daarvan is dus zeker te vervangen door de fiets. We verwachten de komende jaren dan ook de meeste winst te kunnen halen in het multimodale gedachtegoed door het fietsen in Emmen aanzienlijk aantrekkelijker te maken. Concreet willen we dat 4% meer mensen de fiets pakt voor afstanden tot 7,5 kilometer: het aandeel 'fiets' moet groeien van 36% naar 40%. Op de wat langere afstand (>7,5) willen wij het aandeel vergroten van 24% naar 26%. Om dit te bereiken zetten we in op snelle, comfortabele en veilige routes tussen dorpen, woonwijken en voorzieningen. We streven ernaar dat de fietsroute niet veel langer is dan de af te leggen afstand hemelsbreed (maximale verhouding 1:1,2). We verbeteren de kwaliteit van de fietspaden zelf en nemen zoveel mogelijk barrières (met name kruispunten met doorgaande wegen) weg. Het gebruikerscomfort voor de fietser willen we verhogen door bijvoorbeeld extra windschermen, overkappingen en wegdekverwarming met aardwarmte.

Ook de opkomst van de e-bike kan het gebruik van de fiets stimuleren. De e-bike zorgt niet alleen voor een snellere reistijd maar ook voor een grotere actieradius. Fietsen wordt zo een nog aantrekkelijker alternatief. We willen hieraan bijdragen door openbare oplaadpunten en een uitbreiding van het aantal (bewaakte) fietsenstallingen in het centrum en bij belangrijke voorzieningen en OV-haltes.

Tenslotte willen we stimuleren dat kinderen als vanzelfsprekend met de fiets naar (bijvoorbeeld) school gaan of gebracht worden. Hoe vroeger schoolkinderen fietservaring opdoen, hoe beter. Scholen moeten dan natuurlijk wel goed en veilig met de fiets te bereiken zijn.

Fietsnetwerk

Naast het invullen van ontbrekende schakels in het fietspadennetwerk (zoals de Van Schaikweg) zetten we op een aantal trajecten in op zogenaamde superfietsroutes. Dit is een vrijliggende fietsverbinding waar de fietser voorrang krijgt.

Met name binnen de centrumruut willen we de fietsers zoveel mogelijk 'in de voorrang plaatsen' (uitgezonderd op rotondes, vanwege de verkeersveiligheid). In de de centrumruut willen wij de belangrijkste doorgaande fietsroutes ongelijkvloers laten kruisen. Superfietsroutes krijgen een duidelijk herkenbaar (breed) profiel.

Fietsbewegwijzering

We zetten in op een goede bewegwijzering van het fietspadennetwerk. Daarbij geven we meer doelen op de hoofdfietsroutes aan, zoals de winkelcentra in de wijken, het ziekenhuis, de stations en de bewaakte fietsenstalling. Uiteraard sluiten we aan op het toeristische fietspadennetwerk.

Bromfietser

Vanaf begin 2012 maakt in de gemeente Emmen de bromfietser gebruik van het autonetwerk (voor zover gelegen binnen de bebouwde kom en uitgezonderd enkele doorgaande wegen, zoals de Rondweg). Dit houdt onder meer in dat bromfietzers niet meer zijn toegestaan op het fietspadennetwerk.

5.2.4 Voetganger

De voetganger heeft een belangrijke rol in het verkeerssysteem. Veel van de verplaatsingen beginnen en eindigen te voet. Hierdoor is bijna iedere verkeersdeelnemer dagelijks voetganger. We waarderen en stimuleren lopen als vervoerwijze. Verplaatsingen te voet willen we aantrekkelijk maken door korte, duidelijke en veilige looproutes tussen belangrijke bestemmingen te realiseren. Een eenduidig straatbeeld in het centrum en eenvoudige verwijzingen naar het winkelcentrum en de dierentuin moeten hieraan bijdragen, maar bijvoorbeeld ook de omgeving (aanlooproutes) van en naar OV-voorzieningen. Ook mensen met een functiebeperking moeten zoveel mogelijk zelfstandig en in hun eigen leefomgeving aan het verkeer kunnen deelnemen. Daarvoor is niet alleen een toegankelijk trottoir of een toegankelijke stadsvloer van belang, maar ook de toegankelijkheid van het treinstation, de bushaltes en de parkeerterreinen.

5.2.5 Goederenvervoer

Nederland investeert in een duurzaam, efficiënt en synchromodaal transportsysteem⁷, zoals ook vanuit het topsectorenbeleid van het rijk en het Topteam Logistiek wordt voorgestaan.

Emmen en Coevorden willen hiervan deel uitmaken en volgens het concept van een Dryport een regionale logistieke draaischijf vormen voor goederenstromen van en naar de zeehavens van Rotterdam, Amsterdam, Duitsland, Scandinavië en Oost-Europa.

5) Studie stationslocatie hoofdstation Emmen, gemeente Emmen 2011

Deze regio wil zich ontwikkelen tot een logistieke regio van Europese betekenis. Deze ambitie is ondermeer gebaseerd op de volgende sterke punten:

- Strategische ligging tussen de Randstad en het conglomeraat Bremen-Hamburg, met aansluiting op Scandinavië en Oost-Europa.
- Ligging op het snijpunt van grensoverschrijdende, filevrije wegverbindingen (A37, A31 en E233).
- Directe spoorverbinding met het Duitse achterland.
- Aanwezigheid van het grootste industriële cluster van Noord-Nederland, met vestigingen van wereldspelers als DSM, Teijin en Proctor & Gamble.
- Bestaande logistieke faciliteiten als de trimodale Euroterminal Coevorden.
- Via de Euroterminal Coevorden heeft de regio toegang op het Trans-Europese goederenvervoernetwerk van Kombi Verkehr en het Duitse systeem van GüterVerkehrszentren (samen met logistieke knooppunten als Hannover, Wolfsburg en Wilhelmshafen).

Deze sterke punten maken de regio interessant voor de ontwikkeling als logistiek knooppunt voor goederenstromen vanuit de zeehavens richting Noord- en Oost-Europa.

Onder de naam 'Dryport Emmen-Coevorden' werken overheden én ondernemers gezamenlijk aan verbetering van het hele logistieke systeem. Eén van de plannen is om het grootschalige bedrijfengebied van Emmen over het spoor te verbinden met de trimodale Euroterminal in Coevorden. Het doel daarvan is het vrachtverkeer op de weg te verminderen en meer per spoor, of zo mogelijk over water, te vervoeren.

Beperkende randvoorwaarde op de korte termijn is het gebrek aan capaciteit op de spoorlijn Emmen-Zwolle. De onlangs afgekondigde overbelastingverklaring voor de spoorlijn Emmen-Zwolle baart ons ernstige zorgen. Nederland is in Europa een koploper op het gebied van logistiek en heeft hierin ook wereldwijd een sterke positie. Maar willen we onze topositie behouden, dan moet er iets gebeuren. De zeehavens van Rotterdam en Amsterdam kunnen de goederenstromen nauwelijks verwerken en kampen in toenemende mate met congestie, zowel in de haven als op de toegangswegen. Dit is des te zorgelijker omdat het internationale goederentransport alleen maar toeneemt – niet in de laatste plaats door de aanleg van Maasvlakte 2: de containerstromen vanuit Rotterdam naar het Europese achterland zullen de komende jaren verdubbelen. Deze groei heeft ook zijn weerslag op de verbindingen en logistieke knooppunten in het achterland. Hier liggen grote kansen voor Dryport Emmen-Coevorden.

Waar willen we naar toe?

De (duurzame) oplossingen voor verkeersopstoppingen en het intomen van de CO₂-voetprint moeten van de alternatieve modaliteiten spoorwegen en waterwegen komen. De combinatie

met een netwerk van strategisch gelegen logistieke regio's in het achterland biedt daarbij kansen. Deze regio's, waar Emmen-Coevorden er één van is, vormen een belangrijke schakel in de hele keten van goederenvervoer.

5.3 Conclusies

Uitgaande van de uitgangspunten voor het verkeer- en vervoerbeleid 2012-2020 is onze visie gebaseerd op een multimodale aanpak. Wij willen een betere balans aanbrengen tussen de verschillende vervoerswijzen en dat betekent dat we bij iedere vervoersvraag het meest effectieve vervoersmiddel aan kunnen bieden. Dit geldt voor zowel het personenvervoer als het goederenvervoer. Een dergelijke aanpak moet leiden tot een efficiënter verkeer en vervoersysteem en een belangrijke bijdrage leveren aan de gemeentelijke ambities op het gebied van duurzaamheid.

Bij het zoeken naar oplossingen kijken we dan ook verder dan alleen naar de auto. We gaan op zoek naar een optimale benutting van de huidige infrastructuur en streven zoveel mogelijk naar 'win-win oplossingen'. Door slimme maatregelen op bijvoorbeeld de centrumruit van Emmen willen we de bereikbaarheid van het centrum voor het openbaar vervoer en de fiets verbeteren. De auto blijft uiteraard welkom in het centrum, maar gaan we uit van een stand-still-principe ten aanzien van het parkeren. Eventuele pieken in de parkeervraag willen we op afstand opvangen met locaties die aan bestaande OV-lijnen liggen.

De fiets is het meest duurzame vervoersmiddel. Daarom willen wij de ontbrekende schakels in ons fietspadennetwerk alsnog realiseren en het netwerk aanvullen met enkele hoogwaardige fietsverbindingen (superfietspaden).

We kiezen er niet voor om nieuwe transferia te realiseren. Dergelijke transferia vergen onevenredige hoge investeringen, tegen te weinig te verwachten baten. Evenmin zetten we in op een verplaatsing van het station Emmen-Centrum. De kosten wegen niet op tegen de te verwachten opbrengsten. Wel zetten wij samen met de provincie Drenthe sterk in op het verbeteren van de capaciteit van de spoorwegverbinding richting Zwolle/Almelo. We zien hier kansen voor een sterke toename van het aantal passagiers en het goederenvervoer per spoor.

Tenslotte willen wij de kernen in onze gemeente bereikbaar houden door het openbaar vervoer op peil te houden (daar waar mogelijk zelfs te versterken) en het fietsgebruik in algemene zin verder te stimuleren (onder andere door het promoten van de e-bike).

6) Het geregisseerd gebruik van naast elkaar liggende en op elkaar afgestemde vervoersmodaliteiten.

6. Thema's

In dit hoofdstuk besteden we expliciet aandacht aan een aantal thema's die gelden voor het hele verkeer- en vervoerbeleid en die niet ondergebracht kunnen worden bij een van de modaliteiten: verkeersveiligheid, duurzaamheid, milieukwaliteit, ruimtelijke kwaliteit, verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement.

6.1 Verkeersveiligheid

Wij vinden het belangrijk dat inwoners en bezoekers van onze gemeente zich veilig kunnen verplaatsen en zich ook veilig voelen. Vooral de kwetsbaren onder ons, waaronder kinderen en senioren, verdienen extra aandacht. Daarom willen wij het aantal ernstige verkeersslachtoffers (ziekenhuisbezoek) in 2020 met 50% terugbrengen ten opzichte van het aantal in 2008. Dit betekent in 2020 maximaal 36 ernstige slachtoffers in onze gemeente. Deze doelstelling is een aanscherping van de doelstellingen die het rijk stelt op het gebied van veiligheid.

Ruim 95% van alle ongevallen is het gevolg van menselijk falen. Het is dan ook essentieel te blijven investeren in voorlichting en educatie. We willen verkeersdeelnemers met preventief beleid opleiden tot veilige verkeersdeelnemers. Daarom gaan we door met het uitvoeringsprogramma Verkeerseducatie dat we jaarlijks samen met onze buurgemeentes Borger-Odoorn en Coevorden en de provincie Drenthe opstellen. In dit programma worden activiteiten

opgenomen die voor alle doelgroepen beschikbaar moeten zijn, van peuter tot senior en van fietser tot motorrijder.

Naast het opleiden van verkeersdeelnemers vinden we ook het 'beoordelen' van het rijgedrag belangrijk. Daarbij gaat het om het bekeuren van overtredingen, maar ook om aandacht voor het belonen van goed gedrag. Samen met onze partners gaan we door met het opzetten en optimaliseren van het project 'Informatie gestuurd verkeerstoezicht'. In dit project worden meetgegevens (snelheid en intensiteiten), ongevalldata en justitiële data als basis voor handhaving gebruikt. Ook willen we sterker inzetten op de aanpak van asociaal rijgedrag. Samen met politie en justitie bekijken we de mogelijkheden van een proef om de hier bedoelde verkeersdeelnemers verplicht deel te laten nemen aan rijvaardigheidstrainingen.

Het veilig inrichten van ons wegennet blijft hoge prioriteit houden. De weggebruiker moet aan de inrichting van de weg kunnen herkennen welk rijgedrag er van hem wordt verwacht. Uiterlijk 2015



zijn onze wegen in het buitengebied ingericht volgens de Essentiële Herkenbaarheidkenmerken (EHK). Snelheidsremmende maatregelen willen we met mate toepassen, met name bij speelplaatsen, drukke fietsroutes, lange rechtstanden en bij sluiproutes). Wij zijn daarbij van mening dat de weggebruiker zelf ook verantwoordelijkheden heeft. Een mooi voorbeeld van hoe een beroep kan worden gedaan op de eigen verantwoordelijkheid, is het toepassen van de 'shared space'-gedachte. In Barger-Compasuum en Zwartemeer hebben wij hiermee goede ervaringen opgedaan .

Veel ongevallen gebeuren op wegen met een snelheidsregime van 50 of 80 km per uur. Deze wegen maken deel uit van ons hoofdwegennet en verdienen extra aandacht. Wij willen het oversteken van deze wegen voor langzaam verkeer verbeteren, bijvoorbeeld door het veiliger maken van de oversteekplaats of door het aanleggen van fietstunnels. Ook willen we de weggebruiker beter informeren over het snelheidsregime dat op deze wegen

geldt. De essentiële herkenbaarheidkenmerken leveren hier een grote bijdrage aan.

Kinderen zijn onze toekomst. Daarom geven we extra aandacht aan de inrichting van speelplaatsen en de schoolomgeving. We verbeteren onveilige oversteekplaatsen en ondersteunen verkeersbrigadiers. En vanuit het motto 'jong geleerd is oud gedaan', helpen wij de scholen bij het uitvoeren en organiseren van verkeersprojecten en voorlichtingsactiviteiten. Ouders willen wij stimuleren om hun kinderen met de fiets naar school te brengen. Hierdoor wordt het rustiger in de schoolomgeving en bovendien ontwikkelt het kind belangrijke verkeersvaardigheden die op latere leeftijd van pas komen.

Bushaltes zetten we zoveel mogelijk in als 'snelheidsremmers'. Waar mogelijk combineren we de haltes met oversteekplaatsen, plateaus en wegversmallingen. Locaties nabij voorzieningen en scholen (waar snelheidsremmers vaak al gewenst zijn) zijn hiervoor geschikt.



6.2 Duurzaamheid

Maatschappelijk gezien is mobiliteit erg belangrijk. Vanuit milieuoogpunt is het echter wenselijk mobiliteit zoveel mogelijk te beperken of er in elk geval voor te zorgen dat mensen een bewuste keuze maken voor een vervoersmodaliteit. In de (nabije) toekomst wordt duurzame mobiliteit steeds belangrijker. Hieronder verstaan we mobiliteit met zo min mogelijk schade aan milieu, natuur en landschap. Wij willen het gebruik van de (elektrische) fiets in het woon- en werkverkeer bevorderen door te investeren in ons fietspadennetwerk en voldoende openbaar toegankelijke oplaadpunten. Daarnaast willen wij het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen (bijvoorbeeld de elektrische auto) bevorderen door gereduceerde parkeertarieven. In overleg met het OV-bureau Groningen Drenthe en werkgevers gaan we na welke mogelijkheden er zijn om aantrekkelijke OV-arrangementen samen te stellen voor woon-werkverkeer. Ook op het gebied van vrijetijdsbesteding (winkelcentrum/dierentuin) zien wij mogelijkheden voor gerichte OV-acties.

Teveel autoverkeer

We verplaatsen ons teveel met de auto, waardoor bereikbaarheid en leefbaarheid in gevaar komen. Duizenden auto's rijden iedere dag om en door Emmen. Om naar het werk te gaan, om winkels en bedrijven te bevoorraden, om kinderen naar school te brengen, om te recreëren, om te winkelen of om op bezoek te gaan. Ons autogebruik zorgt voor een steeds slechtere bereikbaarheid, moeilijk oversteekbare wegen, parkeerproblemen in woonwijken en dorpscentra, verkeersonveilige situaties rond scholen en verontreinigde lucht.

Anders en duurzamer verplaatsen

Willen we mobiel blijven en de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid op peil houden, dan moeten we ons anders en duurzamer gaan verplaatsen. We moeten voorrang geven aan oplossingen via slimmer reizen en/of het beter benutten van bestaande infrastructuur. Waar het echt niet anders kan, realiseren we nieuwe infrastructuur. De zogenaamde ladder van Verdaas vormt hierbij de leidraad. Ook willen we meer aandacht besteden aan het stimuleren van het gebruik van alternatieve vervoerwijzen voor de auto, zoals het openbaar vervoer, de fiets en lopen. Een duurzaam verkeer- en vervoerbeleid vereist ook passend flankerend beleid op het gebied van parkeren, mobiliteitsmanagement, dynamisch verkeersmanagement, ruimtelijke ordening en het stimuleren van duurzame vervoersmiddelen. Op deze wijze kunnen we een duurzame koers varen en de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in de gemeente Emmen duurzaam verbeteren.

Elektrisch rijden

Wij zien een grote toekomst voor het elektrisch rijden. Naast een vermindering van de uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof, draagt

elektrisch rijden bij aan een vermindering van het verkeerslawaai. De leefbaarheid van de steden en dorpen wordt daarmee sterk vergroot. Door op strategische locaties (bijvoorbeeld in het centrumgebied) oplaadpalen aan te (laten) bieden willen wij hier aan bijdragen.

6.3 Milieukwaliteit

Luchtkwaliteit

Op grond van de Wet milieubeheer moet een planvoornemen beoordeeld worden op de effecten voor de luchtkwaliteit. Een verkeer- en vervoersplan wordt hierbij met name genoemd. Onder bepaalde voorwaarden mogen we hiervan afzien: als het aannemelijk is dat er geen sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden van de luchtvervuilende stoffen of als de verwachte toename van de vervuiling minder is 3%. De ambitie van dit GVVP is om te zorgen voor een verschuiving in de balans tussen de verschillende vervoerswijzen (modal split). Concreet: we streven naar een afname van het autogebruik en een toename van het OV- en fietsgebruik. Ook een eventuele groei in het aantal vervoersbewegingen willen we opvangen met het OV of de fiets. Dit betekent dat per saldo het aantal autoritten niet toeneemt en dat er geen sprake is van een toename van de luchtverontreiniging. Uiteraard kunnen bepaalde keuzes op wegvakniveau tot een verslechtering van de milieusituatie ter plaatse leiden. Een voorbeeld hiervan is de verwachte toename van het verkeer op de Frieslandroute als gevolg van het afsluiten van de Odoornweg en de Ermerweg. Bij de daadwerkelijke uitvoering van de voorgenomen maatregelen bekijken we wat het effect is op de luchtkwaliteit. Ook de toename van het gebruik van elektrisch aangedreven vervoersmiddelen (e-cars, e-bikes, e-scooters) heeft een positief effect op de luchtkwaliteit.

Geluid

Door de beoogde afname van het autoverkeer en de opkomst van de elektrisch aangedreven vervoersmiddelen, neemt de totale geluidsuitstoot van het autoverkeer af. Op wegvakniveau kan wel sprake zijn van een toename. Uiteraard nemen we hierbij de kaders van de Wet geluidhinder in acht.

Externe veiligheid

We willen de risico's op ongelukken waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, zoveel mogelijk beperken. Daarom heeft de gemeente Emmen de route gevaarlijke stoffen vastgelegd. De A37, de N862 en de Rondweg zijn aangewezen voor het transport van gevaarlijke stoffen.

6.4 Ruimtelijke kwaliteit

Bij de inpassing van de voorgestelde maatregelen in de openbare ruimte leggen we de lat hoog. Door de ingrepen te toetsen aan het

begrip 'ruimtelijke kwaliteit' krijgen deze uitvoeringsmaatregelen een geschikte invulling. Het begrip 'ruimtelijke kwaliteit' laat zich het beste omschrijven als een verzameling van de volgende bouwstenen:

- gebruikerswaarde (samenhang, functie, integratie)
- belevingswaarde (identiteit, herkenbaarheid, attractiviteit)
- toekomstwaarde (duurzaamheid, aanpasbaarheid, flexibiliteit)

Voor de begrippen herkenbaarheid en identiteit zijn van belang voor een goede inpassing van het infrastructuurnetwerk in de omgeving.

Voorbeeld uitwerking ruimtelijke kwaliteit

De ruimtelijke structuur van Emmen is, vooral op hoofdstructuurniveau, toegespitst op het autogebruik. Door het autogerichte beleid te transformeren naar een multimodaal beleid, komt er nadrukkelijk aandacht voor andere verkeersstromen. Een superfietsroute is een goed voorbeeld van een manier om verkeersstromen los te koppelen en een veiligere routing te creëren, waardoor een meer leefbare ruimtelijke omgeving ontstaat. De multimodale gedachte betekent overigens niet dat het autogebruik onbelangrijk wordt. Net zoals andere verkeersstromen blijft routing en bereikbaarheid van de auto een belangrijke rol spelen. Vanwege krimp, en daardoor de concentratie van voorzieningen in de kern Emmen, moeten we aandacht besteden aan verbindingen naar de buitendorpen. Voor een goede leefomgeving is het van belang dat infrastructuur goed past in de ruimtelijke omgeving.

Deze ruimtelijke omgeving kan zowel stedelijk als landschappelijk zijn. Oog voor de kwaliteit van de omringende ruimte is en blijft van essentieel belang. De gebruiker van de openbare ruimte is immers gebaat bij een overzichtelijke en heldere openbare ruimte met een herkenbaar straatbeeld. Of mensen een locatie als prettig ervaren, hangt van veel factoren af. Voorbeelden zijn het terugdringen van parkeren in het maaiveld, het bevorderen van de sociale veiligheid, straatprofielen met voldoende ruimte voor langzaam verkeersstromen en het beperken van overlast als geluidshinder en wildparkeren.

6.5 Verkeersmanagement

Verkeersmanagement is het zo goed mogelijk benutten van de capaciteit van het netwerk om de doorstroming te optimaliseren en de bereikbaarheid van bestemmingen in Emmen te verbeteren. Met de maatregelen willen we de routekeuze van de weggebruiker beïnvloeden.

In de plaats Emmen zijn in het verleden diverse doorgaande autoroutes voorzien van bewegwijzering. Intussen zijn nieuwe snelle en duurzame routes aangelegd. Enkele voorbeelden zijn de route via de Weerdingerstraat (nu via de N391) en de route naar Klazienaveen via Hondsrugweg-Dordsestraat-N862 (nu via de N34 en A37). We gaan de bestaande bewegwijzering aanpassen om het doorgaand autoverkeer zo snel mogelijk te verwijzen naar de N34, A37 en N391.



In Emmen-stad is aanvullende losse bewegwijzering voor de auto geplaatst. Dit varieert van een paar borden tot een routeverwijzing. We zullen nut en noodzaak hiervan opnieuw bekijken. Als de bewegwijzering noodzakelijk is, gaan we na of we het op kunnen nemen in de bestaande bewegwijzering of dat we het onderbrengen in een aanvullend lokaal systeem. Voor een efficiënt gebruik van de parkeervoorzieningen zorgen we voor een interne parkeerrouteverwijzing op de kruispunten:

- Frieslandweg-Westeind
- Hondsrugweg-Frieslandweg-Weerdingerstraat
- Hondsrugweg-Westerstraat
- Hondsrugweg-Nieuwe parkeergarage Willinkplein
- Hondsrugweg-Van Schaikweg
- Hondsrugweg-Ermerweg-Dordsestraat.

De werking van het dynamisch onderdeel van de P-route vereist actuele gegevens over de bezetting en het aantal vrije plaatsen van de parkeervoorzieningen. We willen deze gegevens graag opslaan in een aparte database, een monitoringssysteem, dat kan informatie kan leveren over aantallen, bezetting en tijd. Dit parkeerverwijssysteem kunnen we uitbouwen met bijvoorbeeld dynamische route informatiepanelen (DRIP's) op de N34 en N862 (Emmen-Klazienaveen). Al met al streven we naar een dynamisch verkeersmanagementssysteem dat bij evenementen of piekdagen van het nieuwe Belevenspark alternatieve routes en parkeervoorzieningen aandraagt, zoals de Meerdijk of station Emmen-Zuid.

6.6 Mobiliteitsmanagement

Verkeersmanagement wordt vaak gecombineerd met mobiliteitsmanagement. Mobiliteitsmanagement biedt onder meer bedrijven de mogelijkheid actief invloed uit te oefenen om het autogebruik in het woon-werkverkeer te verminderen. Dit geldt zeker voor situaties waar het openbaar vervoer meer of in beperkte mate een oplossing kan bieden. Oplossingsrichtingen voor vergroening van het verkeer worden ook wel uitgedrukt in de vier v's:

- voorkomen van ritten (thuiswerken)
- verkorten van de reisafstand (dichter bij het werk wonen)
- veranderen van reisgedrag (op de fiets)
- verschonen van de mobiliteit (schonere voertuigen stimuleren)

Om hier invulling aan te geven, willen we met een aantal grote werkgevers binnen onze gemeente afspraken maken om het reisgedrag van werknemers te veranderen (het 'nieuwe werken'). Hierbij valt te denken aan grootverbruikcontracten en marketingsacties in het openbaar vervoer. Daarnaast willen wij het middels het prijsmechanisme de keuzes van mensen voor een ander vervoermiddel dan de auto, beïnvloeden (modal split). Bij (her-)ontwikkeling kijken we bewust naar mogelijkheden die onze multimodale doelstellingen bevorderen. Voorbeelden zijn



fysieke maatregelen die bepaalde standaardkeuzes in ons reisgedrag beïnvloeden, zoals het weren van auto's op rechtstreekse verbindingen en het faciliteren van het OV en de fiets. Tenslotte willen wij door middel van verschillende campagnes de reiziger op alternatieven wijzen (beïnvloeden van de motivatie). Op die hierboven beschreven manier willen we het gedrag, de situatie en de motivatie van de verkeerdeelnemer beïnvloeden.

6.7. Conclusies

Samenvattend maken wij ons de komende jaren sterk voor een veiliger en duurzamer verkeer- en vervoersysteem en een leefbare omgeving met voldoende ruimtelijke kwaliteit. Naast fysieke maatregelen richten we onze pijlen op betere opleiding en voorlichtingen en het actief promoten van duurzaam mobiliteits-gedrag, zoals het OV-gebruik. Het faciliteren van oplaadpunten voor elektrische auto's en fietsen op strategische punten is hiervan een goed voorbeeld. Ook afspraken met het bedrijfsleven over thuiswerken en het anders vormgeven van het woon-werk- of recreatief verkeer kunnen onze doelstellingen aanzienlijk dichterbij brengen. Een goede routing tenslotte, levert een belangrijke bijdrage aan de vindbaarheid van belangrijke bestemmingen in Emmen en versterkt de identiteit van de stad Emmen.

7. Gebiedsgerichte uitwerking

In dit hoofdstuk schetsen wij in hoofdlijnen de uitwerking van het multi-modaal verkeers- en vervoersbeleid op gebiedsniveau. In het meerjarenuitvoeringsprogramma dat bij dit GVVP hoort hebben we de maatregelen nader omschreven en aangegeven waar prioriteiten liggen.

7.1 Externe hoofdverkeersstructuur

A 37/E 233

De zuidas A37-E233 is voor de regio Zuidoost-Drenthe van grote strategische betekenis. De zuidas geeft een directe en snelle verbinding met het westen van Nederland en met Noord- en Oost-Europa. De E233 is op Duits grondgebied echter nog niet af; samen met medeoverheden in Nederland en Duitsland blijven wij ons inzetten om het gedeelte van de E233 tussen de A31 (bij Meppen) en de A1 (bij Cloppenburg) uit te voeren als een twee keer tweebaans autosnelweg.

N 34

De provincie Drenthe is begonnen om de N34 om te bouwen tot een volwaardige stroomweg (100 km p/u en ongelijkvloerse aansluitingen). Dat vinden wij een goede zaak. Het inmiddels gerealiseerde deel levert een belangrijke bijdrage aan een adequate bereikbaarheid van onze regio. Het werk aan de N34 is echter niet af; wij noemen hierna de geplande maatregelen waarover de provincie en de betrokken gemeenten het eens zijn.

- *Opheffen afslag Emmen-Noord:*

Op basis van de studie Eindbeeld Rondweg/N391/N862 zetten wij in op een afsluiting voor het verkeer van de huidige gelijkvloerse aansluiting Emmen-Noord. De dorpen Odoorn, Valthe en Klijndijk krijgen een nieuwe aansluiting op de N34. Naast grotere verkeersveiligheid draagt de maatregel ook bij aan het verminderen het doorgaand verkeer op de Hondsrugweg. Het bundelen van de aanrijdroute over de Frieslandroute langs de karakteristieke essen versterkt bovendien de identiteit van Emmen.

- *Geen verdubbeling N34 tussen de afslag Emmen-Zuid en Emmen-Centrum*

De structuurvisie Emmen 2020 bevat een nadere verkenning van een verdubbeling van de N34 tussen de afslag Emmen-Zuid en Emmen-Centrum. Met behulp van het verkeersmodel is berekend of zo'n verdubbeling leidt tot een substantiële verbetering van de bereikbaarheid van Emmen. Dit blijkt niet het geval en daarom pakken we dit onderdeel uit de structuurvisie niet op in het GVVP.



- *Aansluiting Emmen-Zuid op N34 ombouwen tot ongelijkvloers knooppunt*

Op grond van de studie Eindbeeld Rondweg/N391/N862 willen we van de aansluiting Emmen-Zuid op de N34 een ongelijkvloers knooppunt maken. Deze maatregel betekent een sterke verbetering van de doorstroming op zowel de N34 als op de Rondweg.

N862

De provinciale N862 is een belangrijke schakel in het hoofdwegenet van Emmen. De weg ontsluit de industrieterreinen Bargermeer, de bedrijvenlocaties A37 en Pollux en is als beeldbepalende toegangsweg een belangrijke identiteitsdrager voor Emmen. De weg sluit bij Klazienaveen aan op de (inter-)nationale route van de A37/E233. Op deze weg doen zich met name in de spijtstijden capaciteitsproblemen voor. Het bedrijfsleven heeft tijdens de luister- en vertelronden hiervoor aandacht gevraagd. De N862 heeft een strategische functie voor de verdere ontwikkeling van de werkas. In overleg met de wegbeheerder vullen we daarom de onderzoeksstudie uit 2010 aan met een multimodale zienswijze en voegen we er de (mogelijke) economische betekenis van een capaciteituitbreiding aan toe.

Ermerweg

We willen het centrumverkeer zoveel mogelijk gedoseerd richting het centrum laten rijden. Vanuit die visie leiden we het verkeer vanuit zuidwestelijke richting via de Rondweg-Hondsrugweg danwel de N34-N381. Om ervoor te zorgen dat automobilisten deze routes ook daadwerkelijk nemen, sluiten we de Ermerweg tussen de Nieuw-Amsterdamsestraat en de Rondweg voor het doorgaand gemotoriseerd af. Daarmee verdwijnt bovendien een verkeersonveilig kruispunt en verbetert de leefbaarheid in Noordbarge. Het afsluiten van de Ermerweg maakt ook een volledig ongelijkvloerse aansluiting van de Rondweg op de N34 mogelijk. Voor de huidige carpoolplaats en buslijn 21 gaan we op zoek naar een alternatieve locatie/route.

N391

In het verkeers- en vervoersplan van de provincie Drenthe (2007) valt de N391 in de categorie 'stroomweg'. Het wegbeeld van de N391 voldoet echter niet aan de inrichtingseisen voor een stroomweg: er zijn gelijkvloerse aansluitingen, teveel aansluitingen en de weg- en bermbreedte is te smal. We gaan N391 dan ook reconstrueren tot een volwaardige stroomweg, inclusief een ongelijkvloerse aansluiting voor Nieuw-Weerdinge en Roswinkel (N379) en een onderdoorgang voor lokaal (landbouw)verkeer ter plaatse van de Pottendijk. We onderzochten⁷⁾ of het verplaatsen van de aansluiting Nieuw-Weerdinge, al dan niet in combinatie met de aansluiting Pottendijk, zinvol is. Conclusie is dat het niet tot een dusdanige structurele verbetering leidt dat de kosten opwegen tegen baten.

Rondweg

In zowel het gemeentelijk- als provinciaal verkeers- en vervoersplan is de Rondweg gecategoriseerd als een weg met een stroomfunctie. In de huidige situatie voldoet deze weg echter niet aan de inrichtingseisen (EHK) voor een dergelijke weg. Uit de studie Eindbeeld Rondweg/N391/N862 blijkt dat de Rondweg nog een groot aantal gelijkvloerse aansluitingen kent. Wil de Rondweg echt functioneren als stroomweg, dan is een breed en ingrijpend pakket van maatregelen noodzakelijk. In 2011 brachten de provincie Drenthe en de gemeente Emmen een lange termijnvisie Wegenstructuur N391/Rondweg/N862 uit. In deze visie wordt de Rondweg omgebouwd tot een volwaardige stadsautoweg met een beperkt aantal ongelijkvloerse aansluitingen. Naast een direct voordeel voor bereikbaarheid, draagt een verbeterde Rondweg bij aan de positieve beleving en identiteit van Emmen als stad. In overleg met de Vereniging Parkmanagement Bedrijventerreinen Emmen kijken we naar een oplossing voor de aansluiting van de Rondweg op de Philius Foggstraat.

Een uitvoering als stroomweg betekent ook dat landbouwverkeer niet langer gebruik kan maken van de Rondweg. Samen met LTO gaan we kijken naar alternatieven.

Geen verkenningenstudie noordelijke Rondweg

De aanleg van het noordelijk tracé staat al langer op de agenda. Verkeersstudies laten zien dat de aanleg van een noordelijke Rondweg een beperkte bijdrage levert aan de oplossing van een deel van de bereikbaarheidsproblemen in de noordelijke wijken van Emmen. In dit GVVP doen wij geen voorstel tot uitvoeren van een verkenningenstudie noordelijke Rondweg.

Geen verplaatsing van het station Emmen-Centrum

Samen met de provincie Drenthe en het Openbaar Vervoer Groningen Drenthe voerden we een 'quick scan' uit. Daaruit bleek dat een verplaatsing van het station Emmen-Centrum niet leidt tot een substantiële toename van het aantal reizigers. Met de verplaatsing is voorts een investering gemoeid van enkele tientallen miljoenen euro's. Een verplaatsing van het station komt daarom in dit GVVP niet aan de orde.

7.2 Interne hoofdstructuur

7.2.1 De Stad

Centrumruit

Als we geen maatregelen nemen, neemt de verkeersdruk op de wegen van de centrumruit toe en kan de ruit het in 2020 te verwachten verkeersaanbod niet meer verwerken. Dit blijkt uit een bereikbaarheidsstudie uit 2009. Een grootschalig kentekenonderzoek uit 2008 toont aan dat 75% van het verkeer op de wegen van de centrumruit een bestemming heeft in dit gebied. Met andere woorden: de wegen op de ruit functioneren in mindere mate als

7) Onderzoek Noord-zuid verbinding, gemeente Emmen 2012

route voor het doorgaande verkeer. Maatregelen richten we daarom in eerste instantie op een betere en slimmere benutting van de huidige infrastructuur. Daarbij hebben met name ook de overige modaliteiten (bus en fiets) een prominente rol. We streven naar meer samenhang tussen de functie, het gebruik en het beeld van de wegen. In het straatbeeld is herkenbaarheid van nadrukkelijk belang. De gebruiker van de openbare ruimte moet zich bewust zijn van zijn positie en de relatieve korte afstand tot het centrum. OV-haltes willen wij op een hoogwaardige uniforme wijze vormgeven.

Hondsrugweg

De Hondsrugweg is de centrale toegangsweg tot het stadscentrum en wordt heel intensief gebruikt. Met de uitvoering van de plannen voor de centrumvernieuwing neemt de verkeersdruk op de Hondsrugweg naar verwachting toe. De Hondsrugweg zal zich ontwikkelen tot een weg met een bestemmingsfunctie. Dat betekent dat de stedelijke voorzieningen en de daarbij behorende parkeerfaciliteiten goed bereikbaar moeten zijn. De inrichting van de Hondsrugweg en de daarbij behorende verkeersmanagementsystemen stemmen we hierop af. We ontmoedigen het doorgaand verkeer op de Hondsrugweg door deze weg meer in te richten voor het bestemmingsverkeer en door een adequate wegbewijzing toe te passen. Bij de belangrijkste publiekstrekkingen aan de Hondsrugweg moet het goed openbaar vervoer goed geregeld zijn. Dit betekent snelle en frequente OV-verbindingen richting het station, de wijken en de regio. De haltes hebben een hoogwaardige uitstraling en liggen op een zo kort mogelijke afstand van de bestemmingen. De fietser van en naar het centrum krijgt vaker groen licht. De Hondsrugweg krijgt straks het karakter van een stadsboulevard; naast een verkeersader wordt het ook een groene structuurdrager met wandel-/fietsboulevard.



Wegen in het stationsgebied

Het gebied Boslaan-Kolhoopstraat-Hoofdstraat- Weerdingerstraat functioneert in de verkeersafwikkeling als een flessenhals. We willen de rijrichting in de Kolhoopstraat omdraaien en het oost-west autoverkeer over het stationsplein leiden. Dit heeft meerdere voordelen voor de verschillende modaliteiten. Ten eerste ontstaat er ruimte voor een vrije busbaan vanaf het station in westelijke richting, waardoor bussen sneller richting de Hondsrugweg kunnen rijden. Ten tweede verdwijnt het doorgaande verkeer uit de Stationsstraat, wat de route aantrekkelijker maakt als voetgangersroute richting het centrum. Ten derde wordt het stationsplein beter bereikbaar voor het autoverkeer en verbetert de verkeersafwikkeling op de rotonde in de Weerdingerstraat. Ten slotte biedt de oplossing kansen om de fietsverbindingen richting het station veiliger in te richten.

Delen van de Hoofdstraat en ook de Stationsstraat krijgen met deze maatregelen een veel rustiger verkeersbeeld. Door een verbetering van de leefbaarheid en een versterking van de identiteit versterken we de ruimtelijke kwaliteit. Immers, het meest noordelijke gedeelte van de Hoofdstraat kunnen we dan meer inrichten als een verblijfsgebied, wat ook de interactie met de rest van de Hoofdstraat verbetert. Met name de hoek Stationsstraat/Hoofdstraat wordt hiermee verkeersveiliger.

Boermarkeweg

Voor de Boermarkeweg geldt hetzelfde als voor de Hondsrugweg: 75% van het verkeer is bestemmingsverkeer. Ook deze weg wordt veel gebruikt. In de luister- en vertelrondes van het GVP is bij herhaling gewezen op opstoppingen op de Boermarkeweg. De reistijden naar het Scheperziekenhuis zijn, met name in de spits, niet betrouwbaar. Om de bereikbaarheid van dit deel van de centrumruimte te vergroten, zetten wij in op een pakket van samenhangende maatregelen. In eerste instantie willen we de belangrijkste fietskruispunten (Angelsloerdijk en Oude Markeweg) ongelijkvloers maken. Daarnaast willen wij op de toeleidende wegen naar het ziekenhuis een aparte busstrook aanleggen waar ook de hulpdiensten gebruik van kunnen maken. In noordelijke richting kunnen we deze strook combineren met de uitvoegstrook richting het ziekenhuisterrein. Het aantal aansluitingen willen we minimaliseren. In ieder geval willen we de Angelsloerdijk afsluiten voor het autoverkeer (in combinatie met de aanleg van een fietstunnel). De Angelsloerdijk krijgt een nieuwe ontsluiting via de Statenweg. Tenslotte willen wij met de grotere werkgevers afspraken maken op het gebied van mobiliteitsmanagement.

Van Schaikweg

We willen het verkeersaanbod vanaf de Van Schaikweg op de Hondsrugweg en de Boermarkeweg terug dringen. Maatregelen moeten leiden tot een afwaardering van de Van Schaikweg voor het autoverkeer en een opwaardering van de weg als OV-as, inclusief volwaardige fietsverbinding richting de scholen. Hierdoor dwingen we het autoverkeer om meer gebruik te maken van de centrumruimte.



en ontsluiten we de voorzieningen langs de Van Schaikweg op een adequate manier via het OV en fiets. De maatregelen zorgen ook voor een belangrijke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in dit deel van het centrum.

Dordsestraat

Door de verschillende maatregelen in het centrumgebied van Emmen zal het verkeer op de Dordsestraat toenemen. Om de doorstroming te waarborgen, willen wij in eerste instantie een 'by-pass' realiseren op het kruispunt Hondsrugweg–Dordsestraat (vanuit zuidelijke richting). Op langere termijn plannen we een ongelijkvloerse oversteek voor fietsverkeer voor de nieuwe fietsverbinding langs het spoor, al dan niet gecombineerd met een ondertunneling van de Dordsestraat ter hoogte van het spoor. Dit laatste heeft te maken met de beoogde frequentieverhoging op het spoor, waardoor de spoorweg elk kwartier zal sluiten.

Nieuw-Amsterdamsestraat

De Nieuw-Amsterdamsestraat vormt een belangrijke route vanaf de A37 richting het centrum van Emmen. In de structuurvisie Emmen 2020 is het deel ten zuiden van de aansluiting met de Rondweg aangewezen als een van de belangrijkste beeldbepalende invalswegen van Emmen. Uitgangspunt is om het centrumverkeer zoveel mogelijk gedoseerd richting het centrum laten stromen, via de daarvoor meest geschikte wegen. Daarom stellen we voor om het doorgaande autoverkeer (exclusief OV en taxi) op de Nieuw-Amsterdamstraat ten noorden van de Brinkenweg te ontmoedigen. Door een continuïteit in het wegbeeld moet het verkeer als het ware vanzelfsprekend de route Nieuw-Amsterdamsestraat-Rondweg-Hondsrugweg kiezen. Deze maatregel moet ervoor zorgen dat de verkeersintensiteit ten noorden van de Brinkenweg afneemt.

Stadion Meerdijk

Stadion Meerdijk biedt door de aanwezigheid van voldoende parkeergelegenheid en een aantal bestaande buslijnen kansen voor P+R. Bij evenementen in de binnenstad of op piekmomenten kan eenvoudig worden teruggevallen op de beschikbare capaciteit alhier.

Emmerhout

De herstructurering van het winkelcentrum Emmerhout betekent een begin van een transformatie van de Houtweg van verkeersader tot verblijfsgebied. Dit komt tot uitdrukking in het toelaten van fietsers en voetgangers (met gelijkvloerse oversteekplaatsen), door de aanleg van parkeerplaatsen naast de rijbaan en door de materiaalkeuze. Om de entrees van het verblijfsgebied te verduidelijken, moeten we ook de aanloopwegen er naar toe aanpakken. Dat kan onder andere door het rechte trekken van de huidige onlogische fietsroutes door Emmerhout, zoals ook staat in het Masterplan Emmerhout.

Angelslo

Het winkelcentrum Angelslo trekt veel bezoekers, ook van buiten de wijk. Het parkeerterrein van het winkelcentrum wordt ontsloten via de krappe Peysershof. De parkeerdruk is er erg hoog. Aan de Ubbekingecamp staat sporthal Angelslo. Bij sportevenementen staan de woonstraten vol met geparkeerde voertuigen. We willen daarom een nieuw parkeerterrein aanleggen tussen het winkelcentrum en de sporthal. Het parkeerterrein moet direct ontsloten worden vanaf de Statenweg. Dit is ook voorgesteld in het Masterplan Angelslo. Op de Statenweg vinden bovengemiddeld veel ongevallen plaats. Met het aansluiten van de Stadionweg op de Statenweg neemt het verkeer alleen nog maar toe. Wij willen maatregelen treffen om de oversteekbaarheid van de Statenweg te verbeteren en de veiligheid te waarborgen. Uiteraard moet we hierbij rekening houden met het belang van de Statenweg als OV-as.

7.2.2 De Monden

N391 / Pottendijk

Met de aanleg van de N391 in 2000 is een rotonde aangebracht ter hoogte van de Pottendijk. Deze rotonde was noodzakelijk om landbouwverkeer op een veilige manier over te kunnen laten steken. Inmiddels is deze rotonde een belangrijke ontsluiting van het geluidsportcentrum Pottendijk geworden. Ook veel inwoners van Nieuw-Weerdinge gebruiken deze rotonde om op de Rondweg en N391 te komen. Dit zorgt voor ongewenste situaties op de route Tweede Kruisdiep-Siepelveenwijk.

Voor dit GVVP zijn verschillende onderzoeken verricht om de bereikbaarheid van dit deel van de gemeente te verbeteren. Hieruit komt een voorkeursvariant naar voren: het opwaarderen van de N391 tot volwaardige stroomweg, in combinatie met één aansluiting bij de N379 én een landbouw-tunnel bij de Pottendijk. Nieuw-Weerdinge is vanaf de N391 prima via de Roswinkelerstraat te bereiken. Wij kiezen niet voor een volwaardige aansluiting op de N391 ter hoogte van het Oude Schuttingskanaal. Dit heeft te maken met de onderbreking van de doorgaande verbinding N379 (de weg Zwartemeer–Emmer-Compascuum–Nieuw-Buinen) en de verwachte verkeerstoename op het Eerste Kruisdiep in Nieuw-Weerdinge. Het Eerste Kruisdiep is niet geschikt als alternatieve hoofdentree van de kern Nieuw-Weerdinge (in plaats van het Weedingerkanaal). Met de opwaardering van de N391 tot volwaardige stroomweg neemt een autorit richting Emmen straks minder tijd in beslag dan nu. De maximaal toegestane snelheid gaat immers omhoog naar 100 km/uur en de twee rotondes verdwijnen. Deze oplossing gaat bovendien het sluipverkeer op de route Pottendijk–Nieuw-Weerdinge tegen. De voorkeursvariant houdt tevens in dat wij de route Emmerweg–Geluidsportcentrum, via de Vegterswijk, opwaarderen om het geluidsportcentrum bereikbaar te houden.

Overige knelpunten

Tijdens de luister- en vertelavonden kwamen veel knelpunten naar voren op gebied van de verkeersveiligheid, tekort aan parkeervoorzieningen en de beperkte toegankelijkheid van OV-voorzieningen. De meeste knelpunten hebben te maken met uitvoering, onderhoud en beheer. Zoals ook staat in de structuurvisie Detailhandel, willen wij het winkelcentrum van Emmen-Compascuum goed bereikbaar houden met een duidelijke routing en voldoende parkeergelegenheid. Ook willen wij in het winkelcentrum een kwalitatief hoogwaardige OV-halte realiseren.

7.2.3 De Blokken

Antares

Het capaciteitstekort van de rotonde Antares zorgt vaak voor matige bereikbaarheid van Klazienaveen in de spitsperiode. We gaan de capaciteit van de weg naar Klazienaveen uitbreiden en de capaciteit

van deze rotonde vergroten. Dit verbetert ook de situatie op de Antares(-rotonde).

Pollux-Mr Ovingstraat

Op een aantal plaatsen, onder meer bij de Mr. Ovingstraat en bedrijventerrein Pollux, ontbreken belangrijke schakels in het fietspadennetwerk. Omdat het hier gaat om een doorgaande route voor het fietsverkeer, willen we het netwerk op de genoemde trajecten aanvullen. De sociale veiligheid van de fietstunnel onder de A37 (tussen de Kazerneweg en de Streek) gaan we verbeteren.

Overige knelpunten

Tijdens de luister- en vertelavonden kwamen veel knelpunten naar voren op gebied van de verkeersveiligheid, tekort aan parkeervoorzieningen en de beperkte toegankelijkheid van OV-voorzieningen. De meeste knelpunten hebben te maken met uitvoering, onderhoud en beheer. Zoals ook staat in de structuurvisie Detailhandel, willen wij het winkelcentrum van Klazienaveen goed bereikbaar houden met een duidelijke routing en voldoende parkeergelegenheid. Ook willen wij in het winkelcentrum Klazienaveen de huidige bushaltevoorzieningen opwaarderen.

7.2.4 De Velden

Erica

De verkeersveiligheid in de Havenstraat is momenteel te laag. Uit de huidige inrichting van de weg kan de weggebruiker niet afleiden welk rijgedrag er van hem wordt verwacht. Wij willen deze weg dan ook verkeersveiliger inrichten.

Nieuw-Amsterdam

Voor Nieuw-Amsterdam willen wij de mogelijkheid van een nieuwe buslijn richting de nabije dorpen verder onderzoeken.

Schoonebeek

Het oversteken van de Europaweg in vooral het centrum van Schoonebeek, is een hachelijke onderneming. We willen dit verbeteren door maatregelen die zich richten op het weren van doorgaand (vracht- en landbouw-)verkeer, in combinatie met een herinrichting van de openbare ruimte.

Overige Knelpunten

Tijdens de luister- en vertelavonden kwamen veel knelpunten naar voren op gebied van de verkeersveiligheid, tekort aan parkeervoorzieningen en de beperkte toegankelijkheid van OV-voorzieningen. De meeste knelpunten hebben te maken met uitvoering, onderhoud en beheer. Zoals ook staat in de structuurvisie Detailhandel, willen wij de winkelcentra van de centrumdorpen (Schoonebeek, Erica en Nieuw-Amsterdam) goed bereikbaar houden met een duidelijke routing en voldoende parkeergelegenheid nabij de winkelvoorzieningen. Ook willen wij in de winkelcentra kwalitatief hoogwaardige OV-haltes realiseren.

8. Planning

Een schouw van de interne- en externe (hoofd)verkeersstructuur van Emmen maakte onderdeel uit van de voorbereidingen van dit GVVP. Het gaf ons een goed beeld van de maatregelen die nodig zijn om het in 2020 te verwachten verkeersaanbod te kunnen verwerken. De gehouden luister- en vertelavonden, het overleg met de provincie en het Openbaar Vervoerbureau Groningen Drenthe, de werkbijeenkomst en de werkbijeenkomsten met de gemeenteraad verscherpten ons beeld van de knelpunten in het verkeers- en vervoersbeeld. Dit GVVP heeft als titel 'Oog voor Mobiliteit' en verwoordt een beleidsombuiging van autogericht denken naar multimodaal denken en handelen. Deze ombuiging wordt breed gedragen door de gemeenteraad.

Het GVVP stelt maatregelen voor op het gebied van:

- werken aan oplossingen voor bereikbaarheidsvraagstukken;
- werken aan de invoering van multimodaal verkeers- en vervoersbeleid door het verstevigen van de positie van het openbaar vervoer en de fiets;
- oplossen van in de luister- en vertelrondes kenbaar gemaakte knelpunten op wegvakniveau.

Wij hebben zeer globaal een doorrekening gemaakt van de kosten die gemoeid zijn met de uitvoering van dit GVVP. Deze inschatting laat zien dat voor de periode 2012-2020 een budget nodig is van ruim 115 miljoen euro. In het meerjaren uitvoeringsprogramma gaan wij hier nader op in.



Interne hoofdstructuur

(Huidige situatie)

