



Gemeente Assen



# Visie Mobiliteit Assen 2017



# Inhoud

1. Inleiding.....	3
2. Rol en doel .....	6
3. Visie.....	7
4. Trends en ontwikkelingen.....	8
5. Opgaven .....	11

## Bijlagen

1 Stadspanel-onderzoek naar mobiliteit en City Line.....	13
--	----

# 1. Inleiding

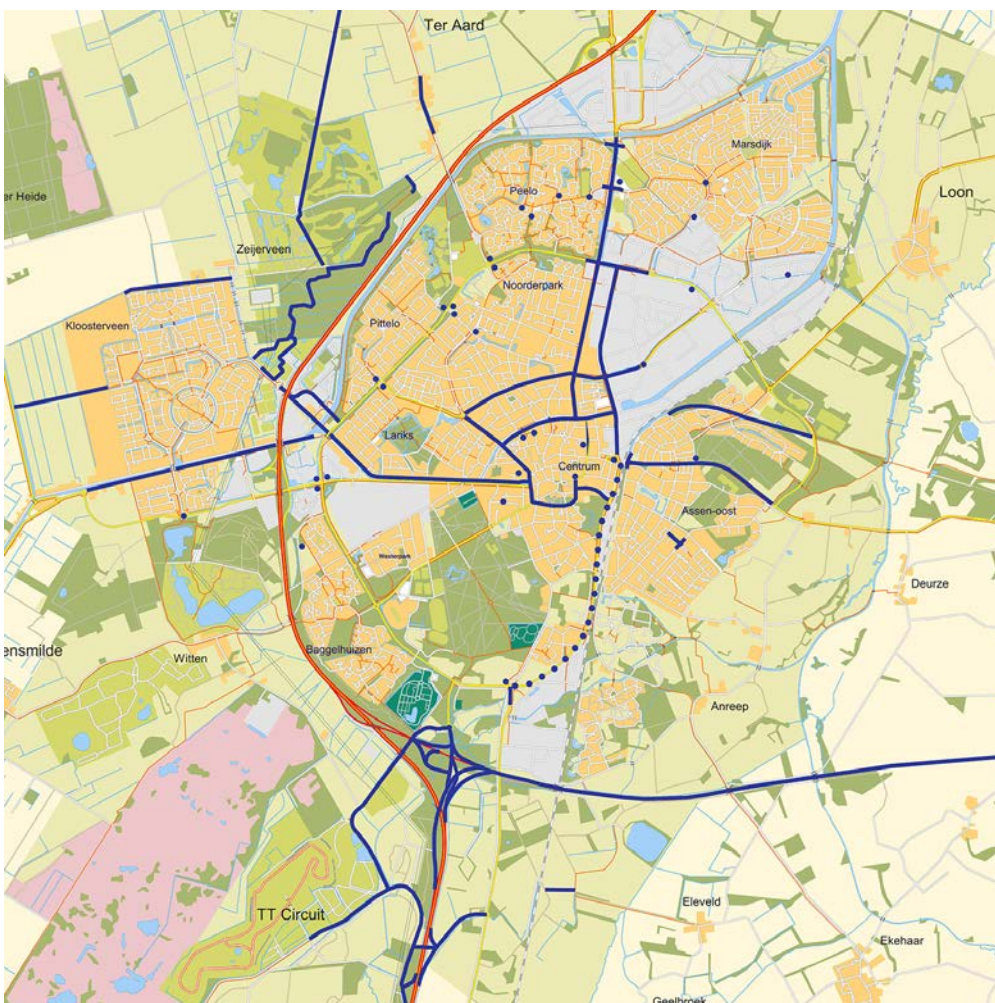
Met de nieuwe Visie Mobiliteit willen we een kader vaststellen voor beleid en investeringen in mobiliteit. Daarbij spelen we in op maatschappelijke ontwikkelingen en bouwen we verder op de resultaten van de vorige mobiliteitsnota. Technologische mogelijkheden en ontwikkelingen bieden diverse kansen voor een geactualiseerd en innovatief mobiliteitsbeleid. Daarnaast is deze mobiliteitsvisie input voor de nog op te stellen omgevingsvisie voor Assen.

Belangrijk uitgangspunt voor deze nieuwe Visie Mobiliteit is de maatschappelijke functie van mobiliteit. Mobiliteit stelt mensen en bedrijven in staat om hun persoonlijke en organisatorische doelen te bereiken. Daarmee levert mobiliteit een belangrijke bijdrage aan welzijn en welvaart. Keerzijde zijn negatieve effecten van mobiliteit op ons leefmilieu en de gezondheid van mensen. In deze visie is mobiliteit geen doel op zich maar een middel om maatschappelijke doelen te bereiken.

Hierbij streven we ernaar om de opbrengsten van mobiliteit te optimaliseren en tegelijkertijd de negatieve effecten tot een minimum te beperken. Voor de visie brengen we de belangrijkste ontwikkelingen tot 2030 in beeld en geven we aan op welke wijze we daarop willen inspelen.

## Resultaten vorige nota

In de vorige nota over mobiliteit uit 2005 lag een sterk accent op infrastructuur. De meeste plannen uit die nota zijn gerealiseerd. De infrastructuur van Assen is uitgebreid en verbeterd waardoor Assen beter bereikbaar is. De investeringen in de infrastructuur hebben we benut om de kwaliteit van de openbare ruimte in en rondom de binnenstad te vergroten. De wijken bestaan grotendeels uit 30 km zones. Ongeveer de helft van de bushaltes in Assen is toegankelijk gemaakt voor mensen met een beperking. Hiermee voldoet Assen aan de landelijke normen. Bij de meeste verkeerslichten kan het openbaar vervoer sneller doorrijden.



Het overzichtskartaal geeft een globaal beeld van de verbeteringen in de infrastructuur van de afgelopen tien jaar.

## FlorijnAs

Met het realiseren van de FlorijnAs is de bereikbaarheid van de stad goeddeels op orde. Verwacht wordt dat de bereikbaarheid van Assen voor auto's daarmee is gegarandeerd. Ook bij een groei naar 75.000 inwoners en een verdere toename van het aantal arbeidsplaatsen. Investerings in infrastructuur zijn in de toekomst met name nodig voor beheer en onderhoud. Op een beperkt aantal

punten zijn waarschijnlijk nog kleine aanpassingen nodig. Het gaat dan vooral om fietspaden. Voor stadsuitbreiding zoals bij Kloosterveen en Assen Zuid zal nog nieuwe infrastructuur nodig zijn. Bij nieuwe infrastructuur en beheer en onderhoud van de infrastructuur gaan we vaker nieuwe technieken toepassen. Voor de uitwerking hanteren we bestaande CROW-richtlijnen.



De Blauwe Klap is de 'kop' van een serie van zes bruggen in de BlauweAs.

## Slimme techniek en gedrag

Voor het behalen van onze maatschappelijke doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, economie en gezonde leefstijl is het van belang dat onze stad goed bereikbaar is voor voetgangers, fiets, schone auto's en openbaar vervoer. In het bijzonder is er aandacht voor een verbetering van de kwa-

liteit van de fietsvoorzieningen. Wij willen bijvoorbeeld bij verkeerslichten de doorstroming voor fietsers verbeteren. Verder zijn er diverse nieuwe technieken om veilig en duurzaam gedrag van onze inwoners te bevorderen zoals smartphone applicaties die functies van telefoons uitschakelen tijdens het rijden.

Maatschappelijke ontwikkelingen zijn vaak nauw met elkaar verweven. Het zelfde geldt voor onze doelstellingen. Zo kan inzet op gedragsverandering leiden tot lagere brandstofkosten (economisch), minder uitstoot (duurzaam) en minder ongelukken (veiligheid). Bij de beschrijving van de trends geven we deze samenhang aan.



De Stadsboulevard: groene laan door de stad

De Stadsboulevard verbindt van noord naar zuid de oprit van de A28 aan elkaar. De weg krijgt waar mogelijk gescheiden rijbanen. Nieuwe vrij liggende fiets- en voetpaden en de oversteken worden overzichtelijker.

## Hoe we komen tot onze opgaven?

Deze Visie Mobiliteit biedt het kader om samen met betrokken partijen de belangrijkste opgaven op het gebied van mobiliteit verder uit te werken en aan te pakken. Hiervoor hebben we al een basis gelegd via gesprekken met betrokkenen, belangenorganisaties en inwoners via het stadspanel (zie bijlage 1). De gemeente stelt zich daarbij meer op als samenwerkingspartner en minder als grote investeerder. Wat dit voor onze rol op het gebied van mobiliteit betekent komt als eerste aan de orde in dit visiedocument. Daarna gaan we in op de meer inhoudelijke aspecten van onze visie op mobiliteit en benoemen we in het oog springende trends en ontwikkelingen. Op basis hiervan komen we uiteindelijk per hoofdogave tot de afzonderlijke opgaven die de meeste aandacht verdienen.



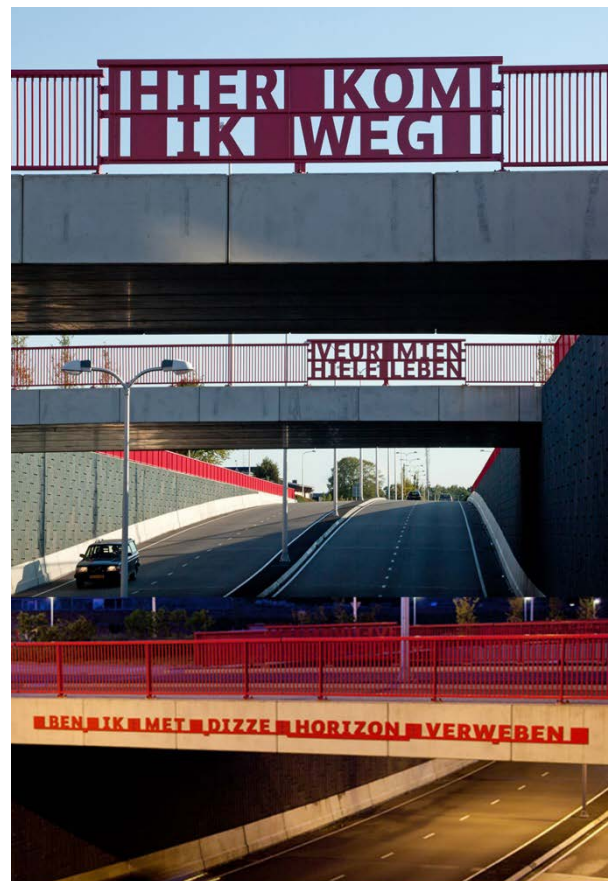
Mobiliteit in de wijk is ook ruimte bieden om te spelen.

## 2. Rol en doel

Vanuit de vorige visie en uitvoeringsagenda op mobiliteit, het GVVP uit 2005, had de gemeente een grote rol bij de aanleg van infrastructuur zoals de FlorijnAs. De aanleg en het onderhouden van fysieke infrastructuur is primair een taak van de overheid. Met het realiseren van de FlorijnAs verandert de rol van de gemeente. Onze investeringen zijn met name gericht op beheer, onderhoud en vervanging. Als het gaat om thema's als gedragsverandering en slimme technieken stimuleren en faciliteren we vooral.



Het is een taak van de gemeente om externe partijen met elkaar te verbinden en afspraken te maken over de uitvoering van mobiliteitsopgaven. Het mobiliteitsbeleid zal daarbij meer gericht worden op het beter en anders benutten van bestaande voorzieningen. Doel is om in een continu veranderende omgeving het verkeers- en vervoerssysteem goed in te richten zodat dit maximaal bijdraagt aan onze maatschappelijke opgaven.



Hier kom ik weg, veur mien hiele leben en ben ik met dizze horizon verweben.

Viaduct Peelo met songtekst van Daniël Lohues, uitgevoerd door kunstenaar Jan Kleingeld.



Fietspad bij Kloosterveen

### 3. Visie

Mobiliteit draagt bij aan onze maatschappelijke doelstellingen op het gebied van economie, duurzaamheid, welzijn, veiligheid en gezondheid. Zo stimuleren we met een goede bereikbaarheid de economie en draagt een vermindering van het aantal ongevallen bij aan meer veiligheid.

Voor het beïnvloeden van mobiliteit zetten we drie instrumenten in. Het gaat om aanpassingen in de infrastructuur, gedragsverandering en het benutten van nieuwe technologie.

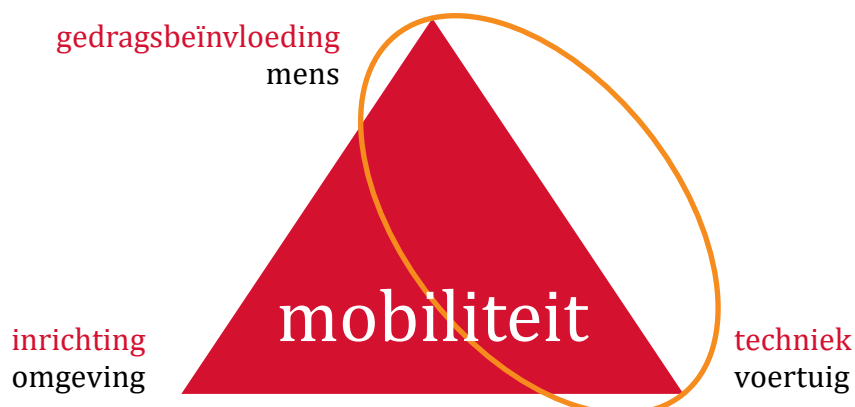
De meeste maatregelen vergen een samenhangende gecombineerde inzet van deze drie instrumenten. Tot nu toe hebben we onze opgave op het gebied van mobiliteit voor een groot deel ingevuld via aanpassingen in de fysieke infrastructuur. Over een paar jaar is daarmee de infrastructuur voor auto's grotendeels op orde voor de toekomst. Op het gebied van de fiets zien wij nog wel kansen voor verbetering. Voor fietsers zien wij nog mogelijkheden voor verbetering. Het gaat dan bijvoorbeeld om de fietsverbinding tussen Stadsbroek/De Bonte Wever en Graswijk/Schepersmaat.

Omdat het netwerk in de bestaande stad goed op orde is, gaan we in onze maatregelen meer accent leggen op gedragsbeïnvloeding en het toepassen van slimme technieken. Zo gebruiken we onze infrastructuur zo optimaal mogelijk. Technologische en sociale ontwikkelingen bieden de komende decennia kansen om de mobiliteits- en duurzaamheidsopgaven aan te pakken. Vervoersmiddelen bewegen steeds autonomer (zelfrijdende busjes, treinen, auto's) en kennen schonere en veiligere technieken. Digitale toepassingen (apps, big data) bieden reizigers nieuwe mogelijkheden om de deur-tot-deurreis optimaal te plannen en te boeken. Ze maken het delen van individuele voertuigen gemakkelijker.

Als het gaat om openbaar en individueel vervoer zien we de komende jaren diverse combinaties ontstaan van grootschalig collectief vervoer en kleinschalig vraaggericht vervoer. De nieuwe collectieve aanbesteding voor het Publiek Vervoer geeft invulling aan het kleinschalig (vraaggericht) vervoer. Met de pilot Cityline hebben we hiervoor al ervaringen opgedaan.

Bij nieuwe ontwikkelingen kijken we nadrukkelijk in hoeverre deze realiseerbaar zijn en bijdragen aan onze maatschappelijke doelstellingen. Dat bepaalt in hoeverre wij als gemeente het gebruik hiervan in verkeersoplossingen faciliteren of stimuleren. Het gaat dan om gebruik van de infrastructuur of het actief stimuleren van het gebruik door inwoners en reizigers. Tijdens de werkzaamheden voor de FlorijnAs zijn met 'Assen Slim Bereikbaar' diverse acties opgezet om het fietsgebruik te stimuleren. Voorbeelden hiervan zijn het gratis uitproberen van een elektrische fiets en subsidie voor het kopen van een elektrische fiets. We hebben goede ervaring opgedaan in het samenwerken met bedrijven. We verkennen of we ook in woonwijken op soortgelijke wijze het fietsgebruik kunnen stimuleren. Hierbij zoeken we aansluiting bij bestaande projecten zoals E-Intelligence in de Lariks. Door mensen inzicht te geven in hun rijgedrag kan het autogebruik op stedelijke schaal afnemen zeker als tegelijkertijd de infrastructuur voor fietsers zo aantrekkelijk wordt ingericht dat de fiets een volwaardig alternatief is voor de auto.

Ontwikkelingen gaan snel en laten zich zeker op de langere termijn lastig voorspellen. Het is dan ook zaak voldoende flexibiliteit in het totale mobiliteitssysteem te houden zodat we hierop zo adequaat mogelijk kunnen inspelen.



## 4. Trends en ontwikkelingen

We hebben gekeken wat de diverse ontwikkelingen voor Assen betekenen op basis van trendverkenningen. We laten zien hoe deze trends uitwerken op de diverse gebieden en geven aan waar sprake is van samenhang.

### Economie

De welvaart in Nederland is in de tweede helft van de twintigste eeuw enorm toegenomen. De verwachting is dat die toename zich in de eenentwintigste eeuw zal doorzetten; wellicht in een wat lager tempo.



### Veranderend koopgedrag

Mede door de groei van internet-winkelen verandert de binnenstad. Het winkelbestand verandert kwalitatief en kwantitatief. Het aantal pick-up points neemt toe. In de binnenstad zullen hierdoor andere invullingen ontstaan. Voor parkeervoorzieningen betekent dit een grotere behoefte aan kort-parkeren. Parkeergarages zullen minder worden gebruikt door winkelend publiek en waarschijnlijk meer door bewoners en bezoekers aan bijvoorbeeld cultuur en evenementen in de binnenstad. Internet-winkelen leidt tot een toename van bezorgdiensten in woonwijken.

### Anders werken

Technologische ontwikkelingen gaan snel. Dat stelt meer mensen in staat onafhankelijk van tijd en plaats te werken. Al dan niet in loondienst. Thuiswerken verlaagt de druk op de infrastructuur in de spits. In woonwijken zal dit merkbaar worden. Mede door de toename van kleine zelfstandig ondernemers die vanuit huis werken zullen er vaker bedrijfsauto's, bestelbussen, et cetera in de woonwijken staan. Dit kan consequenties hebben voor het parkeren.

### Veranderend autogebruik

Mobiliteit blijft in Nederland in de komende jaren nog toenemen. Dit is ook de verwachting voor Assen. Het autobezit in heel Drenthe is ten opzichte van de rest van Nederland hoog. In tegenstelling tot de grote steden in Nederland zal het autobezit in Assen waarschijnlijk niet afnemen. Dit kan worden verklaard door het plattelandskarakter van onze provincie, het ontbreken van files en parkeerproblemen en een relatief beperkt openbaar vervoer in vergelijking met andere delen van het land. Daarnaast is Assen geen studentenstad. Ongeveer de helft van de verplaatsingen in Assen gebeurt per auto. De intensiteit van het autoverkeer op het hoofdwegennet van Assen neemt nog maar beperkt toe, in de woonwijken is sprake van stabilisatie en zelfs van een beperkte afname. Een groeiende economie kan leiden tot een sterkere groei van het autoverkeer. Het wegennet van Assen heeft nog voldoende capaciteit om deze mogelijke groei op te vangen.

### Nieuwe vormen van transport

Het gebruik van Intelligente transportsystemen zal in de toekomst toenemen. Daaronder valt het gebruik van auto's die deels of volledig autonoom rijden. Ook toepassingen waarin ICT een belangrijke rol speelt zullen in populariteit toenemen. Denk aan slimme navigatiesystemen, drones in transport en autonoom vrachtverkeer. Ook het gebruik van de elektrische fiets zal groeien. Met een elektrische fiets wordt de actieradius vergroot van ongeveer 7 km naar 10 tot 15 km. Het gebruik van de Q-liner Kloosterveen - Groningen groeide in de afgelopen jaren met meer dan 10% per jaar. Ook andere buslijnen naar Groningen doen het goed. Tussen Assen en Groningen rijden vanaf mei 2017 tot zes treinen per uur in de spits. Er volgt nog een verkenning hoe de busdiensten tussen Assen en Groningen hierop het beste afgestemd kunnen worden.





Voor het kunnen participeren in de samenleving moeten de inwoners zich kunnen verplaatsen. Waar vroeger het (openbaar) vervoer aanbodgericht was ontstaat een verschuiving naar meer flexibel, vraaggericht vervoer. Voor sommige mensen zal hier maatwerk voor moeten worden geleverd. Voor het stadsvervoer loopt sinds eind 2015 een pilot Publiek Vervoer onder de naam Cityline waarbij het reguliere kleinschalige openbare vervoer en het doelgroepenvervoer geïntegreerd zijn. De pilot geldt als voorbereiding op een aanbesteding in 2017.

### Schone brandstoffen

Het gebruik van fossiele brandstoffen zal mede vanwege duurzaamheidsdoelstellingen verder afnemen. Alternatieven zijn elektriciteit of waterstof. Deze brandstoffen zijn beter voor het milieu en zullen goedkoper worden dan fossiele energiebronnen. Voor het opladen van voertuigen die gebruik maken van deze energiebronnen zullen voldoende elektrische laadpalen en waterstof vulstations nodig zijn. Veel elektrische auto's worden nu bij huis opgeladen. In de toekomst kunnen elektrische auto's ook als opslagmedium dienen voor thuis opgewekte duurzame energie.



### Duurzaamheidsdoelstellingen

Eind 2015 ondertekenden veel landen in Parijs een klimaatverdrag dat de uitstoot van broeikasgassen moet terugdringen. Mobiliteit kan een belangrijke bijdrage leveren aan het terugdringen van deze uitstoot. In Nederland zal de CO<sub>2</sub>-uitstoot van gemotoriseerde verkeer sterk moeten dalen. In Assen is ruim 40% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot afkomstig van het gemotoriseerde verkeer. De geformuleerde

doelstellingen zorgen ervoor dat landelijke, regionale en lokale overheden extra moeten inzetten op duurzaamheidsmaatregelen. In de visie energietransitie, naar een klimaatneutraal Assen wordt voor 2020 een 8% CO<sub>2</sub> reductie van het autoverkeer in Assen aangegeven.

### Duurzaamheidsbewustzijn

Veel mensen zijn zich in toenemende mate bewust van hun eigen voetafdruk en de gevolgen van hun handelen voor het milieu. Verwacht wordt daarom dat zij in toenemende mate kiezen voor vormen van transport die het minst belastend voor het milieu zijn. Het project E-Intelligence in de Lariks draagt hieraan bij. Hierdoor krijgen mensen inzicht in hun eigen mobiliteitsgedrag en wordt duurzaamheid meegenomen in de afweging voor een bepaalde vervoerswijze.

### Ontgroening en vergrijzing

In 2035 zal Assen ongeveer 75.000 inwoners hebben. Deze groei is te danken aan de 'trek naar de stad' en werkgelegenheid. In de regio rondom Assen zal sprake zijn van lichte krimp. Deze krimp leidt tot minder voorzieningen in de directe omgeving van Assen en grotere afstanden en reistijden naar de voorzieningen in de steden voor bewoners in krimpgebieden.

In Assen zal het aantal 75-plussers in 2030 verdubbeld zijn. Ook hun aandeel in mobiliteit stijgt aanzienlijk. Zij maken daarbij veelvuldig gebruik van auto's en de (elektrische) fiets. Met name oudere fietsers zijn kwetsbaar in het verkeer. Met speciale trainingen kunnen ouderen veiliger van de (elektrische) fiets gebruik maken. Mensen die geen gebruik van fiets en auto kunnen maken zijn aangewezen op hun sociaal netwerk of openbaar en publiek vervoer.

Doordat ouderen langer thuis blijven wonen zullen meer diensten aan huis geleverd worden, dit kan eisen aan de omgeving stellen. Bijvoorbeeld voor maaltijdbezorging en parkeren voor thuiszorg.

### Gezondheid

In het algemeen vinden Nederlanders zich gezond. Tegelijkertijd is er sprake van ongezond gedrag zoals ongezond eten, roken en te weinig bewegen. Een toename van gezondheidsklachten en ouderdomsverschijnselen als gevolg van vergrijzing leidt tot een lagere kwaliteit van leven voor inwoners en een stijging van zorgkosten. Een gezonde leefstijl

kan dure zorg voorkomen omdat gezondheid bijdraagt aan het welbevinden en de zelfredzaamheid van mensen. Met meer lopen of fietsen kan mobiliteit bijdragen aan een goede gezondheid. Duurzaamheid en gezondheid gaan hier hand in hand.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid moet leiden tot minder verkeersslachtoffers. In de afgelopen decennia is in Assen veel geïnvesteerd in fysieke maatregelen om de verkeersveiligheid te

verbeteren. Daarmee zijn de meest gevaarlijke situaties intussen aangepakt. Veel verkeersongevallen zijn te wijten aan menselijke fouten. Door trainingen en informatie krijgen mensen beter inzicht in hun gedrag in het verkeer. Dit kan veel ongevallen voorkomen. Nieuwe, slimme technieken voor voertuigen dragen bij aan de vergroting van de veiligheid. Het gaat daarbij onder andere om de voetgangersairbag, automatisch remmen bij een dreigende botsing, en dodehoek protectie systemen.

## 5. Opgaven

De opgaven voor mobiliteit komen voort uit trends en ontwikkelingen, enquête stadspanel en gesprekken met een aantal betrokkenen en belangenorganisaties. Dat leidt tot de volgende opgaven voor de gemeente.

### Stimuleren duurzaam en veilig verkeer



Mobiliteit in de wijk is ook veilig aan het verkeer leren deelnemen.

We kiezen hierbij voor een combinatie van maatregelen. Preventie en het oplossen van knelpunten gaan hier gelijk op. Daarom zetten wij Duurzaam Veilig (een initiatief van de Nederlandse overheden om de verkeersveiligheid te vergroten) voort en blijven inzetten op preventie. Dit is gericht op bewustwording van inwoners, partners en stakeholders van de eigen verantwoordelijkheid op het gebied van energieverbruik en (verkeers)veiligheid. Daarmee moet het aantal ongevallen, de druk op infrastructuur en de uitstoot van CO<sub>2</sub> afnemen. Mobiliteitsmanagement zoals nu bij bedrijven in Assen in het kader van 'Assen Slim Bereikbaar' wordt ingezet willen we continueren en verbreden. We verkennen of deze aanpak ook toepasbaar is op woongebieden. We denken verder aan de volgende maatregelen::

- We bieden een goed wandel- en fietsnetwerk aan dat goed aansluit op woonwijken, werkgebieden en binnenstad. Adequate fiets- of voetgangersvoorzieningen zijn voorwaarden voor het gebruik van deze vervoersmodaliteiten. Het bestaande fietsnetwerk wordt geanalyseerd en waar nodig vullen we ontbrekende schakels in. Ook de kwaliteit wordt onder de loep genomen en waar nodig verbeterd zo mogelijk in samenhang met onderhoud.
- Aanbieden van voldoende elektrische laadpalen en waterstofvulpunten is noodzakelijk om het gebruik van schone voertuigen mogelijk te maken. In 2017 willen we ten minste 25 laadpalen voor elektrische auto's realiseren. We doen een verkenning of er ook openbare laadvoorzieningen voor elektrische fietsen nodig zijn. Ook verkennen we de mogelijkheden van een waterstofvulpunt in Assen.
- Met aandacht voor ketenmobiliteit richten we ons op het vervoer van deur tot deur. Nagenoeg alle reizigers zijn bijvoorbeeld eerst voetganger of fietser voordat ze met het openbaar vervoer verder gaan. De overstap van het ene op het andere vervoermiddel moet soepel verlopen om het gebruik hiervan aantrekkelijk te houden. Het openbaar vervoerknooppunt Marsdijk is hiervan een goed voorbeeld. Ook goede carpoolvoorzieningen dragen bij aan ketenmobiliteit. De Carpoolplaats Assen Zuid is op orde. Assen West en Noord kunnen aantrekkelijker worden gemaakt.
- Door inzet van slimme verkeersmanagementsystemen zijn we in staat de bestaande infrastructuur beter te benutten. Landelijk wordt gewerkt aan nieuwe, slimme mobiliteitsmaatregelen. Voor een verbetering van de doorstroming van het verkeer is een nieuwe generatie verkeerslichten in ontwikkeling. In Assen betekent dit een aanpassing van (en investeren in) de bestaande verkeerslichten.
- We werken aan schoon doelgroepen- en openbaar vervoer. Door ritten slimmer te combineren kunnen kilometers en daarmee CO<sub>2</sub>-uitstoot worden bespaard. In het bestek voor publiek vervoer worden mogelijkheden geboden te experimenteren met schone brandstoffen zoals elektriciteit en/of waterstof.
- We faciliteren en bevorderen nieuwe mobiliteitsdiensten zoals Snapp car, die duurzaam gebruik bevorderen. Nieuwe (ICT-gedreven) oplossingen kunnen het brandstofgebruik en de uitstoot van CO<sub>2</sub> terugbrengen. Als gemeente faciliteren wij dergelijke nieuwe diensten.
- Parkeercapaciteit moet afgestemd zijn op de vraag. In de binnenstad zal de komende jaren meer ruimte ontstaan voor andere functies dan detailhandel zoals wonen en zorg. De invloed

hiervan op de parkeerbehoefte wordt nader verkend.

- We willen de haalbaarheid verkennen voor een pilot met lagere parkeertarieven in parkeergarages voor auto's die geen fossiele brandstoffen gebruiken maar rijden op bijvoorbeeld elektriciteit en waterstof.

### Innovatie en innovatieve technieken

Als gemeente willen we een aantal instrumenten inzetten om innovatie en de toepassing ervan te bevorderen. Dat doen we niet door zelf in de ontwikkeling van innovatieve technieken te investeren. Maar door aan te sluiten op strategische en kansrijke momenten en faciliteiten beschikbaar te stellen. Hieronder geven we aan hoe we dit willen doen:

- Assen is geschikt als testruimte voor experimenten met mobiliteitstoepassingen. De schaal van Assen is beheersbaar, de infrastructuur is op orde en verkeersdruk is niet erg groot. Daarom bieden we een fysieke testruimte aan voor experimenten.
- Het door de gemeente leveren van open data kan een belangrijke voorwaarde zijn voor het creëren van nieuwe mobiliteitsdiensten en het beter benutten van de bestaande infrastructuur en voorzieningen. Een deel van deze data is al betrouwbaar en beschikbaar. Data kunnen ook gebruikt worden voor analyse van verkeersstromen.
- De gemeente kan optreden als launching customer in waardevolle innovatieve projecten die bijdragen aan een verbetering van de mobiliteit of de maatschappelijke doelstellingen.
- Landelijk worden diverse nieuwe, slimme technieken ontwikkeld. Hieraan wil de gemeente Assen meewerken om zo innovatie te bevorderen en bij te dragen aan maatschappelijke doelstellingen zoals het terugbrengen van CO<sub>2</sub> uitstoot.

### Veiligheid en kwaliteit van de infrastructuur

Verkeersveiligheid is een voortdurend punt van aandacht. Die pakken we aan door de instrumenten infrastructurele maatregelen, voorlichting en handhaving gecombineerd in te zetten. Als het

gaat om veilig vervoer van kwetsbare groepen blijft publiek vervoer een belangrijke aanvulling.

- Het aanbieden van onder andere cursussen en trainingen/lespakketten aan basis- en voortgezet onderwijs, of aan andere specifieke doelgroepen. We bouwen het bestaande aanbod in samenwerking met onze partners uit om op die manier de verkeersveiligheid in onze stad te vergroten.
- Goed beheer en onderhoud van gemeentelijke infrastructuur en voorzieningen draagt bij aan verkeersveiligheid en een goede uitstraling. Ook het bereikbaar houden van economische kerngebieden voor voetgangers, fietsers, automobilisten en openbaar vervoer valt hieronder.
- Handhaving en toezicht zorgen ervoor dat de infrastructuur en voorzieningen op de juiste manier gebruikt worden en regels worden nageleefd.
- De stijgende gemiddelde leeftijd van onze inwoners vraagt om nieuwe mobiliteitsoplossingen zoals Cityline en het aanpassen van onze infrastructuur om de veiligheid voor deze groep te verhogen.

### Flexibel inspelen op nieuwe ontwikkelingen

Sommige ontwikkelingen laten zich lastig voorspellen. Wel is het zaak hierop te anticiperen zodat het mogelijk is kansen en mogelijkheden zo goed mogelijk te benutten.

- Autonome mobiliteit in de vorm van zelfrijdende voertuigen ontwikkelt zich snel de komende jaren, maar heeft nog tal van onzekerheden in zich. We spelen actief in op kansen en mogelijkheden op dit gebied.
- Door de opkomst van (snelle) elektrische fietsen zullen fietspaden en -voorzieningen waarschijnlijk aangepast moeten worden. We volgen daarbij richtlijnen voor het inrichten van fietspaden en -voorzieningen. Deze zijn continu in ontwikkeling.
- We constateren dat markt en overheid elkaar opzoeken om de bevoorrading van winkels efficiënter te maken. Wachtende vrachtauto's zijn slecht voor de vervoerder, de omgeving en het milieu. Met bezorgdiensten werken we aan een slimmere bezorging van kleine pakketten.

# Stadspanel-onderzoek naar mobiliteit en City Line

# Inleiding

## Wat is het Stadspanel?

De gemeente Assen heeft een digitaal stadspanel. Iedere inwoner kan meedoen. Momenteel telt het stadspanel ruim duizend leden.

Elk lid van het stadspanel krijgt ongeveer zes keer per jaar een korte vragenlijst over een actueel onderwerp in de stad voorgelegd. Dat kunnen de meest uiteenlopende onderwerpen zijn. De uitkomsten geven informatie over wat er leeft in de stad.

## Waarom dit onderzoek?

De gemeente Assen werkt aan een nieuwe visie op mobiliteit. Het gaat dan om zaken als verkeer, parkeren en openbaar vervoer.

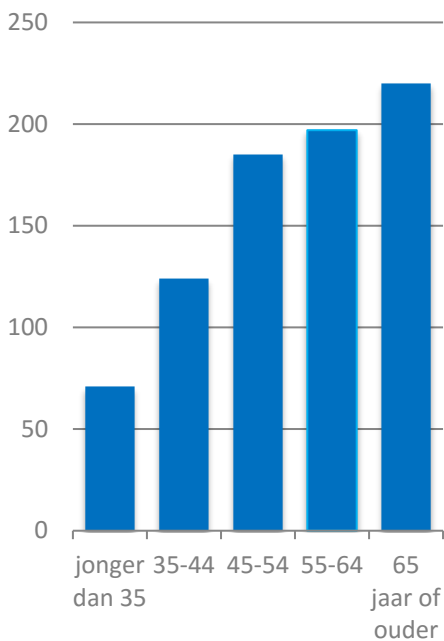
Met dit stadspanelonderzoek vragen we de panelleden aan te geven met welke vervoermiddelen ze het meest reizen en wat hun opinie is over aspecten rond mobiliteit zoals veiligheid, parkeren en milieu.

Tot slot een aantal vragen over City Line, het nieuwe stadsvervoer in Assen. Met de antwoorden kunnen we City Line nog beter laten aansluiten op de wensen van onze inwoners.

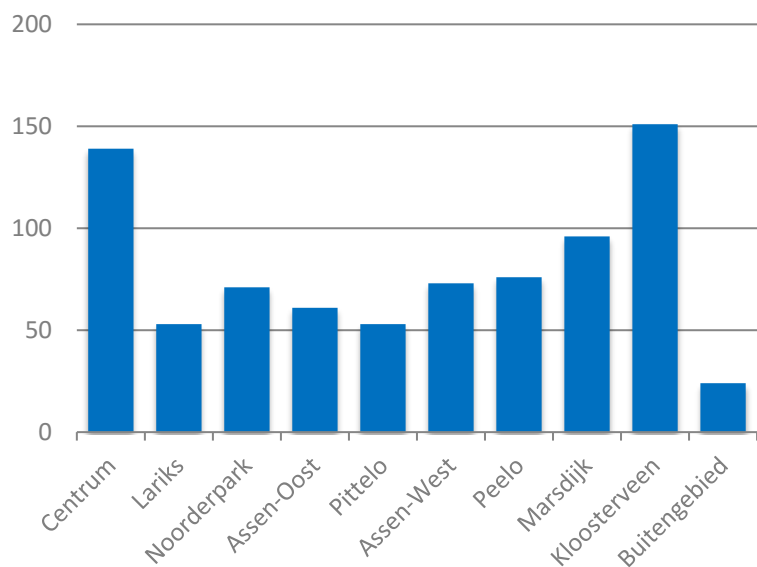
## Deelname onderzoek

Van de ruim duizend panelleden hebben 797 mensen aan de enquête meegedaan. Ruim de helft hiervan (56%) is man. En meer dan de helft (52%) is 55 jaar of ouder.

Respondenten per leeftijdsgroep



Respondenten per wijk



Omdat alle wijken goed vertegenwoordigd zijn, kunnen we kijken naar de verschillen in antwoorden tussen bewoners van verschillende wijken.

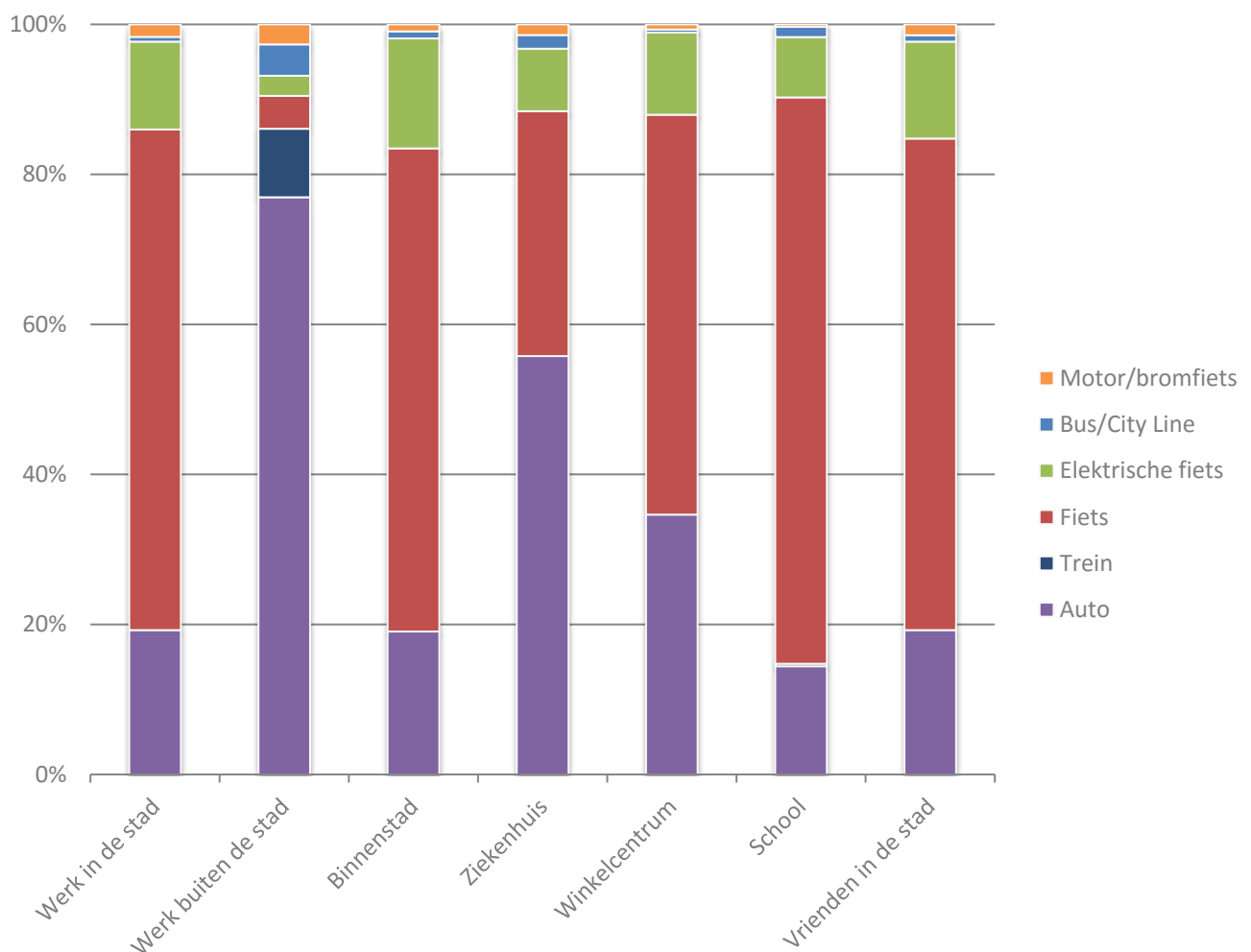
## Samenvatting, mening van de respondenten

- De auto en de (elektrische)fiets zijn de belangrijkste vervoermiddelen. Andere vervoermiddelen worden, behalve bij 'werk buiten de stad' bijna niet genoemd.
- Gemak en tijd zijn de belangrijkste redenen voor de keuze van het vervoermiddel.
- 'Met de auto door Assen kost te veel tijd', 'te weinig openbaar vervoer' en 'te weinig parkeerplaatsen voor fietsen' zijn de grootste verkeersproblemen in de stad.
- Ergernissen binnen het thema verkeersveiligheid zijn aan 'te hard rijden' en 'bellen achter het stuur/op de fiets'.
- Gemeente Assen moet vooral inzetten op 'handhaving' en 'bestaande voorzieningen'.
- City Line wordt door slechts 4% gebruikt.

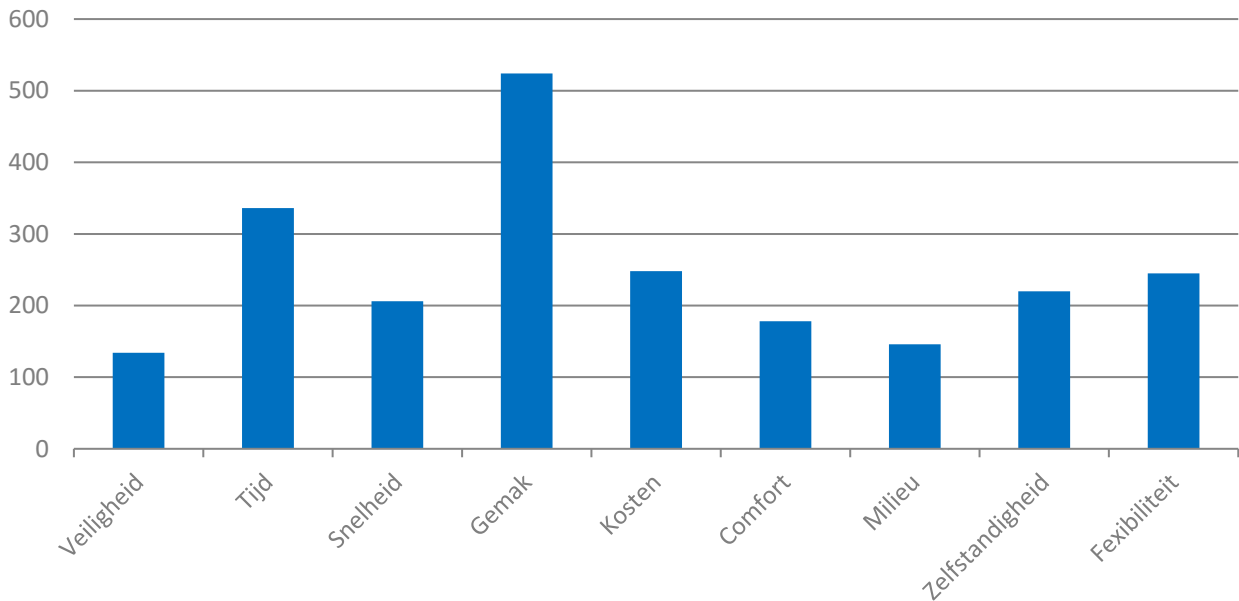
## Vragen en antwoorden, visie van de respondenten

### Wat is het vervoermiddel van uw voorkeur voor... ?

De auto en de fiets domineren. De auto is het meest gebruikte vervoermiddel voor werk buiten de stad en een bezoek aan het ziekenhuis. De fiets is dat voor overige bestemmingen. Verder gebruikt 18% de trein voor werk buiten de stad.

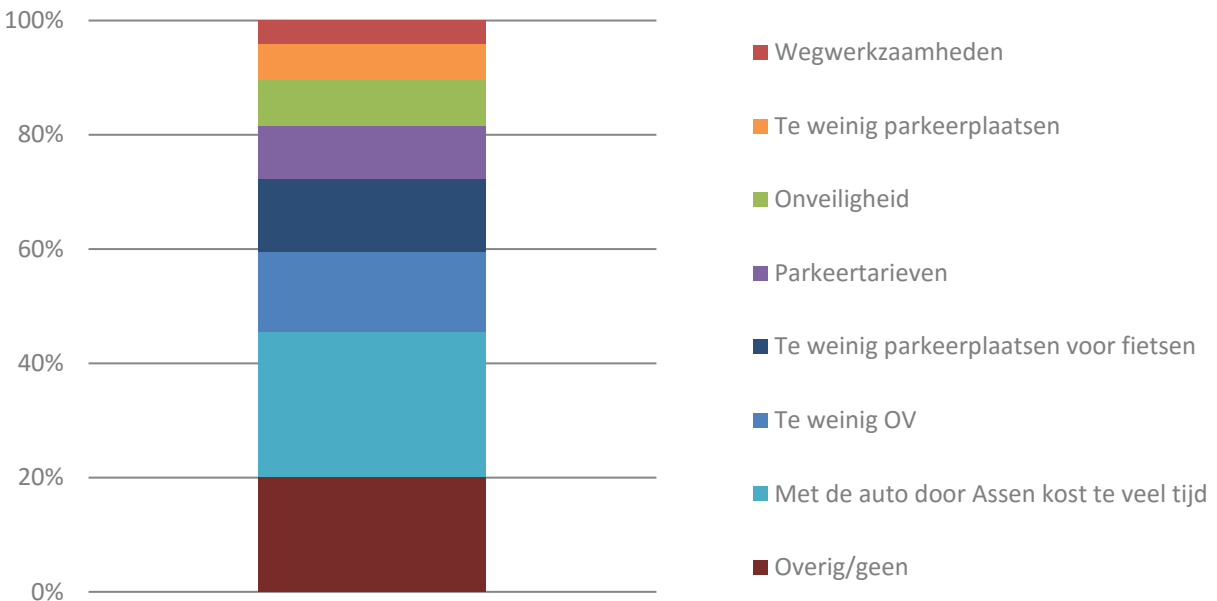


### Waar let u op bij de keuze van een vervoermiddel?'



Gemak en tijd zijn belangrijk bij de keuze van een vervoermiddel. Veiligheid, comfort en milieu vindt men minder belangrijk.

### Wat is volgens u het grootste verkeersprobleem in de stad?

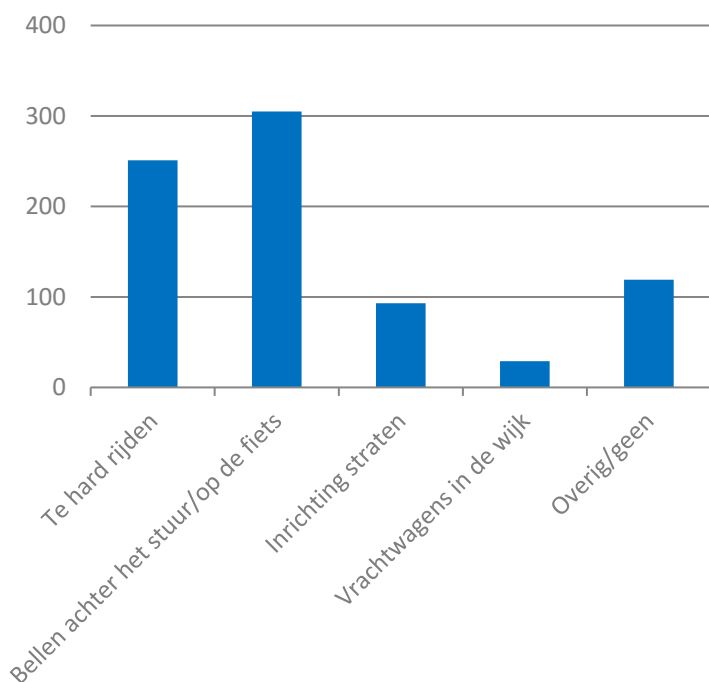


‘Met de auto door Assen kost te veel tijd’, ‘te weinig OV’ en ‘te weinig parkeerplaatsen voor fietsen’ zijn de grootste verkeersproblemen in de stad.

Ruim de helft (52%) gaf een van deze drie antwoorden.



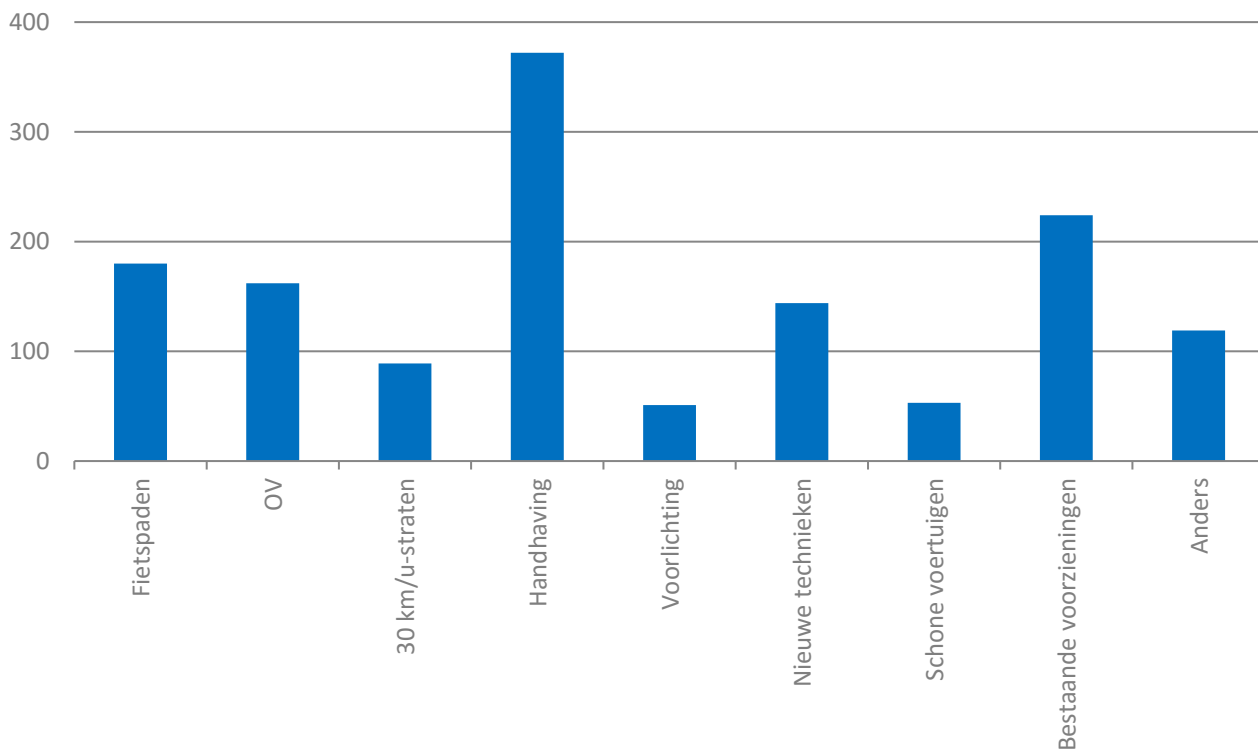
### Wat is volgens u het grootste knelpunt op het gebied van verkeersveiligheid?



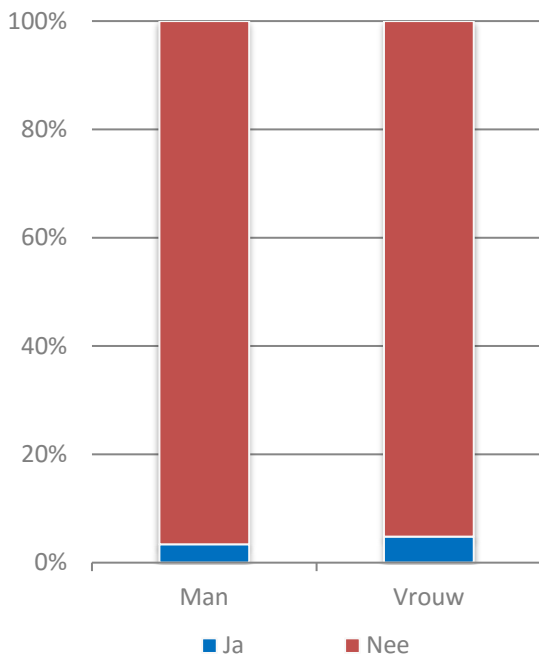
'Te hard rijden' en 'bellen achter het stuur/op de fiets' scoren hoog: 70% van de respondenten vindt een van deze twee onderwerpen het grootste knelpunt.

### Waar zou de gemeente Assen met nieuw beleid voor mobiliteit op moeten inzetten?' 'Handhaving' en 'bestaande voorzieningen'.

'Handhaving' en 'bestaande voorzieningen'.

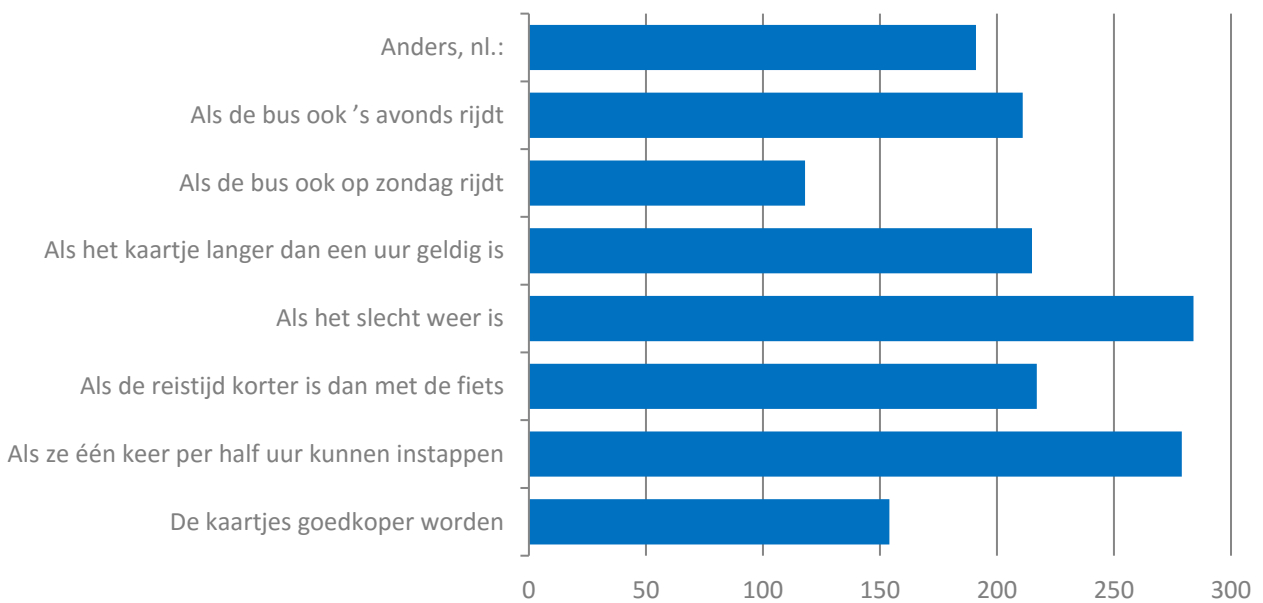


### Maakt u gebruik van City Line?



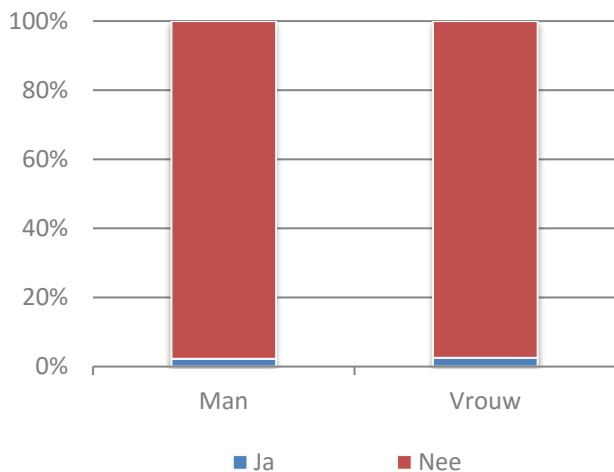
Slechts 4% maakt gebruik van City Line.

### City Line is aantrekkelijk voor Assenaren als:



City Line is vooral aantrekkelijk als het slecht weer is en als je één keer per half uur kunt instappen.

## Heeft u een Wmo-pas?



## Wat zijn mogelijkheden om City Line voor Wmo-pashouders nog aantrekkelijker te maken?

