

Uitvoeringsprogramma mobiliteit

2018-2022



Uitvoeringsprogramma mobiliteit

Onderweg in Assen

Gemeente Assen

December 2018



Inleiding

Hoofdstuk 1 : Achtergrond	4
1.1 Stand van zaken.....	4
1.2 Mobiliteitsvisie	5
1.3 Participatie	6
1.4 Afsluiting.....	7
Hoofdstuk 2: Opbouw en structuur	8
2.1 Opbouw	8
2.2 Spelregels	8
2.3 Afsluiting.....	11
Hoofdstuk 3: Uitwerking van de opgaven	13
3.1 De fiets op één	16
3.2 Beter Benutten	25
3.3 Goede bereikbaarheid en openbaar vervoer	30
3.4 Schoon vervoer.....	38
3.5 Verkeersveiligheid	45
3.6 Afsluiting.....	53
Hoofdstuk 4: Aandachtspunten en afronding	54
4.1 Gemaakte afspraken en aandachtspunten	54
4.2 Afsluiting.....	55
Bijlage 1: Gesproken partijen bij de totstandkoming van dit uitvoeringsprogramma.....	56
Bijlage 2: Lijst van VRI's die de komende periode vervangen zullen worden	58

Bijlage 3 : Schematisch overzicht van alle opgaven en participatiestrategie.....	59
Opgavenmatrix met uitvoeringsacties en realisatietermijn.....	59
Opgavenmatrix met participatiestrategie	65

Hoofdstuk 1 : Achtergrond

1.1 Stand van zaken

De laatste jaren is er in Assen veel gebeurd op het gebied van verkeer en vervoer. Denk bijvoorbeeld aan de werkzaamheden rondom de FlorijnAs, de komst van de Cityline, de uitbreiding van het OV-knooppunt Marsdijk en de aanleg van het fietspad langs de Europaweg. De Blauwe As is heropend en het stationsgebied vernieuwd.

Deze werkzaamheden hebben hun vruchten afgeworpen. De meeste Assenaren zijn positief over de bereikbaarheid van Assen. Dit bleek uit de tientallen gesprekken die wij hebben gevoerd ter voorbereiding van dit uitvoeringsprogramma. Ook tijdens de gesprekken in De Nieuwe Kolk voor de Omgevingsvisie werd de goede bereikbaarheid als kernkwaliteit van Assen benoemd.

Dat betekent niet dat de stad af is. De aankomende collegeperiode liggen er voldoende uitdagingen in het verschiet. De gemeente heeft een taak om in te spelen op nieuwe trends en ontwikkelingen die op de gemeente afkomen.

Trends en ontwikkelingen voor de gemeente Assen op het gebied van verkeer en vervoer



De gemeente Assen groeit naar 70,000 inwoners. Voor nieuwe woongebieden, zoals Kloosterveen, hebben we de taak om deze adequaat te ontsluiten op het huidige verkeersnetwerk.



De bevolking van Nederland veroudert. We willen onze stad de komende jaren zo inrichten dat deze toegankelijk blijft voor alle doelgroepen.



Door de opkomst van het Internet ontstaat er steeds meer een 24-uur economie, die leidt tot andere manieren van transport en distributie. De functie van de binnenstad verandert en dit leidt tot nieuwe behoeften, bijvoorbeeld op het gebied van parkeren.



Er ligt een opgave om de stad te verduurzamen. Door gezonde vervoersmiddelen zoals de fiets op één te zetten kunnen we een dubbelslag slaan. We verminderen de uitstoot van schadelijke stoffen en op het gebied van gezondheid stimuleren we beweging.



Diverse technologische ontwikkelingen komen op ons af. Er ontstaan nieuwe diensten op het snijvlak van mobiliteit en data. Met de opkomst van de E-bike en het autonoom rijden ontstaan nieuwe methoden van vervoer.

Deze ontwikkelingen willen we benutten om de stad leefbaarder in te richten en de doorstroming te optimaliseren. Daarnaast zien we een taak om de basis op orde te houden. We willen daarom zorgen voor een goed bereikbare en veilige stad voor alle generaties. Hoe we dit de komende collegeperiode willen realiseren hebben wij opgeschreven in dit uitvoeringsprogramma.

1.2 Mobiliteitsvisie¹

Om relevante trends en ontwikkelingen beleidsmatig in beeld te brengen, is in 2017 een Visie Mobiliteit door de gemeenteraad vastgesteld. Deze visie beschrijft de plannen voor mobiliteit en schetst een kader voor beleid en investeringen tot ongeveer 2030. Bij de oplevering van de visie is toegezegd dat er een uitvoeringsprogramma zal worden geschreven met daarin een uitwerking van de beschreven koers.

Doel

De visie beschrijft een aantal doelen, die integraal geformuleerd zijn. Mobiliteit heeft niet alleen als doel om zo snel mogelijk van A naar B te komen, maar moet daarnaast ook sterk bijdragen aan diverse andere maatschappelijke doelen die bijdragen aan verbetering van de leefkwaliteit:



Assen is een goed bereikbare stad en blijft dit ook. Onze voorzieningen houden we bereikbaar, ook voor de regio.
We zorgen voor goede doorstroming van verkeer. Deze goede bereikbaarheid draagt een belangrijk economisch doel.



Assen is een veilige stad.
We pakken onveilige punten aan en geven voorlichting over verkeersveiligheid. Hierdoor willen we verkeersslachtoffers voorkomen.



Assen is een fitte en actieve stad met gezonde inwoners.
We stimuleren vervoersmiddelen die leiden tot beweging.

¹ Zie voor meer gedetailleerde informatie de visie Mobiliteit die in 2017 door de raad is vastgesteld.



Assen is een duurzame stad.

Verkeer en vervoer is debet aan 30-40% van de uitstoot van schadelijke stoffen, zoals fijnstof en stikstofoxide. Door het stimuleren en faciliteren van schone vervoersmiddelen dragen we bij aan het verminderen van die uitstoot.



Methode

Met de realisatie van de FlorijnAs is de ontsluiting in Assen sterk verbeterd. Op dit moment is de bereikbaarheid voor de auto op orde, zo geven bewoners ook aan. We houden een taak om te blijven anticiperen op nieuwe knelpunten. Verbeterpunten zien we vooral voor de fiets. Een goede fietsinfrastructuur is een randvoorwaarde om het gebruik ervan te stimuleren.

Daarnaast willen we meer inzetten op het benutten van slimme technieken en het stimuleren van het gewenste gedrag. Door middel van educatie, voorlichting en lespakketten willen we bewoners handvaten bieden om veilig en gezond in het verkeer te opereren. Samen met

bedrijven, scholen en andere overheden stimuleren we het fietsverkeer. De inzet van nieuwe, slimme, technieken helpt ons om de bestaande infrastructuur beter te benutten en de doorstroming te optimaliseren.

1.3 Participatie

Dit uitvoeringsprogramma is tot stand gekomen via een participatief proces. Binnen en buiten het stadhuis hebben we tientallen gesprekken gevoerd.² Op basis van deze gesprekken hebben we een beeld kunnen vormen van de opgaven op het gebied van verkeer en vervoer voor de komende collegeperiode. Tijdens de gesprekken stonden drie aspecten centraal:

1. De opgave scherp krijgen. 'Welke opgaven zien we de komende vier jaar op het gebied van verkeer en vervoer? '
2. De samenwerking aangaan. 'Op welke aspecten kunnen we de komende jaren samenwerken om deze opgaven te realiseren? '
3. De samenwerking verdiepen. 'Hoe kunnen we deze samenwerking concreet vorm geven? '.

² Zie voor een overzicht van de externe stakeholders 'bijlage 1'

De uitkomsten van deze gesprekken hebben geleid tot dit uitvoeringsprogramma. Na afloop van de gesprekken hebben wij het concept uitvoeringsprogramma aan onze gesprekspartners teruggelegd. Hier was nogmaals ruimte voor reactie en inspraak. Door deze aanpak is een uitvoeringsprogramma ontstaan dat breed gedragen wordt binnen en buiten de ambtelijke organisatie.

De 30 interne gesprekken die we binnen de organisatie hebben gevoerd hebben het programma van een integraal karakter voorzien. Door de vele afstemmingsgesprekken zijn de gesignaleerde opgaven tevens belegd op die plek waar ze het beste opgepakt kunnen worden.

1.4 Afsluiting

Dit hoofdstuk heeft de achtergrond geschetst van hoe dit uitvoeringsprogramma tot stand is gekomen. Ook is de 'waarom' achter dit programma toegelicht. De volgende conclusies zijn van belang in het lezen van de komende hoofdstukken

- Dit uitvoeringsprogramma staat niet op zichzelf, maar komt voort uit de visie die in 2017 is vastgesteld. De doelen en methoden in de visie hebben in hoofdlijnen de basis gevormd voor de inhoud van dit uitvoeringsprogramma
- Deze inzichten zijn verruimd in een grootschalig participatieproces met interne en externe stakeholders. In samenspraak met deze partijen hebben we opgaven bepaald en toekomstige samenwerking uitgelijnd.

Hoofdstuk 2: Opbouw en structuur

Het komende hoofdstuk beschrijft de opbouw van dit uitvoeringsprogramma. Dit zorgt ervoor dat de opgaven vanuit het juiste perspectief worden beschouwd en brengt structuur aan hoe de volgende hoofdstukken te lezen en te interpreteren.

2.1 Opbouw

Dit uitvoeringsprogramma kent de volgende opbouw:

- **Hoofdstuk 1** beschrijft de 'hoe' en de 'waarom' van dit uitvoeringsprogramma Mobiliteit.
- **Hoofdstuk 2** beschrijft de opbouw en de structuur van het programma. De 'spelregels' (paragraaf 2.2) beschrijven de kaders waarbinnen het uitvoeringsprogramma moet worden gelezen.
- **Hoofdstuk 3** vormt de kern van het uitvoeringsprogramma. Het beschrijft welke opgaven we zien aan de hand van vier kenmerken:
 - Waarom is dit een opgave?
 - Hoe willen we deze opgave de komende periode realiseren?
 - Hoe betrekken we bewoners, belanghebbenden en andere partners?
 - Wat is de realisatietermijn van het project?
 - Welke financiering hoort bij de verschillende themalijnen?
- **Hoofdstuk 4** beschrijft diverse aandachtspunten die extra aandacht verdienen maar niet in de overige hoofdstukken zijn benoemd.

2.2 Spelregels

Er is gekozen voor vijf 'spelregels' die gelden voor het uitwerken van alle opgaven in dit programma. Dit schetst het kader waarin de opgaven moeten worden uitgewerkt. De 'spelregels' zijn als volgt:

- Regel 1: De uitvoering gebeurt zoveel mogelijk participatief
- Regel 2: Een opgave wordt daar belegd waar deze het best kan worden uitgevoerd.
- Regel 3: We zorgen voor de juiste volgorde in de uitvoeringsstrategie
- Regel 4: Voor beheer en onderhoud hanteren we de uitgangspunten van de agenda BOR
- Regel 5: De uitwerking verloopt volgens de Duurzaam Veilig principes

Regel 1: De uitvoering gebeurt zoveel mogelijk participatief.

Paragraaf 1.3 heeft beschreven dat een belangrijke kwaliteit van dit programma ligt in de participatieve totstandkoming ervan. Dit willen we ook in de uitvoeringsfase vasthouden. De komende periode betrekken we bewoners en belanghebbenden bij de verdere uitwerking. De strategie varieert per opgave. Daarom sluit iedere paragraaf van hoofdstuk 3 af met een beschrijving van de participatiestrategie.

Regel 2: Een opgave wordt daar belegd waar deze het best kan worden uitgevoerd.

Een andere waarde van dit programma ligt in de integrale benadering. Daarom hebben we diverse opgaven opgehaald die liggen op het snijvlak van meerdere disciplines en organisaties. Denk bijvoorbeeld aan opgaven die liggen op het gebied van duurzaamheid, gezondheid of sterke raakvlakken hebben met de binnenstadsontwikkeling. Uit de afstemming in het voortraject blijkt dat het voor sommige opgaven beter is om die uit te laten werken vanuit een andere lijn. Een voorbeeld is de opgave 'parkeren in de binnenstad', die zowel vanuit verkeer en vervoer als vanuit het project 'de aantrekkelijke binnenstad' kan worden benaderd. In overleg met de portefeuillehouders en de spelers in de binnenstad is besloten om het onderwerp parkeren in de binnenstad niet mee te nemen in deze uitwerking, maar op te pakken in het project 'de aantrekkelijke binnenstad'. Zo signaleren we in dit programma de opgave op het gebied van verkeer en vervoer, maar geven we in de participatiestrategie aan dat we hebben afgestemd dat deze vanuit een andere lijn gerealiseerd zal worden.

Regel 3: We zorgen voor de juiste volgorde in de uitvoeringsstrategie

We willen ervoor zorgen dat de uitvoering in de volgorde verloopt. Daarom werken we met een uitvoeringsstrategie. Dit uitvoeringsprogramma kent verschillende gradaties van verdieping.

- Categorie 1: Sommige opgaven, zoals het plaatsen van een nieuwe generatie VRI's, hebben we goed in beeld. Die opgaven gaan we de komende jaren uitvoeren. Het is helder welke opgave er ligt en hoe we die gaan uitvoeren. Hier reserveren we budget voor.
- Categorie 2: Voor andere opgaven, zoals de staat van het fietsnetwerk, is eerst een inventarisatie nodig om de juiste inschatting van de uitwerking te kunnen maken. In dat geval doen we de komende periode eerst een inventarisatie en brengen we de huidige situatie in beeld. Vanuit die situatie ontstaat er een uitwerking die bestaat uit drie onderdelen :

Deel 1. Een inventarisatie, waar mogelijk participatief, om de opgave volledig in beeld te brengen.

Deel 2. Het bepalen van een uitvoeringsstrategie om de resultaten van de inventarisatie te combineren met lopende projecten. We proberen daarbij om 'werk met werk te maken'. Zo houden we bijvoorbeeld rekening met de vervangingstermijn van infrastructuur en proberen we meerdere aandachtspunten en uitvoeringsacties in een gebied gezamenlijk aan te pakken (zie tevens spelregel 4: de agenda BOR).

Deel 3. Het uitvoeren van de beschreven opgave

De uitvoering vindt in die volgorde plaats. Voor deze activiteiten reserveren we budget voor een grondige inventarisatie en een flexibel budget om na de inventarisatie de opgave uit te voeren.

- Categorie 3: We onderscheiden een derde categorie, dit zijn opgaven die op Assen afkomen, maar waar het nu nog te vroeg is om hier nu al op te anticiperen. Denk bijvoorbeeld aan de komst van autonoom rijden, en de ontwikkelingen van waterstof. Dit zijn punten waar vanuit de markt of op landelijke schaalniveau in de komende jaren een ontwikkeling plaatsvindt. Als Assen houden we deze ontwikkelingen goed in de gaten en implementeren we dit wanneer er kansen liggen om dit op lokale schaal efficiënt en veilig te doen. Hier reserveren we in deze fase nog geen budget voor.

Regel 4: Voor beheer en onderhoud hanteren we de uitgangspunten van de agenda BOR

Voor goed beheer en onderhoud toetsen we op de uitgangspunten van de agenda Beheer Openbare Ruimte, die in 2017 door de raad is vastgesteld. Vanuit de agenda BOR zijn een aantal actuele opgaven in beheer en onderhoud van belang in relatie tot verkeer en vervoer:

- Er is sprake van toenemend onderhoudsareaal. Het beheerbudget dient mee te groeien bij een toenemend onderhoudsareaal. Bij stadsuitbreiding (bijvoorbeeld Kloosterveen) is van belang hier middelen voor te reserveren in het beheersbudget.
- Veroudering van objecten – Veel objecten in de openbare ruimte zijn de komende jaren toe aan vervanging of sloop.
- Verduurzamingsopgave: Met het toepassen van duurzame Ledverlichting, de aanleg van reflecterende wegdekken, het klimaatadoptief ontwerpen en het hergebruik van verhardingsmaatregelen kan via beheer en onderhoud worden bijgedragen aan het realiseren van duurzaamheidsopgaven.

De agenda BOR maakt onderscheid in beheer en onderhoud op drie verschillende vlakken.

- Schoon en Netjes – Dit betreft de beeldkwaliteit van infrastructuur en voorzieningen. Dit onderhoud kan op verschillende niveaus, waarbij voor hoofdroutes en infrastructurele voorzieningen vaak wordt gekozen voor het basisniveau (functioneel. 'Alles is nog in orde, maar er is wel enige schade aanwezig')³.
- Heel en Veilig – Dit betreft de technische kwaliteit van infrastructuur en voorzieningen.⁴

³ In de agenda BOR is gekozen voor intensiever beheer voor de binnenstad en extensiever beheer voor het buitengebied en de bedrijventerreinen.

⁴ In de agenda BOR is gekozen om gedifferentieerd om te gaan met basiskwaliteit, waardoor onderhoud betaalbaar is en bijna alle plekken (geprioriteerd) op basisniveau onderhouden kunnen worden.

- Functioneel en beschikbaar- Dit betreft de vervangingsopgave, waarbij in de komende 20 jaar een groot deel van het areaal vervangen moet worden⁵.

Daarnaast zijn er zes kaderstellende voorwaarden benoemd waar we in beheer en onderhoud rekening mee willen houden:

- Integrale werkwijze, waarin disciplines groen, riolering, water, wegen en kunstwerken samen bekijken welke projecten moeten worden uitgevoerd en dit samen met externen verwerken in een meerjarenplanning. Zo wordt beheer en onderhoud efficiënt opgepakt.
- Het is belangrijk om beheer en onderhoud tijdig te betrekken bij nieuwe ontwikkelingen.
- Voor ieder ontwerp voor vervanging, herinrichting of nieuwe openbare ruimte dient een beheerparagraaf te worden geschreven.
- De oplevering en de overdracht vindt op één moment plaats.
- Bij de nieuwe aanleg en herstructurering is het van belang dat de dimensionering van de voorzieningen aansluit bij de maat en schaal van Assen.
- Uitbreiding/aanpassing van het areaal wordt direct verwerkt in de begroting.

Regel 5: De uitwerking verloopt volgens de Duurzaam Veilig principes

Duurzaam Veilig is een overheidsinitiatief om verkeersveiligheid in het verkeer te verhogen. Duurzaam Veilig kent vijf principes die liggen op het snijvlak van het op orde maken van infrastructuur, het creëren van verkeersbewustzijn, heldere verkeerseducatie en handhaving. In de uitvoering van opgaven toetsen we aan deze principes, die terug kunnen vallen op een basis van wetenschappelijk onderzoek en daarmee een veilige verkeerssituatie stimuleren. Verkeersveiligheid is voor de gemeente Assen van essentieel belang, vandaar dat we besloten hebben in de uitvoering te werken met deze principes.

2.3 Afsluiting

Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van de structuur van dit uitvoeringsprogramma. De bijbehorende spelregels zorgen ervoor de uitwerking verloopt vanuit het juiste kader:

- Regel 1: De uitvoering gebeurt zoveel mogelijk participatief
- Regel 2: Een opgave wordt daar belegd waar deze het best kan worden uitgevoerd.
- Regel 3: We zorgen voor de juiste volgorde in de uitvoeringsstrategie
- Regel 4: Voor beheer en onderhoud hanteren we de uitgangspunten van de agenda BOR

⁵ In de agenda BOR is gekozen om rekening te houden met gedeeltelijk (en uitgestelde) vervanging van de civiele objecten en deze indien nodig risico gestuurd te programmeren.

- Regel 5: De uitwerking verloopt volgens de Duurzaam Veilig principes

Hoofdstuk 3: Uitwerking van de opgaven

Hoofdstuk 3 beschrijft de opgaven die Assen de komende collegeperiode wil realiseren op het gebied van verkeer en vervoer. We beschrijven 19 opgaven, verdeeld over vijf thema's. Hieronder volgt een overzicht van de thema's en de bijbehorende opgaven. Vaak heeft een opgave raakvlakken met meerdere thema's. Bijvoorbeeld de opkomst van de snelle fietsen, die de lijnen 'fiets op één', 'verkeersveiligheid', 'schoon vervoer' en 'goede bereikbaarheid' omvat. De lijnen zijn waar mogelijk zo geformuleerd dat ze overeen komen met de vastgestelde thema's van de startnotitie Omgevingsvisie, die ambities beschrijft van bewoners en belanghebbenden in de stad.

Lijn	Opgaven per thema
De Fiets op één (Assen als fitte en vitale stad)	1. Het creëren van goede fietsinfrastructuur 2. Het creëren van goede fietsparkeerplekken 3. Goede regionale fietsverbindingen 4. De drempel voor fietsbezit verlagen
Beter Benutten (Assen als slim bereikbare stad)	5. Het uitrollen van een nieuwe generatie Verkeersregelinstallaties 6. Data monitoren om vervoersstromen in kaart te brengen 7. Het delen van open data en het faciliteren van nieuwe mobiliteitsdiensten
Goede bereikbaarheid en regiovervoer (Assen als toegankelijke stad voor de gehele regio)	8. 'Goed' openbaar vervoer 9. Parkeren 10. Snel regiovervoer 11. Communicatie
Schoon vervoer (Assen als gezonde en duurzame stad)	12. Campagnes op het gebied van gezond en duurzaam gedrag 13. Plaatsen elektrische laadpalen 14. Schone bevoorrading binnenstad
Verkeersveiligheid	15. Aanpak diverse knelpunten 16. Aanbieden voorlichting, lespakketten, cursussen 17. Beheer en onderhoud 18. Toezicht en handhaving 19. Inpassen elektrische fietsen

Elk thema begint met een beschrijving waarom dit thema van belang is. Vervolgens zijn elke opgave uitgewerkt worden in vier stappen:

- Een beschrijving van de opgave
- Een beschrijving van de gekozen uitvoeringslijn
- De participatiestrategie
- Een overzicht van de uitvoeringstermijn

Tot slot wordt er per thema een inschatting gemaakt van de kosten om de themalijn te kunnen uitvoeren.



3.1 De fiets op één

Doel

De komende periode staat de fiets op één. In de Mobiliteitsvisie hebben wij aangegeven veel belang te hechten aan een duurzame en gezonde samenleving. Ook in de omgevingsvisie zijn deze onderwerpen als belangrijke ambities benoemd. Fietsen draagt bij aan een duurzaam en gezond Assen. Fietsen leidt tot beweging, en voorkomt uitstoot van stoffen die schadelijk zijn voor de gezondheid en het milieu (zoals fijnstof en stikstofoxide).

Vanuit de provincie zien we dezelfde tendens om te investeren in goede fietscondities. De provincie Drenthe zet zich in om van Drenthe de fietsprovincie van Nederland te maken. In dit kader willen wij graag samen met de provincie optrekken om in Assen de fiets op één te zetten de komende periode.

Daarnaast is er afgelopen periode veel geïnvesteerd in het autonetwerk. Hoewel we alert blijven op behoud van goede en veilige auto infrastructuur zien wij in dat dit netwerk op dit moment voor een groot deel op orde is. Door nu te investeren in de fiets creëren we optimale bereikbaarheid voor alle vervoersmiddelen.

Welke opgaven omvat dit hoofdstuk?

1. Het creëren van goede fietsinfrastructuur
2. Het creëren van goede fietsparkeerplekken
3. Goede regionale fietsverbindingen
4. Fietsbezit bevorderen

1. Goede fietsinfrastructuur

Opgave Goede fietsinfrastructuur is een randvoorwaarde om fietsverkeer te stimuleren. Fietsen is gezond en daarnaast een duurzaam alternatief voor de auto. Daarom willen we de komende periode investeren in een verbeterd fietsnetwerk. Een goed fietsnetwerk bestaat uit de elementen veilig, aantrekkelijk, compleetheid en toegankelijk. De komende periode willen we onderzoeken hoe het fietsnetwerk op deze punten functioneert en beleefd wordt.

Uitwerking In het komende jaar willen we een drietal inventarisaties uitvoeren die in beeld brengen hoe het fietsnetwerk functioneert op het gebied van aantrekkelijkheid/veiligheid, compleetheid en toegankelijkheid. Deze inventarisaties doen we participatief met inwoners, belangenorganisaties zoals Veilig Verkeer Nederland, de ANWB en de Fietzersbond en ketenorganisaties zoals Mijn Buurt Assen. Samen brengen we aandachtspunten in kaart.

In de inventarisatie maken we onderscheid tussen drie lijnen; (1) het aanleggen van snelle fietsverbindingen. (2) Een inventarisatie van de aantrekkelijkheid van de fietsroutes (3) Het verbeteren van de toegankelijkheid van fiets en wandelroutes. Deze inventarisaties bieden de basis om de komende jaren de fiets op één te zetten en in toekomstig beleid op voort te bouwen.

Inventarisatie snelle fietsverbindingen: Uit een enquête van het stadspanel blijkt dat de belangrijkste stimuli om het ene vervoersmiddel boven het andere te prefereren ligt in het beperken van reistijd en het beleefde comfort van de reis. Voor binnenstedelijk gebruik willen we daarom de fietsverbindingen versnellen, zodat reizigers met de fiets sneller hun plaats van bestemming kunnen bereiken. Daarom willen we onderzoeken hoe we vanuit elke wijk minimaal één snelle fietsverbinding kunnen aanleggen naar de belangrijkste voorzieningen in de binnenstad. Hierbij streven we ernaar om de fiets de snelste route (in reistijd) te laten zijn binnen de stad, zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid. Ook kijken we hoe de fietsverbindingen tussen de wijken onderling is ingericht en waar belangrijke verbindingen ontbreken.

Inventarisatie veiligheid, aantrekkelijkheid en compleetheid : Op het gebied van beleving willen we het netwerk veilig en aantrekkelijk inrichten. Voor ons zijn dit belangrijke voorwaarden om de comfort van het fietsgebruik te verhogen. In een inventarisatie willen we de volgende aandachtspunten tegen het licht houden:

- De mate van verlichting en de veiligheidsbeleving in het netwerk. Bij de inventarisatie hebben we extra aandacht voor aantrekkelijke toegangsroutes naar belangrijke voorzieningen voor 'kwetsbare doelgroepen'. Voor jongeren hebben we aandacht voor het creëren van veilige en uitnodigende schoolroutes.
- Inbedding van de fietsinfrastructuur in de omgeving. Kunnen fietsroutes aantrekkelijker worden ingericht door ze te laten leiden langs natuur, groen, architectuur en bijzondere gebouwen?

- De staat van bewegwijzering rondom fietspaden. Is de bewegwijzering helder en compleet vormgegeven? Leidt deze naar de belangrijke voorzieningen in de binnenstad? Daarnaast hebben we aandacht voor de bewegwijzering voor voetgangers in de binnenstad van en naar belangrijke voorzieningen. Dit zal vanuit de ontwikkelingen in de binnenstad worden opgepakt.

Onderzoek naar toegankelijkheid: De gemeente Assen wil een gemeente zijn waarin iedereen veilig kan fietsen en wandelen. In de omgevingsvisie wordt dit een stad voor alle generaties genoemd. De bevolking in Nederland vergrijsst snel. Dat leidt tot een groeiende groep Nederlanders die immobiel en/of eenzaam dreigt te worden. We zien daarom een opgave om ons fiets- en wandelnetwerk de komende jaren op orde te maken om de toegankelijkheid te verzekeren. Dit is ook in lijn met het vastgestelde VN-verdrag voor behoud van toegankelijkheid.

Dit doen wij aan de hand van een inventarisatie van ontoegankelijke plekken samen met zorgpartijen, participatieraden en bewoners. Tevens beschouwen we volledige toegankelijkheid als basisvoorwaarde van nieuw toekomstig ontwerp. Bij deze inventarisaties letten we op de volgende aspecten. Dit kan verder aan worden gevuld vanuit de praktische toetsing met onder meer de participatieraad en de RCPA:

- Aansluiting oversteekplekken op het wegdek: we zorgen ervoor dat oversteekplaatsen rollator en rolstoeltoegankelijk worden ingericht.
- Plaatsen van makkelijke drukknoppen en rateltickers bij oversteekplaatsen.
- Egale voetpaden en fietspaden. Zo voorkomen we dat mensen struikelen of met rollator/rolstoel vast komen te zitten.
- Plaatsen van bankjes en andere rustmogelijkheden langs onze belangrijkste wandelroutes en fietsroutes.
- Aanpak van onnodige hindernissen zoals goten, paaltjes en andere obstakels op de weg.
- Zichtlijnen vanuit de rolstoel bij oversteekplaatsen.

Deels zijn bovengenoemde punten de afgelopen periode al participatief in kaart gebracht, onder andere met de Fietzersbond. Deze eerdere inzichten zullen we gebruiken in de inventarisatie, en tevens meenemen in dit uitvoeringsprogramma.

Aanpak diverse knelpunten

De inventarisatie vormt een gedragen beeld waar de komende periode opgaven liggen om het fietsnetwerk te verbeteren. We reserveren een flexibel budget om te anticiperen op de uitkomsten de inventarisaties. Bij de inventarisaties is voor bewoners en belangengroepen ruimte om eigen inzichten in te brengen.

Daarnaast zien wij zelf ook een aantal opgaven die de komende jaren gerealiseerd moeten worden. Omdat vanuit eigen monitoring blijkt dat hier knelpunten ontstaan op het gebied van bereikbaarheid of veiligheid of omdat deze routes toe zijn aan vervanging en/of herstructurering;

- Verbeteren van de kwaliteit van reeds bestaande fietspaden. Denk bijvoorbeeld aan het asfalteren van de fietsroute Nobellaan, het verbeteren van de fietsroute Langedijk, Gouwe, Oostermoer, Zuidenveld en comfortverbetering van diverse hoofdfietsroutes.
- Het compleet maken van het fietsnetwerk om de versnelde doorstroming te realiseren en het comfort van de fietser te verbeteren. Denk daarbij onder meer aan de aanleg van nieuwe fietsroutes langs de Maria in Campislaan en het Pittelosepad.
- De aanleg van nieuwe voetpaden om het wandelnetwerk compleet te maken. Daarbij kan gedacht worden aan de Lonerstraat, Borgstee, Kortbossen en de Platolaan.
- Aanleg van nieuwe fietsoversteekplekken om de veiligheid te verbeteren. Zoals bij Balkenweg-Polweg, Hildegard van Bingenweg en de Stoepveldsingel – Andrej Sacharovweg
- Aanleg van fietsverlichting om de (sociale) veiligheid voor fietsers te verhogen. Dit is het geval bij diverse kruispunten, paden en fietstunnels.

Voor het realiseren van snelle, toegankelijke, fietsverbindingen is het van belang om de wegen zo veel mogelijk vrij van obstakels te maken. Daarom voeren we de komende periode de volgende acties uit:

- We reserveren budget voor het verwijderen van overbodige paaltjes en andere hindernissen op het fietsnetwerk.
- We willen het aantal verkeerslichten op fietsroutes minimaliseren. Waar verkeerslichten nodig blijven leggen we wachttijdvoorspellers en detectielussen aan. In de wegstructuur kijken we hoe we de fietser voorrang kunnen verlenen.
- Snelle fietsroutes kenmerken zich door een herkenbaar wegprofiel, rechte ontwerplijnen en goede verlichting.
- Door middel van deze ingrepen nemen we stremmingen voor fietsers al zo veel mogelijk weg. Deze uitgangspunten kunnen aan de hand van de gezamenlijke inventarisatie verder worden aangevuld.

2. Goede fietsparkeerplekken

Opgave Om de fietsbeleving zo aantrekkelijk mogelijk te maken, moeten reizigers hun fiets comfortabel en veilig kunnen stallen, zowel bij voorzieningen in de binnenstad als bij regionale vervoersknooppunten. Goede fietsparkeerplekken zijn, net als goede fietsinfrastructuur, een randvoorwaarde om de fiets op één te kunnen zetten.

Uitwerking Met de oplevering van de bewaakte fietsenstalling bij het stationsgebied is er voldoende gelegenheid gecreëerd om de fiets bij het station veilig en aantrekkelijk te kunnen stallen. In navolging daarvan willen we ook investeren in onze fietsparkeerplekken in de binnenstad.

We brengen gelaagdheid aan in de fietsparkeerstructuur. We onderzoeken de komst van grote, goed gelokaliseerde stallingen voor langer bezoek en heldere stroken en vakken voor kort doelgericht verblijf. Om toekomstige fietsparkeerproblemen te voorkomen, blijven we de parkeerbehoefte van fietsers

monitoren, ook op plekken waar fietsparkeren op dit moment op orde is. We voeren jaarlijks tellingen uit waarin we het aantal geparkeerde fietsen in de binnenstad in kaart brengen. Uit de tellingen van 2017 zijn knelpunten naar voren gekomen, deze zullen in de uitwerking van de binnenstad verder worden opgepakt.

Ook bij het realiseren van snel regiovervoer kan de fiets een belangrijke rol spelen. We willen het vervoer van deur tot deur zo inrichten dat de schakels van de keten op elkaar zijn afgestemd. Alleen zo kan ketenmobiliteit als concurrent dienen voor de auto. Bij regionale bushaltes willen we voldoende veilige en aantrekkelijke fietsenstallingen genereren, waardoor de reiziger de fiets veilig kan stallen. Op diverse plekken hebben we daarvoor de beschikking gekregen over fietskluizen die fietsers in gelegenheid stellen om hun fiets in een kluis te bewaren. Bij diverse carpoolplaatsen en bushaltes breiden we de hoeveelheid fietsenstallingen uit. In de buurt van belangrijke bushaltes, zullen we onoverdekte stallingsplaatsen bovendien voorzien van overkapping.

3. Regionale fietsverbindingen

Opgave De provincie streeft naar een Drenthe dat bekend staat als de fietsprovincie van Nederland. Met de prachtige natuurgebieden rondom Assen liggen er voldoende kansen voor toerisme en recreatie.

Door de opkomst van de E-bike zien we een groeiend aantal werknemers dat afstanden in woon-werk verkeer per fiets aflegt. Deze vorm van vervoer is een schoon alternatief voor afstanden tot 30 kilometer. Deze vorm van woon-werkverkeer willen we faciliteren door de regionale fietsinfrastructuur op orde te maken.

Uitwerking In de inventarisatie van het fietsnetwerk willen we meenemen hoe we regionale fietsroutes beter kunnen verbinden aan het binnenstedelijke fietsnetwerk en de voorzieningen in de binnenstad. Dit biedt kansen om fietstoeristen te verbinden aan de Assense binnenstad.

Daarnaast dragen we bij aan de totstandkoming van de fietssnelweg Assen-Groningen. Hierin werken we samen met de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Tynaarlo, Haren en Groningen. De komende periode staan wij ervoor aan de lat om het Asser deel van de fietssnelweg te realiseren. We diepen hiervoor de varianten uit de verkenning nader uit. Vervolgens leveren we een ontwerp op voor het Asser deel van de fietssnelweg.

4. Fietsbezit bevorderen

Opgave Assen wil zich de komende jaren inzetten voor een inclusieve samenleving, ook op het gebied van verkeer en vervoer. Onderdeel daarvan is het faciliteren van een goede kwaliteit fiets onder alle Assenaren. Zo staat de fiets ook voor iedereen op één.

Uitwerking We stellen een projectleider aan die in Assen een fietsenplan uit gaat rollen. Doel van het project is om mensen met weinig financiële stootkracht te voorzien van een goede kwaliteit, tweedehands, fiets. Het fietsproject willen we koppelen aan het minimabeleid.

Opgavenmatrix met kosteninschatting en realisatietermijn

No.	Naam opgave	Onderliggende opgaven	Verdieping	Uitvoeringsactie	18	19	20	21	22
1.	Goede fietsinfrastructuur	Inventarisaties	Snel	Snelle fietsroutes tussen wijken					
				Snelle routes vanuit wijken naar voorzieningen					
			Veilig, aantrekkelijk en comfortabel	Verlichting					
				Inbedding in omgeving					
				Bewegwijzering					
			Toegankelijkheid	Oversteekplekken op orde					
				Egale voetpaden					
				Bankjes / rustmogelijkheden langs wegen					
				Aanpak onnodige obstakels op wegen					
		Aanpak knelpunten	Aanleg nieuwe voetpaden	Aanleg diverse nieuwe voetpaden					
			Aanleg nieuwe fietspaden	Aanleg diverse nieuwe fietspaden					
			Verbeteren kwaliteit bestaande fietspaden	Verbeteren kwaliteit bestaande fietspaden					
			Aanleg nieuwe oversteekplekken	Aanleg nieuwe oversteekplekken op diverse plekken					
			Nieuwe fietsverlichting & verbeteren veiligheid	Nieuwe fietsverlichting & verbeteren veiligheid op diverse plekken					
		Versnellen fietsverkeer	Verwijderen hindernissen	Verminderen van paaltjes en andere hindernissen op het fietsnetwerk					

			Sneller groen	Wachttijdvoorspellers en detectielussen bij verkeersregelinstallaties						
2	Goede fietsparkeerplekken	Investeren in goede parkeerplekken	Binnenstad	We brengen gelaagdheid aan in de fietsparkeerstructuur. We onderzoeken de komst van grote, goed gelokaliseerde stallingen voor langer bezoek en heldere stroken en vakken voor kort doelgericht verblijf.	BINNENSTAD					
		Fietstellingen	Jaarlijkse tellingen	Jaarlijkse telling van het aantal fietsen						
		Veilige stallingen regiovervoer	Extra stallingen plaatsen	Plaatsen extra fietsenrekken bij bushaltes met regiofunctie						
				Fietskluizen						
			Overkappingen	Onoverdekte stallingsplaatsen overkappen						
3	Regionale fietsverbindingen	Fietssnelweg	Asser deel realiseren	Diverse varianten uitwerken tot een ontwerp voor de fietssnelweg						
4	Fietsbezit bevorderen	Fietsenplan uitrollen	Fietsenplan realiseren	Projectleider beschikbaar stellen						
PROGRAMMA										1.500.000
FLEXIBEL INSPELEN OP UITKOMSTEN INVENTARISATIES										400.000
TOTALE INSCHATTING UITVOERINGSKOSTEN										1.900.000

Opgavenmatrix met participatiestrategie op opgaveniveau

No.	Naam opgave	Onderliggende opgave	Hoe participeren we? Wie betrekken we?
1.	Goede fietsinfrastructuur	Inventarisaties	We voeren deze inventarisaties gezamenlijk uit met bewoners, bewonersorganisaties en belangengroepen: 1. We gebruiken het netwerk van Mijn Buurt Assen en de schouw van Vaart Welzijn om met bewoners te inventariseren hoe het fietsnetwerk door bewoners wordt beleefd. 2. We maken gebruik van eerdere inventarisaties en gesprekken van onder meer de Fietzersbond en

			Veilig Verkeer Nederland. 3. We hebben afgesproken om instanties zoals de RCPA en de Participatieraad te betrekken op het gebied van toegankelijkheid. Ook betrekken we diverse zorgpartijen. 4. Met Op Fietse en de provincie willen we ons gezamenlijk inzetten om de fiets op één te krijgen. We willen daarom aansluiten bij het Tour de Force programma. 5. We stemmen de uitkomsten van de inventarisaties af met de binnenstad.
		Verbeteren voetgangersnetwerk & Verbeteren / aanpassingen fietsnetwerk	Bij het ontwerp en de uitvoering betrekken we, en communiceren we met, bewoners en direct betrokkenen. De wijze van participatie bekijken we op projectniveau (variërend van inspraak tot co-creatie). Voorafgaand aan de werkzaamheden brengen we bewoners op de hoogte van werkzaamheden.
2	Goede fietsparkeerplekken	Investeren in goede parkeerplekken	Goed fietsparkeren vindt grotendeels plaats in de binnenstad en zal vanuit deze lijn verder worden opgepakt.
		Fietstellingen	-
		Veilig stallen fiets in het regiovervoer	Bij regionale knooppunten voor het OV willen we de ketenmobiliteit versterken door de aanleg van nieuwe fietsparkeerplekken. We trekken hierbij samen op met het OV-bureau.
3	Regionale fietsverbindingen	Fietssnelweg	De fietssnelweg realiseren we in samenwerking met de noordelijke buurgemeenten Tynaarlo, Haren en Groningen. Ook zijn de provincies Groningen en Drenthe betrokken. Bij het uitwerken van het ontwerp voor het Asser deel kiezen we voor een participatief proces. We diepen de verschillende varianten samen uit met onder meer de Provincie Drenthe, de fietsersbond, de roeiclub en bedrijven aan de Dr. Philipsweg
4	Fietsbezit bevorderen	Fietsenplan uitrollen	Het uitrollen van een fietsenplan willen we samen oppakken met Mijn Buurt Assen. We kiezen ervoor om het plan te faciliteren, maar de uitvoering door Mijn Buurt Assen te laten plaatsvinden. Mijn Buurt Assen heeft al ervaringen met soortgelijke activiteiten en weet bovendien de mensen in de wijk te vinden voor wie een dergelijk project relevant is. In het opzetten zullen vele zaken nader moeten worden afgestemd, zoals het tegengaan van concurrentiebedinging



3.2 Beter Benutten

Opgave:

Door het toepassen van slimme technieken zorgen we ervoor dat we zonder aanleg van nieuwe infrastructuur de doorstroming in de stad kunnen verbeteren. Dit noemen we de bestaande infrastructuur 'beter benutten'. Dit is goed voor de economische concurrentiepositie van Assen en voor het milieu. Het bestemmingsverkeer verloopt sneller, en auto's en vrachtwagens hoeven minder vaak vanuit stilstaande positie op te trekken.

Hoe willen wij bestaande infrastructuur beter benutten?

Slimme technieken maken gebruik van datastromen, zoals stremmingen en hoeveelheid aankomend verkeer. Deels wordt deze data door de gemeente zelf gegenereerd, deels maken we gebruik van slimme mobiliteitsdiensten. Op het gebied van data en verbeterde doorstroming zien we drie belangrijke opgaven voor de komende collegeperiode:

5. Het uitrollen van een nieuwe, slimme, generatie Verkeersregelininstallaties
6. Data monitoren om vervoersstromen in kaart te brengen
7. Het delen van open data en het faciliteren van nieuwe mobiliteitsdiensten

5. Het uitrollen van een nieuwe, slimme, generatie verkeersregelinstallaties

Opgave We willen onze verkeersregelinstallaties (VRI's) de komende jaren gefaseerd vervangen door een nieuwe generatie verkeerslichten. Nieuwe VRI's zijn beter in staat om aankomend verkeer te herkennen en te anticiperen op lokale verkeersdrukte.

Uitwerking Een lijst van VRI's die we de aankomende periode willen vervangen hebben we bijgevoegd in bijlage 2. We voeren de vervangingen gefaseerd door en houden daarbij rekening met de vervangingstermijn van de oude VRI's.

De afgelopen jaren hebben we het Verkeersmanagementsysteem geïntroduceerd. Het Verkeersmanagementsysteem gebruikt slimme technieken om verkeersbewegingen en de verkeersbelasting van het wegennetwerk te monitoren en deze gegevens te vertalen naar hoogwaardige, real time, informatie voor de weggebruiker. Dit systeem stelt ons en de weggebruiker in staat om de bestaande infrastructuur beter te benutten.

Het Verkeersmanagementsysteem en de bijbehorende verkeersinstallaties zullen zich de komende jaren blijven door ontwikkelen. Er is voldoende budget nodig voor technisch onderhoud, het up-to-date houden en mogelijk door ontwikkelen van het systeem, het afsluiten van DSL-abonnementen, herstel/reparatiewerkzaamheden aan het glasvezelnetwerk en het aanschaffen van diverse licenties.

6. Data monitoren om vervoersstromen in kaart te brengen

Opgave Het monitoren van vervoersstromen geeft inzicht waar knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer (dreigen te) ontstaan. Door strak te monitoren kunnen deze knelpunten voortijdig worden voorkomen en worden opgelost.

Uitwerking We actualiseren het verkeersmodel. Dit model geeft inzicht in de huidige verkeers- en vervoersstromen. Het model berekent bij het nemen van nieuwe keuzes en nieuwe ontwikkelingen door wat de consequenties zijn op de toekomstige verkeerssituatie. Het model moet worden geactualiseerd omdat het huidige model stamt uit 2004 en de verkeerssituatie in Assen sindsdien veranderd is.

Daarnaast voeren we diverse verkeerstellingen uit om het autoverkeer op de belangrijke doorgangsroutes in de stad te monitoren.

Tot slot willen we de milieu- en gezondheidseffecten van verkeer en vervoer in kaart brengen. Het gaat hier om het monitoren van de uitstoot van stikstofoxide en fijnstof. Het monitoren is een eerste stap om de hoeveelheid aan schadelijke stoffen op plaatsen met een hoge concentratie te kunnen terugdringen.

7. Het delen van open data en het faciliteren van nieuwe mobiliteitsdiensten

Opgave In een optimale ICT-omgeving bepaalt de markt voor een groot deel de inzet van data. De gemeente Assen heeft toegang tot data die door mobiliteitsdiensten, navigatiesystemen en instanties (zoals het NDW voor de VRI's) gebruikt worden hun diensten te verbeteren. We willen deze data ter beschikking stellen omdat we denken dat dit bijdraagt aan verbeterde doorstroming.

Uitwerking Bij het delen van data hebben we een taak om verantwoord om te gaan met privacy. Persoonsgebonden gegevens verstrekken we daarom niet. Andere datastromen bieden we open en toegankelijk aan derden aan.

Met interesse volgen we de komende periode de ontwikkelingen rondom Mobility as a Service, zoals dit in grotere gemeenten al wordt toegepast. De inzet van MaaS helpt om in te kunnen spelen op de verkeersdrukke zoals tijdens evenementen en festivals (zoals de TT). Dit helpt doorstroming van verkeer te bevorderen. We volgen dit graag vanuit het platform Regio Groningen Assen, waar veel kennis ligt op dit gebied. Ook de ontwikkeling op het gebied van autonome mobiliteit is een ontwikkeling die we vanuit dit platform de komende jaren blijven volgen.

Opgavenmatrix met kosteninschatting en realisatietermijn

No.	Naam opgave	Onderliggende opgaven	Verdieping	Uitvoeringsactie	18	19	20	21	22	
5.	Uitrol nieuwe VRI's	Verkeersregel installaties	Oude VRI's vervangen voor een nieuwe generatie	Oude VRI's gefaseerd vervangen door een nieuwe generatie slimme verkeerslichten	ZIE BIJLAGE 2					
		Verkeermanagement systeem	Door ontwikkelen VMS	Budget voor up-to-date houden en technische onderhoud voor het Verkeersmanagementsysteem (VMS)						
6.	Data monitoren	Verkeersmodel	Actualiseren verkeersmodel	Actualiseren van het verkeersmodel						
		Verkeerstellingen		Uitvoeren diverse verkeerstellingen						
		Monitoren gezondheidseffecten		Monitoren van gezondheidseffecten op het gebied van verkeer en vervoer						
7.	Delen van open data	Delen van open data		Het delen van open data met derden						
TOTALE INSCHATTING UITVOERINGSKOSTEN										300.000

Opgavenmatrix met participatiestrategie op opgaveniveau

No.	Naam opgave	Onderliggende opgaven	Hoe participeren we? Wie betrekken we?
5.	Uitrol nieuwe VRI's	Oude VRI's vervangen voor een nieuwe generatie	-
		VMS door ontwikkelen	
6.	Data monitoren	Actualisatie verkeersmodel	-
		Verkeerstellingen	-
		Monitoren gezondheidseffecten	Bij het monitoren van gezondheidseffecten betrekken we de GGD, de provincie en Rijkswaterstaat. Met de GGD hebben we een gezamenlijk belang om de gezondheid van bewoners te verbeteren. Met Rijkswaterstaat en de provincie willen we kijken hoe we de effecten van landelijke en provinciale wegen in de monitoring kunnen meenemen en hoe we samen adequaat kunnen inspelen op de aandachtspunten.
7.	Delen van open data	Delen van open data	In de ontwikkeling van data trekken we samen op met andere gemeenten, overheden en diensten. Vanuit de Regio Groningen Assen is veel kennis aanwezig over hoe we slimme technieken kunnen implementeren in het verkeersnetwerk. We delen data met elkaar omdat verkeersstromen niet ophouden bij de gemeentegrenzen. Ook willen we, mits dit niet raakt aan privacygevoelige kwesties, informatie over vervoersstromen delen met mobiliteitsdiensten.



3.3 Goede bereikbaarheid en openbaar vervoer

Doel

Goede bereikbaarheid is erg belangrijk voor de economische concurrentiekracht van Assen vanuit de regio. We willen de komende periode die goede bereikbaarheid behouden en verder versterken. Daarnaast hebben we aandacht voor een openbaar vervoersnetwerk dat compleet, comfortabel, toegankelijk en schoon is ingericht. Met een openbaar vervoersnetwerk dat 'op orde' is bieden we verschillende vormen van vervoer aan voor verschillende doelgroepen en generaties. Een goed georganiseerd openbaar vervoersnetwerk biedt bovendien een schoon en duurzaam alternatief voor de auto.

Welke opgaven omvat dit hoofdstuk?

1. 'Goed' openbaar vervoersnetwerk aanbieden (schoon, compleet, comfortabel en toegankelijk)
2. Parkeren
3. Snel regiovervoer
4. Communicatie

8. 'Goed' openbaar vervoer

Opdracht Om goede bereikbaarheid voor alle doelgroepen te garanderen willen we meerdere vervoersmiddelen optimaal op orde hebben. Met name voor langere, regionale, verbindingen en voor minder valide reizigers biedt het openbaar vervoer een duurzaam alternatief voor de auto. Daarom willen we een openbaar vervoersnetwerk aanbieden dat schoon, compleet en efficiënt georganiseerd is.

Uitwerking We onderscheiden in de realisatie van 'goed' openbaar vervoer vier verschillende componenten; schoon, compleet, comfortabel en toegankelijk.

Schoon - In 2019 vindt een aanbesteding plaats van het openbaar vervoer. Dit is voor de regio een middel om te sturen op schoon openbaar vervoer. De gemeente Assen vindt het belangrijk dat duurzaamheid als kernwaarde van de aanbesteding wordt opgenomen. Dit is in de lijn met de afgesloten convenant maatschappelijke inkoop van de gemeente. De aanbesteding wordt verricht door het OV-bureau en niet door de gemeente Assen. Ook door het OV-bureau wordt schoon als belangrijke waarde in de aanbesteding erkend.

Compleet - Naast een openbaar vervoersnetwerk dat schoon is, streven we een netwerk na dat compleet en verzorgd is. Het OV-bureau bepaalt de routes van de buslijnen, hier hebben we slechts beperkt invloed op. Vanuit onze verantwoordelijkheid op het gebied van infrastructuur zien we wel taken om het OV-netwerk compleet en verzorgd te houden:

- Op een aantal plekken investeren we in nieuwe bushaltes. Het gaat hier onder meer om de Europaweg, Kortbossen, Groningerstraat-Zwartwatersweg en Gooiland. Dit doen we op basis van de inzichten van het OV-bureau.
- Diverse verouderde bushaltes enabri's ruimen we op om verrommeling in de openbare ruimte te voorkomen. Het gaat hier onder meer om de Weiersstraat, de Caro van Eykweg en de Javastraat.
- Waar nodig hebben we een taak om bushalteshavens te verbreden. Door de ontwikkeling van langere regiobussen zijn sommige havens te klein geworden om bussen te halteren. Om die reden is de bushaltehaven bij Kloosterveen al aangepast.

Mede gezien de grootschalige werkzaamheden in de stad Groningen (met name rondom de zuidelijke ringweg) is de verwachting van het OV-bureau dat de komende jaren het openbaar vervoer gebruik verder toe zal nemen. Samen met het OV-bureau hebben we een taak om te blijven monitoren of de voorzieningen bij bushaltes in Assen toereikend blijven.

Comfortabel - We willen het OV-netwerk zo comfortabel mogelijk inrichten door de wachttijd tussen verschillende schakels in de keten te minimaliseren. Bij bushaltes, P&R plaatsen en carpoolplekken waar wachten echter onvermijdelijk is, investeren we in goede wachtvoorzieningen. Daarom investeren in zitgelegenheden en overkappingen bij veel gebruikte wachtvoorzieningen, bijvoorbeeld bij de halte Europaweg

Toegankelijk openbaar vervoer / publiek vervoer -Door een toenemend aandeel senioren verwachten we een groeiend aantal inwoners die de komende jaren minder mobiel wordt. Er ontstaat daarmee een kwetsbare groep reizigers voor wie we de stad toegankelijk willen houden. Zo zorgen we ervoor dat Assen een stad blijft voor alle doelgroepen en generaties. Mede waarom hebben we de Cityline geïntroduceerd als alternatief voor het WMO vervoer.

Uitwerking De komende periode willen we de Cityline verder ontwikkelen op basis van de input uit het stadspanel en het klantenpanel. Uit onderzoek van het stadspanel blijkt dat slechts 4% van de inwoners in 2016 van de Cityline afwist. De Cityline kan via kanalen als sociale media, communicatie vanuit zorginstellingen en Mijn Buurt Assen meer onder aandacht van bewoners worden gebracht.

Uit onderzoek naar het functioneren van de Cityline onder het klantenpanel kwamen twee belangrijke verbeterpunten naar voren. Het instappen bleek een probleem, dit is inmiddels door een nieuwer model van de Cityline aangepast. Daarnaast liggen nog niet alle haltes voor alle inwoners binnen een voor hun toegankelijke reisafstand. Samen met het klantenpanel kijken we hoe we deze service verder kunnen verbeteren en de haltedichtheid kunnen verhogen. Ook kunnen een aantal van deze haltes nog toegankelijker worden ingericht.

9. Parkeren

Opgave Door veranderende parkeerbehoeften signaleren we een tweetal opgaven die in beleid ondervangen moeten worden:

1. Er is sprake van verandering van functies in de binnenstad en het denken over een aantrekkelijke binnenstad. Dit heeft consequenties voor behoefte aan parkeercapaciteit.
2. Er is sprake van een stijging van het aantal inwoners met meerdere auto's. Dit zet de parkeercapaciteit (in woonwijken) onder druk.

Uitwerking Het denken over parkeren in de binnenstad willen we participatief doen. Het is belangrijk om op te halen wat belangrijke partijen als ondernemers, vastgoedeigenaren en projectontwikkelaars vinden. Deze uitkomsten schrijven we op in de herijking van het parkeerbeleid. Met dit plan willen we raken aan andere onderwerpen in de binnenstad zoals toegankelijkheid en venstertijden. Vanwege de grote raakvlakken met de binnenstad wordt deze verkenning door de lijn 'de aantrekkelijke binnenstad' uitgevoerd.

De komende periode willen we de parkeercapaciteit ook in de woonwijken op orde houden. Daarom willen we onderzoeken hoe we de parkeernormen bij toekomstige ontwikkeling beter laten aansluiten bij moderne behoeften. In de toekomst willen we kijken naar alternatieven voor de stijgende autobehoefte,

zoals het opzetten van een deeleconomie voor auto's en het bevorderen van de E-bike als alternatief. Ook willen we de komende periode een aantal parkeerplekken uitbreiden of verbeteren. Denk daarbij onder meer aan het verbreden van de parkeervakken bij het winkelcentrum Marsdijk en Stadsbroek, de aanleg van de parkeerplaatsen bij de Beilerstraat en het uitbreiden van de parkeerplaatsen bij het sportcomplex van VV Leo.

10. Snel regiovervoer

Opgave Een snelle regioverbinding is bepalend voor de bereikbaarheid van de stad en de economische concurrentiepositie. We zien een aantal ontwikkelingen op ons afkomen die de bereikbaarheid vanuit de regio onder druk zetten. Deze uitdagingen moeten we de in de komende periode zien te ondervangen.

Uitwerking

- Er is sprake van verdichting van de A28 rondom Assen. Dit komt mede door het toenemende goederenvervoer en de 24-uurs economie. We hebben een gezamenlijke taak met partners als de provincie en Rijkswaterstaat om Drenthe vanuit het zuiden aantrekkelijk en bereikbaar te houden.
- We zetten in op behoud van de intercitystatus van Assen. Dit is voor de stad erg belangrijk om de verbinding met de rest van Nederland in stand te houden. Wat ons betreft blijft Assen een intercitystation. Dit is in lijn met de ontwikkelingen van het stationsgebied en onze investeringen in de FlorijnAs
- Aan de noordzijde van Assen signaleren we een opgave om de regio bereikbaar te houden. We zien een groeiende pendel tussen Assen en Groningen, die gevolgen heeft voor het busvervoer. Daarom voeren we een corridorstudie uit voor de verbinding Assen-Groningen. De studie moet de effecten van de pendel in kaart brengen en richting geven hoe we de reizigersgroei kunnen faciliteren.

11. Communicatie

Opgave Door werkzaamheden kan de bereikbaarheid op sommige plekken onder druk komen te staan of de doorstroming worden beperkt. Het is nodig om reizigers goed te informeren zodat reizigers hierop kunnen anticiperen. Dit voorkomt stremmingen.

Uitwerking De komende periode willen we de communicatie rondom werkzaamheden op orde houden. Communicatie kan door het inzetten van omleidingsborden. Preventief kan door via de Berichten van de Brink en de diverse sociale media aandacht aan aanstaande werkzaamheden te besteden. Met de FlorijnAs is het programma 'Minder Hinder' of Assen Slim Bereikbaar opgestart. Deze opzet zetten we de komende periode voort.

Opgavenmatrix met kosteninschatting en realisatietermijn

No.	Naam opgave	Onderliggende opgaven	Verdieping	Uitvoeringsactie	18	19	20	21	22	
8.	Goed openbaar vervoer	Schoon	Schone aanbesteding	Meedenken over een schone aanbestedingsprocedure voor het OV						
		Compleet	Nieuwe bushaltes	Op diverse plekken investeren in nieuwe bushaltes. Dit doen we op basis van de inzichten van het OV-bureau						
			Verwijderen oude bushaltes	Verwijderen van bushaltes enabri's die niet langer worden gebruikt						
			Verbreden bushalteshavens	Het verbreden van bushalteshavens die te smal zijn geworden voor regiovervoer						
		Comfortabel	Zitgelegenheden & overkappingen	Investeren in zitgelegenheden en overkappingen bij veelgebruikte busstations						
		Toegankelijk	Cityline	Promotie						
				Analyse haltedichtheid						
9	Parkeren	Parkeren in de binnenstad	Parkeerkwaliteit binnenstad vastleggen	Herijking van het parkeerbeleid.	BINNENSTAD					
		Parkeren in de wijken	Uitbreiden en aanpassen parkeerplaatsen	Uitbreiden diverse parkeerplaatsen						
10.	Snel regiovervoer	Anticiperen op diverse trends en ontwikkelingen	Verdichting A28	Assen wil voorkomen dat de verdichting elders op de A28 negatieve effecten heeft voor de bereikbaarheid van Assen						
			Intercitystatus	Assen wil de intercitystatus behouden						
			Groeiende pendel Assen-Groningen	Corridorstudie						
11.	Communicatie	Communicatie rondom werkzaamheden		Communicatie rondom stremmingen en omleidingen						
TOTALE INSCHATTING UITVOERINGSKOSTEN										750.000

Opgavenmatrix met participatiestrategie op opgaveniveau

No.	Naam opgave	Onderliggende opgaven	Hoe participeren we? Wie betrekken we daarbij?
8.	Goed openbaar vervoer	Schoon	Bij de aanbestedingsprocedure van openbaar vervoer in 2019 is het OV-bureau leidend. In de voorbereidende gesprekken hebben we samen de intentie uitgesproken dat schoon vervoer een belangrijke waarde is. We gaan samen het gesprek aan hoe we een schone aanbestedingsprocedure kunnen realiseren. In het organiseren van een schoon Openbaar vervoer trekken we samen op met vervoerders. Vanuit die partijen wordt al veel gedaan om schoon vervoer te realiseren. Als Assen willen we een vestigingsklimaat faciliteren waarin het mogelijk is om schone ontwikkelingen mogelijk te maken.
		Compleet Comfortabel	Een compleet en comfortabel OV-netwerk verzorgen we samen met het OV-bureau. Als gemeente hebben we enkel formele taken in de aanleg van infrastructuur. De routebepaling wordt door het OV-bureau georganiseerd. We nemen bij onze werkzaamheden de wensen mee van vervoerders en de resultaten van de inventarisaties met bewonersraden en zorginstellingen. Met het OV-bureau blijven we de behoefte monitoren op het openbaar vervoer, en kijken we of de voorzieningen van bushaltes in Assen toereikend blijven.
		Toegankelijk	Een toegankelijk openbaar vervoer realiseren we samen met zorginstellingen en bewonersraden. Ook betrekken we bijvoorbeeld, bijvoorbeeld door frequent in contact te zijn met het klantenpanel van de Cityline. Promotie pakken we samen op met de nieuwe vervoerder Connexxion.
9	Parkeren	Parkeren in de binnenstad	Dit wordt vanuit de aantrekkelijke binnenstad opgepakt.
		Parkeren in de wijken	Bij parkeren betrekken we omwonenden in de uitvoering. Voor het verbreden van parkeerplekken faciliteren we bewoners in een zelfstandige aanpak. We zien daarop toe dat dit veilig en verzorgd gebeurt. Toekomstige parkeerproblemen willen we in de toekomst via de schouw van Vaart Welzijn en via Mijn Buurt Assen ophalen. Ook willen we graag met bewoners, scholen

			en andere instanties in gesprek. Doel moet dan zijn om gezamenlijk te verkennen hoe eventuele probleemgevallen kunnen worden opgelost.
10.	Snel regiovervoer	Anticiperen op diverse trends en ontwikkelingen	We zien in dat veel van deze ontwikkelingen de schaal van Assen overstijgen. We gaan daarom het gesprek aan met betrokken partijen zoals Rijkswaterstaat en de NS om de belangen van Assen te vertegenwoordigen. De corridorstudie voeren we uit in samenwerking met de provincie Drenthe.
11.	Communicatie	Communicatie rondom werkzaamheden	Bij werkzaamheden en omleidingen communiceren we via de social media kanalen en de Berichten van de Brink



3.4 Schoon vervoer

Doel

We hebben een belangrijke maatschappelijke opgave om onze stad duurzaam in te richten. Zo geven we de aarde door aan toekomstige generaties. Verkeer en vervoer is voor een groot deel debet aan de uitstoot van schadelijke stoffen die bijdragen aan de opwarming van de aarde en bovendien schadelijk zijn voor de volksgezondheid. Door schoon vervoer aan te bieden dragen we bij aan de maatschappelijke doelen op het gebied van gezondheid en duurzaamheid.

Welke opgaven omvat dit hoofdstuk?

- 12. Campagnes op het gebied van gezond en duurzaam gedrag
- 13. Plaatsen elektrische laadpalen
- 14. Schone bevoorrading binnenstad

12. Campagnes op het gebied van gezond en duurzaam gedrag

Opgave Het geven van voorlichting en het maken van promotie helpt bewoners en bedrijven om de voordelen inzichtelijk te maken van de fiets op één. Met het project Assen Slim Bereikbaar hebben we de afgelopen jaren ingezien dat mensen te bewegen zijn om de gezonde en duurzame keuze te maken als de voordelen er van inzichtelijk worden gemaakt.

Uitwerking De komende periode willen we via campagnes 'de fiets op één' extra bevorderen. Daarbij sluiten we zo veel mogelijk aan bij al bestaande initiatieven.

- We geven voorlichting aan bedrijven om gezond en duurzaam gedrag te stimuleren. Daarbij zijn de succesvolle ervaringen rondom Assen Slim Bereikbaar bruikbaar. Voor werkgevers zijn er veel voordelen om de fiets op één te stimuleren. Fietsen verhoogt de fysieke en mentale fitheid van werknemers en zorgt voor een reductie van het benodigde aantal parkeerplekken.
- We sluiten aan bij programma's die al in gang zijn gezet op het gebied van duurzaamheid, zoals het Koplopersprogramma en Samen Besparen. Hier sluit de boodschap 'de Fiets op één' goed bij aan.
- We stellen een aantal 'stap op' E-bikes ter beschikking. Deze worden gebruikt om mensen de voordelen van het elektrisch fietsen te laten ervaren.
- Samen met scholen stimuleren we beweging onder jongeren. We gebruiken daarbij bestaande programma's als JOGG, de Daily Mile en Drenthe Beweegt om jongeren fit en actief te houden. De GGD wil hierin een rol spelen om in de aanpak te adviseren.

Door goede communicatie liggen er kansen om bewoners te stimuleren om de fiets te pakken. Naast informatie over stremmingen willen we via sociale media en Berichten van de Brink bewoners wijzen op de voordelen van 'De Fiets op één'. Er is hierbij altijd sprake van een combinatie van de een infrastructuur die op orde is en een goede communicatiestrategie daarachter:

- Door de eerder genoemde infrastructurele aanpassingen zorgen we voor een comfortabel en snel fietsnetwerk. Met goede communicatie kunnen we bij bewoners en medewerkers 'comfortabel en snel' vervolgens onder de aandacht brengen. Projecten als de fietssnelweg en de komst van snelle fietsroutes verdienen het om extra onder de aandacht van bewoners te worden gebracht.
- Bij stremmingen en werkzaamheden in het autoverkeer wijzen we bewoners op snelle routes die een binnenstedelijk alternatief vormen voor de auto.
- We maken gebruik van de mogelijkheden van het Duurzaamheidscentrum om de relatie tussen verkeer en vervoer en duurzaamheid onder aandacht te brengen, en tonen aan hoe de fiets bij kan dragen aan duurzame keuzes.

13. Plaatsen elektrische laadpalen

Opgave Naast het stimuleren van de fiets op één willen we ook zorgen voor schoon vervoer. Mobiliteit draagt bij aan een belangrijk deel van de uitstoot van schadelijke stoffen zoals verhoogde koolstofdioxide, stikstofoxide en fijnstof. Dit is slecht voor het milieu en voor onze gezondheid. Daarom willen we de komende periode schoon vervoer faciliteren door elektrische laadpalen te plaatsen in de openbare ruimte

Uitwerking Assen heeft zich aangesloten bij het 1000 laadpalenplan van de provincies Groningen en Drenthe. Het initiatief van deze uitrol ligt bij de Provincie Drenthe. De komende periode maken wij een plan waar we de laadpalen uit het 1000 laadpalenplan in Assen zullen plaatsen. Wij hebben eerst de taak om strategische plekken aan te wijzen waar de laadpalen geplaatst moeten worden. Dit willen we doen in openbare parkeergarages en/of op parkeerplekken nabij belangrijke voorzieningen. Omdat we inzien dat elektrische laadpalen steeds meer zichtbaar zullen worden in het landschap, stellen we een toetsingskader op hoe we verantwoord om willen gaan met het plaatsen van nieuwe laadpalen.

Daarnaast volgen we met interesse de ontwikkelingen op het gebied van waterstof. Op dit moment kan de ambitie van elektrisch rijden nog concreter worden ingevuld omdat het elektrisch rijden verder gevorderd is. Diverse instellingen en bedrijven trekken op dit moment hard aan de ontwikkeling van waterstof. Dit is interessant omdat waterstof een belangrijk substituut kan bieden voor het gebruik van energiebronnen met schadelijke uitstoot.

14. Schone bevoorrading van de binnenstad

Opgave We streven naar schone en efficiënte bevoorrading van de binnenstad. We denken dat andere afspraken op het gebied van bevoorrading kunnen leiden tot verbeterde bereikbaarheid van de binnenstad, slimmer gebruik van ruimte, een verhoging van de omgevingskwaliteit van het centrumgebied en minder uitstoot van schadelijke stoffen

Uitwerking TLN heeft zich aangesloten bij de Zero-emission stadslogistiek deal van Connect. Doel daarvan is om in 2025 zoveel mogelijk emissievrije (binnenstads)stadslogistiek te realiseren. TLN wil meer transport naar en binnen de stad, maar met minder bewegingen en emissies. De gemeente wil in 2018 commitment uitspreken om met TLN op te trekken en de binnenstad zo schoon mogelijk te bevoorraden.

Dit commitment is nodig om voldoende voorbereidingstijd te hebben om de benodigde keuzes te maken, rekening houdend met de termijnen van afschrijving en vervanging voor vervoerders, taxibedrijven en bestelbusjes. Ter voorbereiding op deze deal zullen wij de komende periode een bevoorradingsprofiel opstellen met de binnenstad in samenwerking met studenten. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheden voor het ontstaan van HUB's buiten de stad, Goederen Uitgifte Punten, en een Logistiek Ontkoppel Punt. Ook vraagt dit om concrete doorvertaling naar de toegang tot de

binnenstad, waarop gehandhaafd zal moeten worden. Een dergelijke deal vraagt om een scherp afgestemd proces met ondernemers in de binnenstad, zoals de MKB en de HORECA, de binnenstadsorganisatie Vaart in Assen, transport en vervoersbedrijven, politie en handhaving en andere relevante partners.

Opgavenmatrix met kosteninschatting en realisatietermijn

No.	Naam opgave	Onderliggende opgaven	Verdieping	Uitvoeringsactie	18	19	20	21	22
12	Campagnes op het gebied van gezond en duurzaam gedrag	Geven van voorlichting aan bedrijven om gezond en duurzaam gedrag te stimuleren	Voorlichting geven aan bedrijven	Campagnes aan bedrijven vanuit de ervaringen van Assen Slim Bereikbaar.					
		Aansluiten diverse reeds bestaande programma's	Programma's Duurzaamheid	Aansluiten bij reeds lopende programma's op het gebied van duurzaamheid zoals bijv. Het Koplopersprogramma en Samen Besparen	AANSLUITEN PROGRAMMALIJN				
		Stap op E-bikes	Aanbieden probeer E-bikes	Ter beschikking stellen van diverse stap op/probeer E-bikes					
		Stimuleren beweging onder jongeren	Optrekken met scholen	Introduceren van bestaande programma's als de Daily Mile en JOGG bij of via scholen. De GGD wil een rol spelen door in de aanpak te adviseren.	AANSLUITEN PROGRAMMALIJN				
		Communicatie	opstarten campagnes	Onder aandacht brengen van de realisatie van schone projecten zoals de fietssnelweg bij het groter publiek. Tevens het opstarten van diverse campagnes om de fiets bij bewoners op één te zetten.					
			Wijzen op de fiets als snelle keuze	Onder aandacht brengen van comfortabele en snelle fietsalternatieven bij					

				stremmingen en omleidingen voor de auto.					
			Inzet Duurzaamheidscentrum	Het benutten van het Duurzaamheidscentrum om de rol van verkeer en vervoer in het milieu onder de aandacht te brengen.	AANSLUITEN PROGRAMMALIJN				
13.	Plaatsen elektrische laadpalen	Plaatsen minimaal 25 elektrische laadpalen	Aanwijzen locaties en realisatie/uitrol	Aanwijzen strategische locaties voor plaatsing in de openbare ruimte en realisatie van plaatsing					
		Toetsingskader	Opstellen van een toetsingskader voor elektrische laadpalen	Opstellen van een veilig en verantwoord toetsingskader					
14.	Schone bevoorrading binnenstad	Aansluiten zero emission deal	Vorbereidingsfase richting nul uitstoot bij bevoorrading binnenstad	Mogelijkheid van het ontstaan van HUB's, GUP's en LOP, doorvertaling richting toegang binnenstad en onderzoek naar huidige bevoorrading binnenstadslogistiek					
TOTALE INSCHATTING UITVOERINGSKOSTEN									525.000

Opgavenmatrix met participatiestrategie op opgaveniveau

No.	Naam opgave	Onderliggende opgaven	Hoe participeren we? / Wie betrekken we?
12	Campagnes op het gebied van gezond en duurzaam gedrag	Geven van voorlichting aan bedrijven om gezond en duurzaam gedrag te stimuleren	We geven voorlichting aan bedrijven om gezond en duurzaam gedrag te stimuleren. We stemmen met bedrijven af waar we samen kunnen optrekken om medewerkers te stimuleren om te fietsen. We proberen werkgevers en medewerkers vanuit die klantvraag zo goed mogelijk te faciliteren.
		Aansluiten diverse reeds bestaande programma's	We willen aansluiten bij het huidige aanbod op het gebied van het bevorderen van duurzaamheid. Daarom werken we vanuit de lijn van Samen Besparen en het Koplopersprogramma. Met scholen kijken we hoe we gezondheid beter kunnen inbedden in de lesprogramma's.

			Bij de campagne de fiets op één trekken we samen op met de provincie en het programma Op Fietse. We kijken de komende jaren samen naar het benutten van de mogelijkheden op het gebied van gedragsbeïnvloeding en mobiliteitsmanagement. We werken samen met het Duurzaamheidscentrum verkeer en vervoer via die lijn in de aankomende periode onder de aandacht te brengen.
		Stap op E-bikes	We faciliteren een aantal stap op E-bikes waar bewoners gebruik van kunnen maken en brengen die mogelijkheid tot gebruik van de E-bike bij bewoners onder de aandacht.
		Stimuleren beweging onder jongeren	We willen hierbij deels aansluiten bij het huidige aanbod, zoals het aanbod van de provincie (JOGG, Drenthe Beweegt) en het organiseren van een Daily Mile Project. Veel scholen zijn al actief bezig met beweging. We willen samen met scholen kijken hoe we deze actieve insteek ook kunnen doorvertalen naar de huishoudens. De GGD wil een rol spelen om in de aanpak te adviseren.
13.	Plaatsen elektrische laadpalen	Plaatsen minimaal 25 elektrische laadpalen	Bij het plaatsen van elektrische laadpalen verzorgt de provincie de uitrol. Met de RUD en de veiligheidsregio zorgen we ervoor dat bij het bepalen van de strategische plekken dit veilig verloopt. Ondernemend Assen en de NMF hebben in de gesprekken aangeboden om concreet mee te denken met de mogelijk strategische locaties van deze elektrische laadpalen.
		Toetsingskader	Bij het opstellen van het toetsingskader nemen we de wensen mee van ketenorganisaties zoals de RUD en de veiligheidsregio. Ook zetten we de behoeften van bewoners af tegen het maatschappelijk belang.
14.	Schone bevoorrading binnenstad	Aansluiten zero emission deal	Het initiatief ligt voor een groot deel bij TLN. Er ligt een taak om de binnenstadsorganisatie, ondernemers (MKB, HORECA) en vervoerders mee te krijgen om de zero emission deal te ontwikkelen.



3.5 Verkeersveiligheid

Doel

De gemeente Assen wil een gemeente zijn waar iedereen veilig is en zich ook veilig voelt. Zo ook in het verkeer. We willen het aantal verkeersslachtoffers zo veel mogelijk beperken. Daarom willen we mensen bewust maken van veilig handelen in het verkeer en de infrastructuur zo inrichten dat er geen gevaarlijke knelpunten ontstaan.

Welke opgaven omvat dit hoofdstuk?

15. Aanpak diverse knelpunten
16. Aanbieden voorlichting, lespakketten, cursussen
17. Beheer en onderhoud
18. Toezicht en handhaving
19. Inpassen elektrische fietsen

15. Aanpak diverse knelpunten

Opgave Op het gebied van infrastructuur en voorzieningen zien we diverse punten in het wegennet die we de komende periode moeten aanpakken om de veiligheid te verhogen of in stand te houden. Een aantal wegvakken is de komende jaren toe aan grootonderhoud of voldoet niet langer aan de richtlijnen van de CROW. Op een aantal wegen dreigen tevens knelpunten of gevaarlijke oversteekplekken te ontstaan door verandering van de verkeerssituatie.

Uitwerking De komende periode willen we ons inzetten om de knelpunten die we zien te verbeteren. Dit verbetert de doorstroming en de verkeersveiligheid op de weg. Hieronder wordt onderscheid gemaakt tussen een bijdrage die we moeten leveren aan grootonderhoud / herinrichting en de aanpak van knelpunten en gevaarlijke oversteekplekken.

- Diverse wegen zijn toe aan (groot)onderhoud en herinrichting en vragen om een bijdrage van verkeer en vervoer. Denk onder meer aan de Peeloërweg, de Pelikaanstraat, de Groen van Prinstrerenplan en de Maasstraat-Rijnstraat.
- Diverse locaties hebben wij aangeduid als knelpunten / gevaarlijke oversteekpunten en willen we de komende jaren verbeteren om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid op orde te houden. Daarbij denken wij aan:
 - De aanpak van diverse ontsluitingswegen, zoals de M.L. Kingweg, de Jan Palachweg en de Alexander Dubcekweg.
 - Het nemen van snelheidsbeperkende maatregelen op diverse locaties, zoals de Hannie Schaftweg, Telglanden en de Selma Lagerloflaan.
 - Het onderzoeken van de komst van eenrichtingsverkeer en maatregelen op diverse locaties, waaronder de Moezelstraat, Elbestraat, en de Donaustraat.
 - De aanpak van diverse wegvakken volgens de richtlijnen van de CROW, zoals de Philipsweg, de Pelikaanstraat en de Platolaan.
 - De aanleg van een uitritconstructie bij de Middenweg ten behoeve van verbetering van de veiligheid van bewoners en bezoekers van Van Boeijen.

16. Aanbieden van voorlichting, lespakketten, cursussen

Opgave Het geven van voorlichting helpt om reizigers bewust te maken van de gevaren in het verkeer en hoe hier adequaat op te reageren. Dit voorkomt gevaarlijk gedrag in het verkeer en beperkt het aantal verkeersongevallen.

Uitwerking Op het gebied van verkeersveiligheid willen we inzetten op de volgende punten;

- We zetten ons aanbod aan verkeerseducatie voort. Dit draagt bij aan kennis en bewustwording van veilig en juist gebruik van wegen en voorzieningen.

- Met de nieuwe generatie elektrische fietsen ontstaat een nieuwe dynamiek in het verkeer. We willen voorlichting geven over het verantwoord gebruik van snelle fietsen en hier ook praktijkgerichte cursussen voor organiseren. Hierdoor kunnen gebruikers ook oefenen met de nieuwe vervoersmiddelen
- We hebben aandacht voor het aanbod van verkeerseducatie voor jongeren. Er gebeurt al veel op het gebied van verkeersveiligheid via scholen. Een aantal scholen heeft veiligheid benoemd als pijler en geeft aan graag met ons te kijken hoe we hun programma's kunnen uitbreiden of verbeteren. Met middelbare scholen verkennen we hoe hun lespakket kan aansluiten bij dat van basisscholen. Goede aansluiting in alle leeftijdsklassen helpt om de opgedane kennis vast te houden.

17. Aanpak gevaarlijke verkeerssituaties rondom scholen

Opgave Uit gesprekken met scholen blijkt dat het halen en brengen van kinderen chaotische en onveilige situaties veroorzaakt. Dit wordt mede veroorzaakt door groeiend autogebruik onder ouders. Steeds meer kinderen worden door ouders met de auto afgezet. Dit sluit niet aan bij onze doelstellingen om de fiets op één te zetten.

Uitwerking De komende periode hebben we aandacht voor een veilige schoolomgeving. We kijken vanuit meerdere invalshoeken naar deze opgave.

- We organiseren campagnes om zoveel mogelijk met de fiets en/of lopend naar school te komen.
- We faciliteren uitnodigende toegangsroutes voor de fiets en de voetganger binnen wijken naar scholen. We zorgen dat dit zo veilig mogelijk kan. We willen dat ouders het toevertrouwen om hun kind wandelend en/of fietsend naar school te brengen.
- We kijken naar het creëren van kiss & ride plekken op strategische plekken. Op sommige scholen hebben we hier al positieve ervaringen mee.
- We zetten handhavers en verkeersregels in om het halen/bringen in goede banen te leiden en toe te zien op juist gebruik van voorzieningen.

18. Beheer en onderhoud

Opgave: Goed beheer en onderhoud draagt bij aan goede bereikbaarheid, verkeersveiligheid en een goede uitstraling. We willen ervoor zorgen dat de voorzieningen en infrastructuur de komende jaren netjes, veilig en functioneel blijft.

Uitwerking: Voor beheer en onderhoud nemen we de agenda Beheer Openbare Ruimte uit uitgangspunt, zoals beschreven in de spelregels van hoofdstuk 2. Vanuit dit uitvoeringsprogramma zijn een aantal punten waar specifiek in het beheer en onderhoud rekening mee moet worden gehouden:

- Het reserveren van voldoende onderhoudsbudget van nieuwe technische instrumenten, zoals het up to date houden van nieuwe verkeersregelinstallaties en overige systemen.
- Het reserveren van voldoende budget voor het onderhoud van elektrische laadpalen voor zowel fietsen als auto's.
- Het reserveren van budget om te kunnen inspelen op de principes van Duurzaam Veilig. Het stelt ons in staat om in de omgeving te anticiperen op basis van nieuwe richtlijnen en inzichten op het gebied van verkeerveiligheid.
- Onder bewoners is behoefte aan bewaakte fietsenstallingen. We houden de drie bewaakte fietsenstallingen de komende jaren in stand
- Het verbreden van parkeervakken die niet langer voldoen aan de huidige parkeerbehoeften van auto's. De komende jaren willen we diverse parkeervakken verbreden die kleiner zijn dan 2.50. Dit doen we onder meer bij het winkelcentrum Marsdijk en het parkeerterrein Stadsbroek. Ook willen we bewoners ondersteunen die zelf initiatief genomen hebben om smalle parkeervakken in hun wijk te verbreden. Als gemeente zien we hierop toe dat dit niet ten koste gaat van veilige weginrichting, goede afwatering en behoud van beplanting/speelvoorzieningen.
- Budget voor klein vervangingsonderhoud, zoals losse stoeptegels.
- Budget ter verwijdering van verouderde sensoren die geen functie meer hebben. Dit om verrommeling in de stad te voorkomen.
- We dienen een bijdrage te leveren aan klimaat adaptief ontwerp.

Bij de inventarisaties om de 'fiets op één te zetten' is de staat van het hoofdwegennet een onderdeel van inventarisatie. Hieruit zal voort kunnen komen dat het onderhoudsniveau van het hoofdwegennet op dit moment als ontoereikend wordt ervaren. Voor een aantrekkelijk en veilig fietsnetwerk kan op basis van de resultaten van die inventarisatie een keuze worden gemaakt om het onderhoudsniveau te verhogen. Op dit moment zijn deze fietsroutes grotendeels op het basisniveau vastgesteld.

19 Toezicht en handhaving

Opgave Uit het stadspanelonderzoek rondom verkeer en vervoer blijkt dat handhaving onder bewoners de meest genoemde prioriteit is om nieuw beleid op vast te stellen. Toezicht en handhaving gaat om het goed naleven van afspraken over het gebruik van infrastructuur en voorzieningen. Zonder frequentie en rechtlijnige handhaving ontstaan gevaarlijke situaties en treedt verrommeling op.

Uitwerking De komende periode willen we keuzes maken op het gebied van toezicht en handhaving en deze ten uitvoer brengen. Het gaat om de volgende aspecten en activiteiten:

- We willen strenger handhaven op venstertijden en toegang tot de binnenstad. Bij de uitwerking van de binnenstadsplannen wordt bepaald welke wegen tot het voetgangersgebied behoren. Met betrokkenen worden de beleidsregels voor het voetgangersgebied geactualiseerd. Ook worden venstertijden en ontheffingen tegen het licht gehouden.
- Om vastgestelde regels in de binnenstad te handhaven kiezen we voor extra cameratoezicht. Naast een camera die zich richt op kentekenregistratie, kijken wij waar extra kansen liggen om camerainzet goed te benutten. Het experiment van de Brink wordt in de binnenstad breder uitgerold. Hiervoor moet nieuwe camera apparatuur worden aangeschaft, geplaatst en onderhouden. De entrees naar de binnenstad moeten zo worden ingericht dat ze op camera vast te leggen zijn. Ook moeten nieuwe netwerkverbindingen worden aangelegd.
- We willen het mogelijk maken om flexibel een ontheffing aan te vragen binnen de venstertijden. Op dit moment betreft dit nog een voortijdige, administratieve, aanvraag. Door nieuwe technologische ontwikkeling is het mogelijk om dit ter plekke nog digitaal te regelen.
- We willen nieuw en transparant stallingsbeleid opstellen rondom bestelbusjes, scooters en brommers. Op dit moment is het door de vele uitzonderingen niet meer helder wat op welke locatie is toegestaan.
- Geen licht controle. Om de verkeersveiligheid te verhogen organiseren we in samenwerking met de politie in de donkere wintermaanden verkeerscontroles langs belangrijke fietsroutes

19. Inpassen van snelle fietsen

Opgave De opkomst van een nieuwe generatie snelle fietsen willen we veilig inpassen in het bestaande verkeersnetwerk. Daarnaast willen we gebruik maken van de kansen die snelle fietsen bieden om als alternatief te dienen voor de auto in het regiovervoer.

Uitwerking Voor een veilige inbedding van de E-bike in het huidige verkeersnetwerk willen we komende jaren inzetten op de volgende punten:

- Het aanbieden van cursussen en voorlichtingen om mensen veilig te leren omgaan met het gebruik van de E-bike. Met oudere inwoners willen samen de weg op om de E-bike veilig onder aandacht te brengen.
- Het plaatsen van diverse elektrische laadpalen voor de fiets op openbare, bewaakte, parkeerplekken in het centrumgebied.
- Aandacht voor de E-bike in nieuw ontwerp, gekenmerkt door ruimere boogstralen en voldoende ruimte voor deze snelle vorm van vervoer. Met het inpassen van nieuwe deze ontwerprichtlijnen gaan we uit van de landelijke lijn. Dit doen we om uniformiteit in regelgeving en ontwerp te creëren tussen verschillende gemeenten. Ook willen we kijken naar het ontstaan van snelle E-bikeroutes die goed verbonden zijn met het buitengebied.

Opgavenmatrix met kosteninschatting en realisatietermijn

No.	Naam opgave	Onderliggende opgaven	Verdieping	Uitvoeringsactie	18	19	20	21	22
15.	Aanpak diverse knelpunten	Op orde maken infrastructuur	Grootonderhoud	Bijdragen leveren aan grootonderhoud van diverse wegen					
			Aanpak Knelpunten	Aanpak ontsluitingswegen op diverse locaties					
				Snelheidsdempende maatregelen op diverse locaties					
				Onderzoek naar komst eenrichtingssverkeer en maatregelen diverse locaties					
				Uitritconstructie Middenweg					
16.	Aanbieden voorlichting, lespakketten, cursussen	Het geven van voorlichting en het aanbieden van cursussen	Uitbreiden aanbod verkeerseducatie	Uitbreiden huidige aanbod verkeerseducatie					
			Voorlichting veilig gebruik E-bikes	Geven van voorlichting en praktijkervaringen gebruik E-bike					
			Verkeerseducatie jongeren	Aanbieden van verkeerseducatie					
17.	Aanpak gevaarlijke verkeerssituatie scholen	Voorkomen chaotische scenario's bij halen en brengen	Campagne 'fiets op één' voor jongeren en ouders	Campagne om naar school te komen met de fiets of lopend					
			Faciliteren uitnodigende toegangsroutes	Schoolroutes worden meegenomen in de inventarisatie					
			Kiss & Ride	Creëren kiss & ride plekken					
			Handhaving	Inzet verkeersregelaars en handhavers voor juist gebruik infrastructuur					
18.	Beheer en onderhoud	Opgaven op het gebied van beheer en onderhoud	Voldoende onderhoudsbudget technische instrumenten	Up-to-date houden van systemen en toepassingen	BEHEER EN ONDERHOUD				
			Onderhoud elektrische laadpalen	Onderhoud elektrische laadpalen					

			In stand houden bewaakte fietsenstallingen	Huidige fietsenstallingen in stand houden					
			Flexibel budget ter beschikking stellen voor beheer en onderhoud	Inspelen op de principes van Duurzaam Veilig en klein vervangingsonderhoud					
			Eventuele kwaliteitsimpuls hoofdfietsennet in onderhoud	Anticiperen op resultaten inventarisaties rondom staat van het hoofdfietsennet					
			Bijdrage klimaat adaptief ontwerp	Omgeving klimaat adaptief inrichten					
	Opgaven vanuit het programma verkeer	Verwijderen sensoren die geen functie meer hebben	Verwijderen verouderde sensoren						
		Verbreden te smal aangelegde vakken	Verbreden van parkeervakken van 2.35m naar 2.50m						
	19. Toezicht en handhaving	Controle toegang binnenstad	Controleren venstertijden en binnenstadtoezicht	Handhaving op venstertijden en binnenstadtoezicht					
		Uitrollen camera's binnenstad	Uitbreiden van cameratoezicht in de binnenstad	Aanleggen nieuwe verbindingen, installeren camera apparatuur en aanpassen toegang tot binnenstad					
Nieuw stallingsbeleid brommers/scooters		Opstellen nieuw stallingsbeleid	Formuleren van nieuw stallingsbeleid van brommers en scooters						
Geen licht controles		Controles langs belangrijke fietsroutes	Organisatie van diverse controles in de wintermaanden	POLITIE					
TOTALE INSCHATTING UITVOERINGSKOSTEN									1.9250.000

Opgavenmatrix met participatiestrategie op opgaveniveau

15.	Aanpak diverse knelpunten	Op orde maken infrastructuur	We weten dat deze knelpunten verbeterd moeten worden vanwege gesprekken met onder andere de Fietzersbond, de ANWB en Veilig Verkeer Nederland. Bij de uitwerking betrekken we deze partijen, evenals bewoners en direct betrokkenen. Net als op de fiets bekijken we dit op projectniveau
16.	Aanbieden voorlichting, lespakketten, cursussen	Het geven van voorlichting en het aanbieden van cursussen	We breiden het aanbod aan verkeerseducatie uit. Met de noordelijke gemeenten werken we samen door het gebruik van een regiocoördinator. Ons aanbod stemmen we af met het aanbod van andere partijen zoals Veilig Verkeer Nederland, de ANWB en de Fietzersbond. We willen graag aansluitend zijn op deze programma's, zodat we bewoners een breed pakket kunnen aanbieden.
17.	Aanpak gevaarlijke verkeerssituatie scholen	Voorkomen chaotische scenario's bij halen en brengen	Met scholen hebben we een gezamenlijke agenda om de komende jaren een ouders te stimuleren minder vaak met de auto naar school te komen. Ook kijken we gezamenlijk naar hun problemen en welke opties er voorhanden liggen om onveilige situaties op te lossen.
18.	Beheer en onderhoud	Beheer en onderhoudsopgaven die raakvlakken hebben met verkeer	Voor deze punten volgen we de richtlijnen van de agenda BOR. We communiceren tijdig over onderhoudsactiviteiten met bewoners en belanghebbenden.
19.	Toezicht en handhaving	Controle toegang binnenstad	Bij het controleren op toegang tot de binnenstad zullen wij actief samenwerken met politie en handhaving. Ook zal hier de verbinding worden gezocht met de verschillende spelers in de binnenstad.
		Uitrollen camera's binnenstad	
		Nieuw stallingsbeleid brommers/scooters	
		Geen licht controles	We organiseren deze activiteiten samen met de politie. Met de politie hebben we een gezamenlijke agenda om toezicht en handhaving zo in te richten dat dit leidt tot juist gebruik van voorzieningen en infrastructuur. Daarom stemmen we de activiteiten van onze handhavers en de politie onderling af.

3.6 Afsluiting

In hoofdstuk 3 staan aan de hand van 19 overgaven in vijf lijnen de plannen gepresenteerd op het gebied van verkeer en vervoer. Er is beargumenteerd welke opgaven er liggen, waarom het van belang is dat deze opgaven worden aangepakt, hoe deze opgaven worden opgepakt en welke financieringslast er onder de thema's ligt. Hieronder volgt een overzicht van de financieringsbehoefte per thema van het uitvoeringsprogramma mobiliteit.

Financieringsbehoefte uitvoeringsprogramma mobiliteit

No.	Financieringsbehoefte voor realisatie alle opgaven		€
3.1	Fiets op één		1.900.000 *
3.2	Beter Benutten		300.000
3.3	Goede bereikbaarheid en openbaar vervoer		750.000
3.4	Schoon vervoer		525.000
3.5	Verkeersveiligheid		1.925.000
Totaal	Totale financieringslast		5.400.000

* Waarvan 400.000 flexibel om in te spelen op de inventarisaties. Voor de fietssnelweg volgt een extra financieringsaanvraag.

Hoofdstuk 4: Aandachtspunten en afronding

Voor u ligt het uitvoeringsprogramma mobiliteit van de gemeente Assen. In totaal zijn er de afgelopen hoofdstukken 19 onderwerpen en vele uitvoeringsfasen beschreven die het resultaat zijn van een grootschalig participatief proces. Hoofdstuk 4 brengt nog een aantal kanttekeningen naar voren die ter afsluiting relevant zijn voor het programma.

4.1 Gemaakte afspraken en aandachtspunten

De volgende aandachtspunten zijn tot slot belang om ervoor te zorgen dat het uitvoeringsprogramma in zijn kracht wordt uitgevoerd en ook de laatste relevante aspecten worden besproken:

- Met Ondernemend Assen hebben we de afspraak gemaakt om de komende periode in contact te blijven op het gebied van verkeer en vervoer. Hun verwachting is dat goede bereikbaarheid een speerpunt wordt de komende jaren, maar de OA geeft aan pas vanaf 2019 aan deze ambities te kunnen voldoen. Als voorbereiding hierop hebben wij afgesproken om in het najaar van 2018 met de leden van Ondernemend Assen een brainsstormsessie te organiseren waarin we de gezamenlijke ambities verkennen en kijken waar we elkaar in de uitwerking van deze ambities nader kunnen vinden.
- Tijdens de gesprekken met de RCPA en de Participatieraad hebben we beloofd om met hun leden een verkenning uit te voeren naar plekken die we in de stad moeten aanpakken om de toegankelijkheid van de stad te verbeteren. We gaan die belofte aan, en zien deze verkenning als onderdeel van de in opgave 1 benoemde inventarisatie (zie ook hoofdstuk 3).
- Dit uitvoeringsprogramma is een eerste stap om de doelen uit de visie mobiliteit te bereiken. Het programma kent een uitvoeringstermijn van vier jaar. Om de lijn uit de visie goed door te zetten is het aan te raden om over vier jaar wederom een uitvoeringsprogramma op te stellen.
- Sommige opgaven behoeven op projectniveau extra verdieping. Dit zal in de voorbereidingsfase en uitvoeringsfase door de betrokken projectleiders/verkeerskundigen worden gerealiseerd. Doel van dit uitvoeringsprogramma is om een kader te schetsen voor investeringen in verkeer en vervoer voor de komende vier jaar, op basis van de visie, en niet om op projectniveau opgaven overvloedig uit te werken. Dat is te statisch voor een uitvoeringsprogramma, belemmert de uitvoerder om maatwerk te kunnen leveren en maakt bovendien het programma te groot en te omvangrijk voor de lezer.
- Hoewel dit uitvoeringsprogramma is gebaseerd op een brede verkenning van opgaven vanuit verschillende invalshoeken kan het altijd zijn dat de actualiteit de papieren werkelijkheid inhaalt. Hoewel de insteek is dat we met dit programma alle opgaven in beeld hebben gebracht, kan het zijn dat er de komende jaren nog extra, aanvullende, opgaven ontstaan op het gebied van verkeer en vervoer die we moeten ondervangen.

4.2 Afsluiting

Hier ligt het uitvoeringsprogramma mobiliteit voor de komende vier jaar. We hebben geprobeerd om alle opgaven die we met elkaar zien te vertalen in een aantal uitvoeringsschema's. Ook na de FlorijnAs liggen er nog voldoende uitdagingen en opgaven in het verschiets op het terrein van verkeer en vervoer. Die opgaven hebben we in beeld gebracht door middel van een brede verkenning met collega's en met tientallen partijen van buiten de gemeente Assen. Die gesprekken hebben ons blikveld verruimd en hebben geleid tot een gedragen uitvoeringsprogramma waar we de komende jaren graag samen werk van maken. De werkelijkheid vraagt altijd om meer verdieping dan op papier opgeschreven kan worden. Sommige van deze genoemde punten zullen de komende periode op projectniveau nog nader moeten worden uitgediept.

Waar dit programma van toegevoegde waarde is, is dat er een gezamenlijk gedragen structuur ligt voor de komende jaren om mee aan de slag te gaan. Daarbij zetten we de goede samenwerking graag voort. Met het doel om Assen in de toekomst een stukje duurzamer, gezonder te maken, en de goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid te waarborgen.

Bijlage 1: Gesproken partijen bij de totstandkoming van dit uitvoeringsprogramma

Voor de totstandkoming van dit programma zijn wij in gesprek geweest met veel verschillende partijen. In totaal hebben we vanuit bijna 30 verschillende inzichten het uitvoeringsprogramma opgesteld. Hieronder een overzicht van de bij dit uitwerkingsprogramma betrokken partijen. Daarnaast hebben we gebruik gemaakt van het stadspanelonderzoek en de inzichten uit het traject van de omgevingsvisie.

Categorie	Betrokken partij
Scholen	COG Drenthe
	PRO Assen
	Vincent van Gogh College
	Plateau
	Penta College
Overheden	Burgemeenten
	Gemeente Groningen
	Provincie Drenthe
	Op Fietse
	Rijkswaterstaat
	Regio Groningen Assen
	OV-Bureau / PV Bureau
Ondernemers	MKB Binnenstad
	Ondernemend Assen
Natuur & Gezondheid	GGD
	GGZ
	Natuur en Milieu Federatie (NMF)
	Vaart Welzijn
	Interzorg
	Connexxion
	EVO
	TLN
	NS
	Quick Trans
Transport en vervoersbedrijven	Q-Buzz

Bewonersorganisaties	Mijn Buurt Assen
	RCPA
	Participatieraad
Veiligheid	Politie
	Veilig Verkeer Nederland
Overige organisaties	Fietsersbond
	ANWB

Bijlage 2: Lijst van VRI's die de komende periode vervangen zullen worden

VRI Hoofdvaartsweg – Prof. Prakkeweg (2018)

VRI Balkenweg – Balkendwarsweg (2018)

VRI Europaweg – Rijnstraat (2019)

VRI Groningerstraat – Thorbeckelaan (2021)

VRI Rolderstraat – Javastraat (2021)

VRI Europaweg-Noord – Groningerstraat (2020)

VRI Europaweg-Noord – Industrieweg (2020)

VRI Peelo – Engelandlaan (2020)

VRI Peelo – Aziëweg (2020)

VRI Peelo – Peelo-Oost (2020)

VRI Peelo-Oost – Engelandlaan (2020)

VRI Peelo-Oost – Frankrijklaan (2020)

Bijlage 3 : Schematisch overzicht van alle opgaven en participatiestrategie

Bijlage 3 zet de opgaven uit hoofdstuk 3 nogmaals onder elkaar in een tweetal schema's. Voorafgaand aan de schema's wordt een korte toelichting gegeven hoe deze te lezen en te interpreteren.

Opgavenmatrix met uitvoeringsacties en realisatietermijn

Bij de onderstaande kolom behoort de volgende uitleg voor de lezer:

- No. Correspondeert met het nummer van de opgave in hoofdstuk 3. De kleur beschrijft de bijbehorende uitvoeringslijn.
- Naam opgave t/m uitvoeringsactie geeft de geleidelijke schaal van verdieping weer om vanuit de opgave tot een uitvoeringsacties te komen
- De nummers 18,19,20,21,22 staan voor de jaartallen 2018 t/m 2022. Een groen ingevuld blokje betekent dat de opgave dan gerealiseerd zal worden.
- Soms wordt de opgave opgepakt vanuit een andere lijn (zie spelregels in hoofdstuk 2). Dit staat aangegeven in deze kolom.

No.	Naam opgave	Onderliggende opgaven	Verdieping	Uitvoeringsactie	18	19	20	21	22	
1.	Goede fietsinfrastructuur	Inventarisaties	Snel	Snelle fietsroutes tussen wijken						
				Snelle routes vanuit wijken naar voorzieningen						
			Veilig, aantrekkelijk en comfortabel	Verlichting						
				Inbedding in omgeving						
				Bewegwijzering						
			Toegankelijkheid	Oversteekplekken op orde						
				Egale voetpaden						
				Bankjes / rustmogelijkheden langs wegen						
				Aanpak onnodige obstakels op wegen						
		Aanpak knelpunten	Aanleg nieuwe voetpaden	Aanleg diverse nieuwe voetpaden						
			Aanleg nieuwe fietspaden	Aanleg diverse nieuwe fietspaden						
			Verbeteren kwaliteit	Verbeteren kwaliteit bestaande fietspaden						

			bestaande fietspaden								
			Aanleg nieuwe oversteekplekken	Aanleg nieuwe oversteekplekken op diverse plekken							
			Nieuwe fietsverlichting & verbeteren veiligheid	Nieuwe fietsverlichting & verbeteren veiligheid op diverse plekken							
		Versnellen fietsverkeer	Verwijderen hindernissen	Verminderen van paaltjes en andere hindernissen op het fietsnetwerk							
			Sneller groen	Wachttijdvoorspellers en detectielussen bij verkeersregelininstallaties							
2	Goede fietsparkeerplekken	Investeren in goede parkeerplekken	Binnenstad	We brengen gelaagdheid aan in de fietsparkeerstructuur. We onderzoeken de komst van grote, goed gelokaliseerde stallingen voor langer bezoek en heldere stroken en vakken voor kort doelgericht verblijf.	BINNENSTAD						
			Fietstellingen	Jaarlijkse tellingen							
		Veilige stallingen regiovervoer	Extra stallingen plaatsen	Plaatsen extra fietsenrekken bij bushaltes met regiofunctie							
				Fietskluizen							
			Overkappingen	Onoverdekte stallingsplaatsen overkappen							
3	Regionale fietsverbindingen	Fietssnelweg	Asser deel realiseren	Diverse varianten uitwerken tot een ontwerp voor de fietssnelweg							
4	Fietsbezit bevorderen	Fietsenplan uitrollen	Fietsenplan realiseren	Projectleider beschikbaar stellen							
5.	Uitrol nieuwe VRI's	Verkeersregel installaties	Oude VRI's vervangen voor een nieuwe generatie	Oude VRI's gefaseerd vervangen door een nieuwe generatie slimme verkeerslichten	ZIE BIJLAGE 2						

		Verkeersmanagement systeem	Door ontwikkelen VMS	Budget voor up-to-date houden en technische onderhoud voor het Verkeersmanagementsysteem (VMS)						
6.	Data monitoren	Verkeersmodel	Actualiseren verkeersmodel	Actualiseren van het verkeersmodel						
		Verkeerstellingen		Uitvoeren diverse verkeerstellingen						
		Monitoren gezondheidseffecten		Monitoren van gezondheidseffecten op het gebied van verkeer en vervoer						
7.	Delen van open data	Delen van open data		Het delen van open data met derden						
8.	Goed openbaar vervoer	Schoon	Schone aanbesteding	Meedenken over een schone aanbestedingsprocedure voor het OV						
		Compleet	Nieuwe bushaltes	Op diverse plekken investeren in nieuwe bushaltes zoals vastgesteld door OV-bureau						
			Verwijderen oude bushaltes	Verwijderen van bushaltes en abri's die niet langer worden gebruikt						
			Verbreden bushalteshavens	Het verbreden van bushalteshavens die te smal zijn geworden voor regiovervoer						
		Comfortabel	Zitgelegenheden & overkappingen	Investeren in zitgelegenheden en overkappingen bij veelgebruikte busstations						
		Toegankelijk	Cityline	Promotie						
				Analyse haltesdichtheid						
9	Parkeren	Parkeren in de binnenstad	Parkeerkwaliteit binnenstad vastleggen	Herijking van het parkeerbeleid						
		Parkeren in de wijken	Uitbreiden en aanpassen parkeerplaatsen	Uitbreiden parkeerplaatsen						
10.	Snel regiovervoer	Anticiperen op diverse trends en ontwikkelingen	Verdichting A28	Assen wil voorkomen dat de verdichting elders op de A28 negatieve effecten heeft voor de bereikbaarheid van Assen						
			Intercitystatus	Assen wil de intercitystatus behouden						
			Groeiende pendel Assen-Groningen	Corridorstudie						

11.	Communicatie	Communicatie rondom werkzaamheden		Communicatie rondom stremmingen en omleidingen		
12	Campagnes op het gebied van gezond en duurzaam gedrag	Geven van voorlichting van bedrijven voor gezond en duurzaam gedrag	Voorlichting geven aan bedrijven	Campagnes aan bedrijven vanuit de ervaringen van Assen Slim Bereikbaar.		
		Aansluiten diverse al bestaande programma's	Programma's Duurzaamheid	Aansluiten bij reeds lopende programma's op het gebied van duurzaamheid zoals bijv. Het Koplopersprogramma en Samen Besparen	AANSLUITEN PROGRAMMALIJN	
		Stap op E-bikes	Aanbieden probeer E-bikes	Ter beschikking stellen van diverse stap op/probeer E-bikes		
		Stimuleren beweging onder jongeren	Optrekken met scholen	Introduceren van bestaande programma's als de Daily Mile en JOGG bij of via scholen	AANSLUITEN PROGRAMMALIJN	
		Communicatie	opstarten campagnes	Onder aandacht brengen van de realisatie van schone projecten zoals de fietssnelweg bij het groter publiek. Tevens het opstarten van diverse campagnes om de fiets bij bewoners op één te zetten.		
			Wijzen op de fiets als snelle keuze	Onder aandacht brengen van comfortabele en snelle fietsalternatieven bij stremmingen en omleidingen voor de auto.		
			Inzet duurzaamheidscentrum	Het benutten van het Duurzaamheidscentrum om de rol van verkeer en vervoer in het milieu onder de aandacht te brengen.	AANSLUITEN PROGRAMMALIJN	
13.	Plaatsen elektrische laadpalen	Plaatsen minimaal 25 elektrische laadpalen	Aanwijzen locaties en realisatie/uitrol	Aanwijzen strategische locaties voor plaatsing in de openbare ruimte en realisatie van plaatsing		
		Toetsingskader	Opstellen van een toetsingskader voor elektrische laadpalen	opstellen van een veilig en verantwoord toetsingskader		

14.	Schone bevoorrading binnenstad	Aansluiten zero emission deal	Vorbereidings-fase richting schone bevoorrading	Mogelijkheid van het ontstaan van HUB's, GUP's en LOP, doorvertaling richting toegang binnenstad en onderzoek naar huidige bevoorrading binnenstadslogistiek	PM					
15.	Aanpak diverse knelpunten	Op orde maken infrastructuur	Grootonderhoud	Bijdragen leveren aan grootonderhoud van diverse wegen						
			Aanpak Knelpunten	Aanpak ontsluitingswegen op diverse locaties						
				Snelheidsdempende maatregelen op diverse locaties						
				Onderzoek naar komst eenrichtingsverkeer en maatregelen diverse locaties						
				Uitritconstructie Middenweg						
16.	Aanbieden voorlichting, lespakketten, cursussen	Het geven van voorlichting en het aanbieden van cursussen	Uitbreiden aanbod verkeerseducatie	Uitbreiden huidige aanbod verkeerseducatie						
			Voorlichting veilig gebruik E-bikes	Geven van voorlichting en praktijkervaringen gebruik E-bike						
			Verkeerseducatie jongeren	Aanbieden van verkeerseducatie						
17.	Aanpak gevaarlijke verkeerssituatie scholen	Voorkomen chaotische scenario's bij halen en brengen	Campagne 'fiets op één' voor jongeren en ouders	Campagne om naar school te komen met de fiets of lopend						
			Faciliteren uitnodigende toegangsroutes	Schoolroutes worden meegenomen in de inventarisatie						
			Kiss & Ride	Creëren kiss & ride plekken						
			Handhaving	Inzet verkeersregelaars en handhavers voor juist gebruik infrastructuur						
18.	Beheer en onderhoud	Opgaven op het gebied van beheer en onderhoud	Voldoende onderhoudsbudget et technische instrumenten	Up-to-date houden van systemen en toepassingen	BEHEER EN ONDERHOUD					

			Onderhoud elektrische laadpalen	Onderhoud elektrische laadpalen						
			In stand houden bewaakte fietsenstallingen	Huidige fietsenstallingen in stand houden						
			Flexibel budget ter beschikking stellen voor beheer en onderhoud	Inspelen op de principes van Duurzaam Veilig en klein vervangingsonderhoud						
			Eventuele kwaliteitsimpuls hoofdfietsennet in onderhoud	Anticiperen op resultaten inventarisaties rondom staat van het hoofdfietsennet						
			Bijdrage klimaat adaptief ontwerp	Omgeving klimaat adaptief inrichten						
		Opgaven vanuit het programma verkeer	Verwijderen sensoren die geen functie meer hebben	Verwijderen verouderde sensoren						
			Verbreden te smal aangelegde vakken	Verbreden van parkeervakken van 2.35m naar 2.50m						
19.	Toezicht en handhaving	Controle toegang binnenstad	Controleren venstertijden en binnenstad toezicht	Handhaving op venstertijden en binnenstadtoezicht						
		Uitrollen camera's binnenstad	Uitbreiden van cameratoezicht in de binnenstad	Aanleggen nieuwe verbindingen, installeren camera apparatuur en aanpassen toegang tot binnenstad						
		Nieuw stallingsbeleid brommers/scooters	Opstellen nieuw stallingsbeleid	Formuleren van nieuw stallingsbeleid van brommers en scooters						

		Geen licht controles	Controles langs belangrijke fietsroutes	Organisatie van diverse controles in de wintermaanden	POLITIE
--	--	----------------------	---	---	---------

Opgavenmatrix met participatiestrategie

Ook bij de kolom van paragraaf 4.2 behoort een uitleg:

- No. correspondeert wederom met het opgavenummer uit hoofdstuk 3. De kleur komt net als bij de vorige kolom overeen met de themalijn.
- Om continue herhaling te voorkomen is gekozen voor een participatiestrategie op opgavenniveau en is verdere verdieping van de opgave in deze kolom weggelaten.
- De derde kolom geeft op opgaveniveau weer wie de belangrijkste spelers zijn en hoe we deze partijen willen betrekken in het realiseren van de opgave. Dit is het resultaat van de gesprekken die we gevoerd hebben.

No.	Naam opgave	Onderliggende opgave	<i>Hoe participeren we?</i> <i>Wie betrekken we?</i>
1.	Goede fietsinfrastructuur	Inventarisaties	We voeren deze inventarisaties gezamenlijk uit met bewoners, bewonersorganisaties en belangengroepen: 1. We gebruiken het netwerk van Mijn Buurt Assen en de schouw van Vaart Welzijn om met bewoners te inventariseren hoe het fietsnetwerk door bewoners wordt beleefd. 2. We maken gebruik van eerdere inventarisaties en gesprekken van onder meer de Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland. 3. We hebben afgesproken om instanties zoals de RCPA en de Participatieraad te betrekken op het gebied van toegankelijkheid. Ook betrekken we diverse zorgpartijen. 4. Met Op Fietse en de provincie willen we ons gezamenlijk inzetten om de fiets op één te krijgen. We willen daarom aansluiten bij het Tour de Force programma. 5. We stemmen de uitkomsten van de inventarisaties intensief af met de binnenstad.

		Verbeteren voetgangersnetwerk & Verbeteren / aanpassingen fietsnetwerk	Bij het ontwerp en de uitvoering betrekken we, en communiceren we met, bewoners en direct betrokkenen. De wijze van participatie bekijken we op projectniveau (variërend van inspraak tot co-creatie). Voorafgaand aan de werkzaamheden brengen we bewoners op de hoogte van werkzaamheden.
2	Goede fietsparkeerplekken	Investeren in goede parkeerplekken	Goed fietsparkeren vindt grotendeels plaats in de binnenstad en zal vanuit deze lijn verder worden opgepakt.
		Fietstellingen	-
		Veilig stallen fiets in het regiovervoer	Bij regionale knooppunten voor het OV willen we de ketenmobiliteit versterken door de aanleg van nieuwe fietsparkeerplekken. We trekken hierbij samen op met het OV-bureau.
3	Regionale fietsverbindingen	Fietssnelweg	De fietssnelweg realiseren we in samenwerking met de noordelijke buurgemeenten Tynaarlo, Haren en Groningen. Ook zijn de provincies Groningen en Drenthe betrokken. Bij het uitwerken van het ontwerp voor het Asser deel kiezen we voor een participatief proces. We diepen de verschillende varianten samen uit met onder meer de Provincie Drenthe, de fietsersbond, de roeiclub en bedrijven aan de Dr. Philipsweg
4	Fietsbezit bevorderen	Fietsenplan uitrollen	Het uitrollen van een fietsenplan willen we samen oppakken met Mijn Buurt Assen. We kiezen ervoor om het plan te faciliteren, maar de uitvoering door Mijn Buurt Assen te laten plaatsvinden. Mijn Buurt Assen heeft al ervaringen met soortgelijke activiteiten en weet bovendien de mensen in de wijk te vinden voor wie een dergelijk project relevant is. In het opzetten zullen vele zaken nader moeten worden afgestemd, zoals het tegengaan van concurrentiebedinging
5.	Uitrol nieuwe VRI's	Oude VRI's vervangen voor een nieuwe generatie	-
		VMS door ontwikkelen	
6.	Data monitoren	Actualisatie verkeersmodel	-
		Verkeerstellingen	-

		Monitoren gezondheidseffecten	Bij het monitoren van gezondheidseffecten betrekken we de GGD en Rijkswaterstaat.
7.	Delen van open data	Delen van open data	In de ontwikkeling van data trekken we samen op met andere gemeenten, overheden en diensten. Vanuit de Regio Groningen Assen is veel kennis aanwezig over hoe we slimme technieken kunnen implementeren in het verkeersnetwerk. We delen data met elkaar omdat verkeersstromen niet ophouden bij de gemeentegrenzen. Ook willen we, mits dit niet raakt aan privacygevoelige kwesties, informatie over vervoersstromen delen met mobiliteitsdiensten.
8.	Goed openbaar vervoer	Schoon	Bij de aanbestedingsprocedure van openbaar vervoer in 2019 is het OV-bureau leidend. In de voorbereidende gesprekken hebben we samen de intentie uitgesproken dat schoon vervoer een belangrijke waarde is. We gaan samen het gesprek aan hoe we een schone aanbestedingsprocedure kunnen realiseren. In het organiseren van een schoon Openbaar vervoer trekken we samen op met vervoerders. Vanuit die partijen wordt al veel gedaan om schoon vervoer te realiseren. Als Assen willen we een vestigingsklimaat faciliteren waarin het mogelijk is om schone ontwikkelingen mogelijk te maken.
		Compleet Comfortabel	Een compleet en comfortabel OV-netwerk verzorgen we samen met het OV-bureau. Als gemeente hebben we enkel formele taken in de aanleg van infrastructuur. De routebepaling wordt door het OV-bureau georganiseerd. We nemen bij onze werkzaamheden de wensen mee van vervoerders en de resultaten van de inventarisaties met bewonersraden en zorginstellingen.
		Toegankelijk	Een toegankelijk openbaar vervoer realiseren we samen met zorginstellingen en bewonersraden. Ook betrekken we bijvoorbeeld, bijvoorbeeld door frequent in contact te zijn met het klantenpanel van de Cityline. Promotie pakken we samen op met de nieuwe vervoerder Connexxion.
9	Parkeren	Parkeren in de binnenstad	Dit wordt vanuit de aantrekkelijke binnenstad opgepakt.
		Parkeren in de wijken	Bij parkeren betrekken we omwonenden in de uitvoering. Voor het verbreden van parkeerplekken faciliteren we bewoners in een zelfstandige aanpak. We zien daarop toe dat dit veilig en verzorgd gebeurt. Toekomstige parkeerproblemen willen we in de toekomst via de schouw van Vaart Welzijn en via Mijn Buurt Assen ophalen. Ook willen we graag met bewoners, scholen en andere instanties in gesprek. Doel moet dan zijn om gezamenlijk te verkennen hoe eventuele probleemgevallen kunnen worden opgelost.

10.	Snel regiovervoer	Anticiperen op diverse trends en ontwikkelingen	We zien in dat veel van deze ontwikkelingen de schaal van Assen overstijgen. We gaan daarom het gesprek aan met betrokken partijen zoals Rijkswaterstaat en de NS om de belangen van Assen te vertegenwoordigen. De corridorstudie voeren we uit in samenwerking met de provincie Drenthe.
11.	Communicatie	Communicatie werkzaamheden	Bij werkzaamheden en omleidingen communiceren we via de sociale media kanalen en de Berichten van de Brink
12.	Campagnes op het gebied van gezond en duurzaam gedrag	Geven van voorlichting aan bedrijven om gezond en duurzaam gedrag te stimuleren	We zetten in op het geven van voorlichting aan bedrijven om gezond en duurzaam gedrag te stimuleren. We stemmen met bedrijven af waar we samen kunnen optrekken om medewerkers te stimuleren om te fietsen. We proberen werkgevers en medewerkers vanuit die klantvraag zo goed mogelijk te faciliteren.
		Aansluiten diverse reeds bestaande programma's	We willen aansluiten bij het huidige aanbod op het gebied van het bevorderen van duurzaamheid. Daarom werken we vanuit de lijn van Samen Besparen en het Koplopersprogramma. Met scholen kijken we hoe we gezondheid beter kunnen inbedden in de lesprogramma's . Bij de campagne de fiets op één trekken we samen op met de provincie en het programma Op Fietse. We kijken de komende jaren samen naar het benutten van de mogelijkheden op het gebied van gedragsbeïnvloeding en mobiliteitsmanagement. We werken samen met het Duurzaamheidscentrum verkeer en vervoer via die lijn in de aankomende periode onder de aandacht te brengen.
		Stap op E-bikes	We faciliteren een aantal stap op E-bikes waar bewoners gebruik van kunnen maken en brengen die mogelijkheid tot gebruik van de E-bike bij bewoners onder de aandacht.
		Stimuleren beweging onder jongeren	We willen hierbij deels aansluiten bij het huidige aanbod, zoals het aanbod van de provincie (JOGG, Drenthe Beweegt) en het organiseren van een Daily Mile Project. Veel scholen zijn al actief bezig met beweging. We willen samen met scholen kijken hoe we deze actieve insteek ook kunnen doorvertalen naar de huishoudens. De GGD wil een rol spelen om in de aanpak te adviseren.
13.	Plaatsen elektrische laadpalen	Plaatsen minimaal 25 elektrische laadpalen	Bij het plaatsen van elektrische laadpalen verzorgt de provincie de uitrol. Met de RUD en de veiligheidsregio zorgen we ervoor dat bij het bepalen van de strategische plekken dit veilig verloopt.
		Toetsingskader	Bij het opstellen van het toetsingskader nemen we de wensen mee van ketenorganisaties zoals de NMF, de RUD en de veiligheidsregio. Ook zetten we de behoeften van bewoners af tegen het maatschappelijk belang.
14.	Schone bevoorrading binnenstad	Aansluiten zero emission deal	Het initiatief ligt voor een groot deel bij TLN. Er ligt een taak om de binnenstadsorganisatie, ondernemers (MKB, HORECA) en vervoerders mee te krijgen om de zero-emission deal te ontwikkelen.

15.	Aanpak diverse knelpunten	Op orde maken infrastructuur	We weten dat deze knelpunten verbeterd moeten worden vanwege gesprekken met de Fietzersbond, de ANWB en Veilig Verkeer Nederland. Bij de uitwerking betrekken we deze partijen, evenals bewoners en direct betrokkenen. Net als op de fiets bekijken we dit op projectniveau
16.	Aanbieden voorlichting, lespakketten, cursussen	Het geven van voorlichting en het aanbieden van cursussen	We breiden het aanbod aan verkeerseducatie uit. Met de noordelijke gemeenten werken we samen door het gebruik van een regiocoördinator. Ons aanbod stemmen we af met het aanbod van andere partijen zoals Veilig Verkeer Nederland, de ANWB en de Fietzersbond. We willen graag aansluitend zijn op deze programma's, zodat we bewoners een breed pakket kunnen aanbieden.
17.	Aanpak gevaarlijke verkeerssituatie scholen	Voorkomen chaotische scenario's bij halen en brengen	Met scholen hebben we een gezamenlijke agenda om de komende jaren een ouders te stimuleren minder vaak met de auto naar school te komen. Ook kijken we gezamenlijk naar hun problemen en welke opties er voorhanden liggen om onveilige situaties op te lossen.
18.	Beheer en onderhoud	Beheer en onderhoudsopgaven die raakvlakken hebben met verkeer	Voor deze punten volgen we de richtlijnen van de agenda BOR. We communiceren tijdig over onderhoudsactiviteiten met bewoners en belanghebbenden.
19.	Toezicht en handhaving	Controle toegang binnenstad	Bij het controleren op toegang tot de binnenstad zullen wij actief samenwerken met politie en handhaving. Ook zal hier de verbinding worden gezocht met de verschillende spelers in de binnenstad.
		Uitrollen camera's binnenstad	
		Nieuw stallingsbeleid brommers/scooters	
		Geen licht controles	We organiseren deze activiteiten samen met de politie. Met de politie hebben we een gezamenlijke agenda om toezicht en handhaving zo in te richten dat dit leidt tot juist gebruik van voorzieningen en infrastructuur. Daarom stemmen we de activiteiten van onze handhavers en de politie onderling af.