Discussienota Nieuw parkeerbeleid

Als bedoeld in artikel 7.3 RvO

Aan:	**Raadscommissie**
Van:	Wethouder M. Kuipers
Datum:	15 september 2026

1. Inleiding

De Rekenkamer concludeert in haar onderzoek 'Stilstaan bij parkeren' (door de raad behandelt op 28 mei 2026) dat het huidige parkeerbeleid van Emmen verouderd is, vooral volgend is aan de parkeerbehoefte en onvoldoende richting geeft aan bredere ambities op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Ook ontbreken concrete doelen en structurele monitoring. Daarom adviseert de Rekenkamer om te komen tot een geactualiseerd, integraal en meer sturend parkeerbeleid.

Nieuw parkeerbeleid is nodig omdat de gemeente Emmen de komende jaren voor een omvangrijke ruimtelijke en maatschappelijke opgave staat. De ambitie om met de schaalsprong door te groeien naar circa 120.000 inwoners, de realisatie van nieuwe woningen, de ontwikkeling van werklocaties, de energietransitie en de verbetering van de leefomgeving vragen om een zorgvuldig gebruik van de beschikbare ruimte. Mobiliteit en parkeren spelen daarbij een belangrijke rol. De wijze waarop parkeervoorzieningen worden gerealiseerd en gebruikt, heeft directe invloed op de woningbouwopgave, de kwaliteit van de openbare ruimte, de bereikbaarheid van voorzieningen en de leefbaarheid van wijken, dorpen en het buitengebied.

Een toekomstbestendig parkeerbeleid vraagt om een evenwichtige afweging tussen verschillende belangen. Enerzijds moet voldoende ruimte worden geboden aan bewoners, bezoekers en ondernemers. Anderzijds moeten ontwikkelingen mogelijk blijven die bijdragen aan woningbouw, vergroening, klimaatadaptatie en een aantrekkelijke leefomgeving.

Met deze discussienota wordt de raadscommissie vanuit vier op elkaar voortbouwende vragen gevraagd richting te geven aan:

1. Gebiedsgerichte parkeeraanpak: de wenselijkheid van een gebiedsgerichte aanpak;
2. Beleidsrichting: de mate waarin parkeerbeleid sturend of juist vraagvolgend moet zijn;
3. Sturing op centrumopgaves: de ruimte voor lagere parkeernormen op locaties waar goede alternatieven voor de auto beschikbaar zijn;
4. Parkeercomfort in dorpen en wijken: de gewenste balans tussen parkeercomfort, leefbaarheid en ruimtegebruik.

De uitkomsten van deze bespreking vormen de basis voor gesprekskaders met stakeholders en kaders voor het opstellen van een nieuw parkeerbeleid dat aansluit bij de ambities van de Omgevingsvisie 2040, de Mobiliteitsvisie 2040 en het Integraal Beleidsplan Openbare Ruimte.

2. Achtergrondinformatie

Ter voorbereiding op de discussie die richting moet geven aan nieuw parkeerbeleid is de volgende achtergrondinformatie samengesteld en als bijlagen toegevoegd aan deze notitie:

1. Amendementen 'Rolzuiverheid in opvolging aanbevelingen Rekenkameronderzoek parkeerbeleid' en 'Bereikbaarheid en keuzevrijheid Mobiliteitsvisie Emmen 2040' (28 mei 2026)
2. Samenvattingen van:
   a. Integraal Beleidsplan Openbare Ruimte (IBOR),
   b. Mobiliteitsvisie 2040 en
   c. Omgevingsvisie 2040
3. Analyse autobezit gemeente Emmen

3. Hoofdvraag

Om nieuw parkeerbeleid aan te laten sluiten op de amendementen Rekenkameronderzoek parkeren en Mobiliteitsvisie 2040 (beiden van 28 mei 2026), de adviezen van de Rekenkamer en de ambities uit het Integraal Beleidsplan Openbare Ruimte (IBOR), de Omgevingsvisie 2040 en de Mobiliteitsvisie 2040 is de volgende hoofdvraag geformuleerd:

Hoe kan het parkeerbeleid van de gemeente Emmen bijdragen aan een goede bereikbaarheid, een aantrekkelijke leefomgeving en een vitale economie, terwijl de beschikbare ruimte efficiënt wordt benut en parkeeroverlast wordt voorkomen?

Daarbij moet nieuw parkeerbeleid in Emmen leiden tot:

1. Tevreden parkeerders.
2. Een doelmatige benutting van parkeercapaciteit, zodat parkeerplaatsen optimaal worden gebruikt.
3. Een evenwichtige en rechtvaardige verdeling van parkeerruimte en parkeerrechten, passend bij de behoeften van huidige en toekomstige bewoners, bezoekers, ondernemers en maatschappelijke voorzieningen.
4. Het waarborgen van de bereikbaarheid en leefbaarheid in wijken, dorpen en centrumgebieden door het beheersen van parkeerdruk en parkeeroverlast.
5. Een duidelijk en transparant toetsingskader voor de beoordeling van ruimtelijke ontwikkelingen en omgevingsvergunningaanvragen op het aspect parkeren.
6. Het ondersteunen van de woningbouwopgave en andere ruimtelijke ontwikkelingen door ruimte te bieden voor maatwerk waar dat verantwoord en wenselijk is.
7. Het ondersteunen van de mobiliteitstransitie, door passend ruimte te bieden aan fietsgebruik, deelmobiliteit en andere duurzame mobiliteitsvormen.
8. Het ontwikkelen van een mobiliteitsfonds als instrument om maatwerk bij ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken en investeringen in collectieve mobiliteitsvoorzieningen te faciliteren wanneer volledige realisatie van de parkeereis op eigen terrein niet doelmatig of wenselijk is.
9. Het versterken van datagedreven werken en toekomstbestendige parkeeroplossingen door optimalisatie van processen, monitoring van parkeerdruk en tevredenheid van parkeerders en toepassing van nieuwe technieken.

4. Richtinggevende keuzes voor het nieuwe parkeerbeleid

Vanuit vier vragen wordt de raadscommissie gevraagd richtinggevende uitspraken te doen over belangrijke uitgangspunten van het nieuwe parkeerbeleid. De vier vragen bouwen op elkaar voort. Eerst wordt stilgestaan bij de vraag of een gebiedsgerichte aanpak wenselijk is. Vervolgens wordt verkend welke rol parkeren moet spelen bij het realiseren van gemeentelijke ambities en hoe deze beleidsrichting kan worden vertaald naar verschillende gebiedstypen. Tenslotte wordt specifiek ingezoomd op de ontwikkelopgave in het centrum en transformatiegebieden en het gewenste parkeercomfort in dorpen en wijken.

Vraag 1: Gebiedsgerichte parkeeraanpak

De analyse van het autobezit binnen de gemeente Emmen laat zien dat er aanzienlijke verschillen bestaan tussen woonmilieus en gebiedstypen.
Belangrijke conclusies zijn:

- Het gemiddelde autobezit varieert van minder dan één auto per woning in het centrum van Emmen tot bijna twee auto's per woning in sommige dorpen.
- Grondgebonden koopwoningen kennen over het algemeen een hoger autobezit dan appartementen.

- Sociale huurwoningen hebben gemiddeld een lager autobezit dan koop- en vrije-sectorwoningen.
- Centrumgebieden kennen het laagste autobezit binnen de gemeente.
- In dorpen en het buitengebied is de afhankelijkheid van de auto aanzienlijk groter.

Deze verschillen laten zien dat de parkeerbehoefte binnen de gemeente niet overal gelijk is. Daarnaast verschillen per gebied de beschikbaarheid van alternatieve vervoerswijzen, de ruimtelijke opgaven en de mogelijkheden om parkeeroplossingen te realiseren. Een uniforme benadering van parkeren sluit daarom onvoldoende aan bij de lokale situatie.

Om beter recht te doen aan deze verschillen wordt voorgesteld het parkeerbeleid gebiedsgericht uit te werken. Daarmee kunnen parkeernormen, parkeerregulering en maatwerkvoorzieningen beter worden afgestemd op de kenmerken van een gebied. Dit draagt bij aan een goede balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, woningbouw, ruimtelijke kwaliteit en efficiënt ruimtegebruik.
Voorgesteld wordt onderscheid te maken tussen vier gebiedscategorieën, elk met een eigen beleidsrichting:

1. Centrumstedelijk plus
2. Centraal gelegen
3. Stedelijk dorps en
4. Landelijk dorps

<u>Gebied 1 – Centrumstedelijk Plus</u>
Karakteristiek
- Intensief en meervoudig ruimtegebruik.
- Concentratie van wonen, werken, winkelen en voorzieningen.
- Goede bereikbaarheid te voet per fiets, openbaar vervoer en auto.
- Parkeerregulering mogelijk.
- Grote woningbouwopgaves en of transformatielocaties.
- Kansen voor mobiliteitshubs, deelmobiliteit en dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Potentiële gebieden
- Centrum Emmen.
- Stationsomgeving.
- Greenwise onderwijs campus.

<u>Gebied 2 – Centraal gelegen</u>
Karakteristiek
- Gemengde functies met relatief hoge dichtheden.
- Goede fietsverbindingen naar voorzieningen en werkgelegenheid.
- Redelijke tot goede OV-bereikbaarheid.
- De auto blijft een belangrijk vervoermiddel, maar er zijn voor een deel van de verplaatsingen goede alternatieven beschikbaar.

Potentiële gebieden
- Centrumschil Emmen.
- Rondom wijkcentra Angelslo, Bargeres, Delftlanden (i.o), Emmermeer, Emmerhout, Rietlanden.
- Rondom centra van de kerndorpen Emmer-Compascuum, Klazienaveen, Nieuw-Amsterdam / Veenoord en Schoonebeek (Omgevingsvisie 2040)

Gebied 3 – Stedelijk dorps
Karakteristiek

- Voorzieningen binnen fietsafstand.
- Gemiddeld autobezit.
- OV aanwezig, maar niet voor alle verplaatsingen een volwaardig alternatief.
- Bij woonfunctie, vaak woningen met tuinen. Soms kleinschalige kantoren en 'schone bedrijvigheid'.
- Grote industrie- of bedrijventerreinen

Potentiële gebieden

- Grote delen van de woonwijken Angelslo, Bargeres, Delftlanden, Emmerhout, Emmermeer, Emmerschans, Rietlanden.
- Grote delen van de kerndorpen Emmer-Compascuum, Klazienaveen, Nieuw-Amsterdam / Veenoord, Schoonebeek.
- Bedrijventerreinen Bargermeer, Waanderveld, Meerdijk, Bedrijvenpark A37, Pollux, De Tweeling.

Gebied 4 – Landelijk dorps
Karakteristiek

- Hoog autobezit per huishouden.
- Voorzieningen liggen op (grotere) afstand.
- Beperkte OV-bereikbaarheid.
- Auto vaak noodzakelijk voor dagelijkse verplaatsingen.
- Veel open ruimte en lage adressendichtheid

Potentiële gebieden

- Stad: Noordbarge, Parc Sandur, Westenesch en Zuidbarge
- De Monden: Emmer-Erfscheidenveen en Foxel, Nieuw-Weerdinge, Roswinkel en Weerdinge.
- De Blokken: Barger-Compascuum, Barger-Oosterveld, Nieuw-Dordrecht, Nieuw-Schoonebeek, Oranjedorp, Weiteveen en Zwartemeer
- De Velden: Erica, Amsterdamsche veld en Zandpol
- Buurtschappen en buitengebied.

Vraag 1
Hoe kijkt u aan tegen een gebiedsgerichte benadering van parkeren en de voorgestelde gebiedsindeling (Centrumstedelijk plus, Centraal gelegen, Stedelijk dorps en Landelijk dorps)?

Vraag 2: Gewenste beleidsrichting
De auto blijft voor veel inwoners van Emmen een belangrijk vervoermiddel. Voldoende parkeergelegenheid draagt bij aan de bereikbaarheid voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Tegelijkertijd maken de ruimtelijke opgaven het noodzakelijk om zorgvuldig om te gaan met de beschikbare ruimte. Want ook de realisatie van woningen, groen en andere kwaliteitsverbeteringen vraagt om ruimte.

De actualisatie van het parkeerbeleid draait in essentie om de vraag hoeveel sturing de gemeente wil geven aan mobiliteit en ruimtegebruik. Parkeerbeleid kan worden ingezet als volgend instrument dat inspeelt op de parkeerbehoefte en parkeren als doel op zich beschouwd, maar ook als sturend instrument dat bijdraagt aan beleidsdoelen zoals woningbouw, vergroening, leefbaarheid en de mobiliteitstransitie.

Onderstaand schaalmodel toont drie mogelijke beleidsrichtingen:
1. Volgend parkeerbeleid
2. Gebalanceerd parkeerbeleid
3. Sturend parkeerbeleid

<u>1. Volgend parkeerbeleid</u>
Uitgangspunt
De parkeerbehoefte van bewoners, bezoekers en bedrijven staat centraal. Het beleid volgt de vraag naar parkeerplaatsen.

Kenmerken
- Hoge parkeernormen; Beperkte mogelijkheden voor verlaging van parkeernormen.
- Voldoende parkeerruimte als primair uitgangspunt.
- Parkeerdruk wordt zoveel mogelijk voorkomen.
- Auto blijft dominant; Geen sturing op duurzame mobiliteit.

Voordelen
- Hoog parkeercomfort.
- Kleine kans op parkeeroverlast.
- Sluit goed aan bij gebieden met een hoge afhankelijkheid van de auto.

Nadelen
- Meer ruimtebeslag voor parkeren.
- Hogere ontwikkelkosten.
- Minder ruimte voor woningbouw, groen en klimaatadaptatie.

<u>2. Gebalanceerd parkeerbeleid</u>
Uitgangspunt
Er wordt gezocht naar een evenwicht tussen parkeercomfort, woningbouw, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

Kenmerken
- Gebiedsgerichte parkeernormen.
- Ruimte voor maatwerk.
- Parkeren afgestemd op feitelijk autobezit.
- Deelmobiliteit en fietsgebruik worden gestimuleerd waar dit kansrijk is.
- Dubbelgebruik van parkeerplaatsen wordt actief toegepast.

Voordelen
- Goede balans tussen bereikbaarheid en ruimtegebruik.
- Ondersteunt woningbouwontwikkelingen.
- Sluit aan bij verschillen tussen centrum, wijken en dorpen.

Nadelen
- Meer maatwerk betekent meer afwegingsruimte en bestuurlijke keuzes.
- In sommige gebieden kan enige parkeerdruk ontstaan.
- Vereist investeren in alternatieve mobiliteit.

3. Sturend parkeerbeleid
Uitgangspunt
Parkeren wordt actief ingezet om maatschappelijke en ruimtelijke doelen te realiseren.

Kenmerken
- Lagere parkeernormen op locaties met goede alternatieven voor de auto.
- Actieve inzet op deelmobiliteit, mobiliteitshubs en fietsvoorzieningen.
- Hogere acceptabele parkeerdruk.
- Parkeren zoveel mogelijk clusteren of uit het straatbeeld halen.
- Ruim baan voor ontwikkeling, woningbouw, vergroening en verblijfskwaliteit.

Voordelen
- Efficiënt ruimtegebruik.
- Meer ruimte voor ontwikkeling, woningbouw en openbare kwaliteit.
- Sterke bijdrage aan klimaat- en mobiliteitsdoelstellingen.

Nadelen
- Minder parkeercomfort.
- Grotere kans op zoekverkeer indien maatregelen onvoldoende functioneren.
- Vereist investeringen in alternatieve mobiliteit.

Vraag 2:
Voorgesteld wordt om per gebiedstype een andere mate van sturing toe te passen waarmee een gemeentelijk parkeerbeleid ontstaat dat recht doet aan de verschillen binnen de gemeente Emmen:
- Gebied 1 (Centrumstedelijk Plus): tussen gebalanceerd en sturend;
- Gebied 2 (Centraal gelegen): gebalanceerd parkeerbeleid;
- Gebied 3 (Stedelijk-dorps): tussen gebalanceerd en vraagvolgend parkeerbeleid;
- Gebied 4 (Landelijk-dorps): overwegend vraagvolgend parkeerbeleid.

Kunt u zich vinden in een uitwerking per gebiedstype en hoe kijkt u aan tegen de voorgestelde uitwerking?

Vraag 3 Sturing op de centrumopgaves
In het centrum van Emmen en op binnenstedelijke transformatielocaties, zoals de stationsomgeving en de onderwijscampus, komen belangrijke gemeentelijke ambities samen. Hier is de ontwikkelopgave groot en de beschikbare ruimte beperkt. Daardoor moeten keuzes worden gemaakt tussen ruimte voor parkeren, woningbouw, vergroening, klimaatadaptatie, bereikbaarheid en verblijfskwaliteit.

De vraag is welk evenwicht de raadscommissie wil aanbrengen tussen het faciliteren van de parkeervraag en het realiseren van deze ruimtelijke en maatschappelijke opgaven. Daarbij spelen onder meer de volgende afwegingen:

- In welke mate mag worden afgeweken van traditionele parkeernormen wanneer dit aantoonbaar bijdraagt aan woningbouw, vergroening, klimaatadaptatie, leefbaarheid of ruimtelijke kwaliteit?
- Hoeveel ruimte wil de raadscommissie bieden voor maatwerk en verlaging van de parkeernorm wanneer ontwikkelingen investeren in deelmobiliteit, mobiliteitshubs, hoogwaardige fietsvoorzieningen of andere mobiliteitsmaatregelen?
- Welke randvoorwaarden zijn nodig om te voorkomen dat parkeerdruk wordt afgewenteld op omliggende buurten?
- In hoeverre is een hogere parkeerbezetting acceptabel wanneer daardoor meer ruimte ontstaat voor woningbouw, groen en verblijfskwaliteit?

Deze vragen raken de kern van het toekomstige parkeerbeleid: in welke mate moet parkeren een randvoorwaarde zijn voor ontwikkeling, en in welke mate kan het worden ingezet als instrument om ruimtelijke ambities te realiseren?

Vier mogelijke richtingen
De onderstaande scenario's laten zien welke keuzes de gemeente kan maken bij de afweging tussen parkeercomfort, bereikbaarheid, woningbouw en ruimtelijke kwaliteit. Zij vormen geen vaststaande beleidsopties, maar helpen om de gewenste beleidsrichting voor het centrum en binnenstedelijke transformatielocaties te bepalen.

<u>Scenario A: Parkeren als randvoorwaarde</u>
Uitgangspunt: nieuwe ontwikkelingen moeten in de basis voorzien in hun eigen parkeerbehoefte.
- Belangenverdeling (indicatief): 75% parkeervraag, 25 % ruimtelijke belangen

Kenmerken
- Parkeernormen zijn leidend; voorkomen van parkeerdruk staat centraal.
- Parkeren wordt grotendeels op eigen terrein gerealiseerd.
- Beperkte ruimte voor normverlaging of maatwerk.

Gevolg
- Hoog parkeercomfort, kleine kans op parkeeroverlast.
- Minder ruimte voor woningbouw, groen en verblijfskwaliteit.
- Hogere ontwikkelkosten en mogelijk hogere woningprijzen.

<u>Scenario B: Gebalanceerd maatwerk</u>
Uitgangspunt: parkeren is belangrijk, maar wordt afgewogen tegen andere ruimtelijke belangen.
- Belangenverdeling (indicatief): 50% parkeervraag, 50 % ruimtelijke belangen.

Kenmerken
- Beperkte verlaging van parkeernormen mogelijk.
- Gebruik van bestaande parkeergarages wordt gestimuleerd.
- Dubbelgebruik van parkeerplaatsen wordt actief toegepast.
- Fietsgebruik en deelmobiliteit worden waar mogelijk gestimuleerd.

Gevolg:
- Balans tussen parkeercomfort, woningbouw en leefbaarheid.
- Beperkte ontwikkelmogelijkheden (maar meer dan in scenario A).
- Beperkte toename van parkeerdruk wordt acceptabel geacht.

Scenario C: woningbouw en leefkwaliteit voorop
Uitgangspunt: bij ruimtelijke ontwikkelingen krijgen woningbouw, leefkwaliteit en efficiënt ruimtegebruik meer gewicht in de afweging dan het realiseren van de parkeerbehoefte binnen de ontwikkeling.
- Belangenverdeling (indicatief): 40% parkeervraag, 60 % ruimtelijke belangen.

Kenmerken
- Lagere parkeernormen.
- Actief gebruik van deelmobiliteit, mobiliteitshubs en fietsvoorzieningen.
- Bewoners parkeren waar mogelijk op afstand of collectief in garages.
- Een hogere parkeerdruk wordt binnen grenzen geaccepteerd.

Gevolg:
- Meer woningen op binnenstedelijke locaties.
- Aantrekkelijkere openbare ruimte.
- Minder parkeercomfort voor individuele bewoners.

Scenario D: Mobiliteitstransitie als leidraad
Uitgangspunt: parkeren wordt actief ingezet als instrument om duurzaam mobiliteitsgedrag te stimuleren.
- Belangenverdeling (indicatief): 25% parkeervraag, 75 % ruimtelijke opgaven

Kenmerken
- Verdere verlaging van parkeernormen op goed bereikbare locaties.
- Parkeren wordt geconcentreerd in parkeergarages of mobiliteitshubs.
- Deelmobiliteit en een mobiliteitsfonds vormen een vast onderdeel van ontwikkelingen.
- Nieuwe bewoners zijn minder afhankelijk van een eigen auto.

Gevolg:
- Maximale ruimte voor woningbouw en stedelijke ontwikkeling.
- Sterke stimulans voor duurzaam mobiliteitsgedrag.
- Grootste verandering ten opzichte van de huidige situatie.

Vraag 3:
Welke mate van sturing vindt u wenselijk voor het centrum van Emmen en de binnenstedelijke transformatielocaties?
- Scenario A: Parkeren als randvoorwaarde;
- Scenario B: Gebalanceerde ontwikkeling;
- Scenario C: Woningbouw en leefkwaliteit voorop;
- Scenario D: Mobiliteitstransitie als leidraad.

Of ziet u een combinatie van scenario's als meest wenselijke richting voor het toekomstige parkeerbeleid in het centrum en binnenstedelijke transformatielocaties?

Vraag 4: Parkeercomfort in dorpen en wijken
Woningbouw, meer groen, aantrekkelijke ontmoetingsplekken en voldoende parkeergelegenheid: ook in dorpen en wijken leggen maatschappelijke opgaven steeds vaker beslag op dezelfde schaarse ruimte. Dat vraagt om keuzes over hoeveel ruimte beschikbaar moet zijn voor parkeren en welk niveau van parkeercomfort daarbij passend is.
Moeten bewoners en bezoekers doorgaans dicht bij hun woning of bestemming kunnen parkeren? Of kiezen we ervoor parkeerplaatsen meer te clusteren, zodat in straten ruimte ontstaat voor bomen, hemelwaterberging, speelvoorzieningen, voet- en fietsroutes en een aantrekkelijkere leefomgeving?
De keuze voor een bepaald niveau van parkeercomfort is daarmee niet alleen een parkeerkundige afweging, maar ook een keuze over de inrichting van de openbare ruimte en de kwaliteit van de leefomgeving. Daarmee raakt deze discussie direct aan de vraag hoe wij onze dorpen en wijken willen ontwikkelen.

Het CROW hanteert voor verschillende voorzieningen richtafstanden die door gebruikers in het algemeen als acceptabel worden ervaren. Ter illustratie:
- van woning naar geparkeerde auto: 100 tot 200 meter
- van woning naar deelauto: 100 tot 350 meter
- van woning naar laadpaal: 100 tot 250 meter
- van woning naar afvalcontainer: 50 tot 150 meter
- van woning naar bushalte: 200 tot 500 meter
- van geparkeerde auto naar huisarts, fysiotherapeut of apotheek: 100 tot 250 meter
- van geparkeerde auto naar sportvoorziening: 100 tot 300 meter

Drie mogelijke richtingen
De situatie verschilt uiteraard per wijk en dorp. Toch kan de raad richting geven aan de vraag welk niveau van parkeercomfort in het algemeen passend wordt geacht in de gebiedstypen Stedelijk-dorps en Dorps-landelijk, en welke balans daarbij wenselijk is tussen parkeergelegenheid, leefbaarheid en efficiënt ruimtegebruik.
Om deze afweging inzichtelijk te maken zijn hieronder drie mogelijke richtingen uitgewerkt. Deze scenario's zijn nadrukkelijk geen vaststaande beleidskeuzes, maar dienen als hulpmiddel om richting te geven aan ontwikkeling.
- Scenario 1: Parkeercomfort als uitgangspunt
- Scenario 2: Balans tussen parkeercomfort en leefkwaliteit
- Scenario 3: Efficiënt en toekomstgericht ruimtegebruik.

<u>Scenario 1: Parkeercomfort als uitgangspunt</u>
Uitgangspunt
Bewoners en bezoekers kunnen vrijwel altijd dicht bij hun bestemming parkeren.
- Korte loopafstand tussen woning en parkeerplaats (streefwaarde <100 - 125 meter).

Kenmerken
- Ruime parkeernormen.
- Beperkte toepassing van dubbelgebruik.
- Lage parkeerdruk in de straat als streefwaarde.
- Extra capaciteit voor piekmomenten.
- Openbare ruimte biedt ruimte voor meerdere auto's per huishouden.

Voordelen
- Parkeren dichtbij de woning.
- Weinig zoekverkeer.
- Beperkte kans op parkeeroverlast en klachten.
- Aantrekkelijk voor huishoudens met meerdere auto's.

Nadelen
- Meer ruimtebeslag door parkeren, minder ruimte voor groen, speelvoorzieningen en waterberging.
- Hogere aanleg- en beheerkosten.
- Minder efficiënt gebruik van de openbare ruimte.

Scenario 2: Balans tussen parkeercomfort en leefkwaliteit
Uitgangspunt
Er is voldoende parkeergelegenheid aanwezig, maar niet iedere parkeerplaats ligt direct bij de bestemming. De openbare ruimte biedt daarnaast ruimte voor groen, spelen en klimaatadaptatie.
- Gemiddelde loopafstand tussen woning en parkeerplaats (streefwaarde <150 - 175 meter).

Kenmerken
- Stimuleren van dubbelgebruik waar mogelijk.
- Ruimte voor groen en klimaatmaatregelen naast parkeren.
- Bewoners kunnen incidenteel iets verder moeten lopen, bezoekers parkeren op afstand.

Voordelen
- Balans tussen bereikbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving.
- Efficiënter ruimtegebruik.
- Meer mogelijkheden voor woningbouw en inrichting van de openbare ruimte.
- Beperkte parkeerdruk blijft acceptabel.

Nadelen
- Iets meer zoekverkeer tijdens piekmomenten.
- Niet iedereen kan altijd direct nabij de woning parkeren.
- Kans op discussies over wat een acceptabele loopafstand is.
- Kans op discussies over parkeerdruk in bestaande wijken.

Scenario 3: Ruimte-efficiënt en toekomstgericht
Uitgangspunt
De beschikbare ruimte wordt zo efficiënt mogelijk benut. Parkeren is belangrijk, maar niet vanzelfsprekend de dominante functie van de openbare ruimte.
- Iets grotere loopafstand tussen woning en parkeerplaats (streefwaarde < 200 - 225 meter).

Kenmerken
- Geclusterde parkeervoorzieningen op acceptabele loopafstand.
- Maximale inzet op dubbelgebruik.
- Ruimtewinst wordt ingezet voor woningen, groen en klimaatadaptatie.

Voordelen
- Meer ruimte voor spelen, ontmoeten en wandelen.
- Versterkt de ruimtelijke kwaliteit van buurten en dorpen.
- Stimuleert actieve mobiliteit.
- Meer flexibiliteit voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

Nadelen
- Lager parkeercomfort.
- Grotere kans op parkeerklachten.
- Mogelijke uitwijk naar omliggende straten.

Vraag 4: Welk scenario biedt volgens u de juiste balans tussen parkeercomfort, leefbaarheid en ruimtegebruik in dorpen en wijken?
Scenario 1: Hoog parkeercomfort als uitgangspunt (met korte loopafstanden).
Scenario 2: Balans tussen parkeercomfort en leefkwaliteit (met gemiddelde loopafstanden).
Scenario 3: Efficiënt ruimtegebruik met acceptatie van een hogere parkeerdruk (met iets grotere loopafstanden).

Of ziet u een combinatie van scenario's als meest wenselijke richting voor het toekomstige parkeerbeleid in dorpen en wijken?

Vervolg
Het streven is om in Q1 2027 een ontwerp parkeerbeleidsnota gereed te hebben. Daartoe worden o.a. gesprekken gevoerd met stakeholders zoals:

- Beleidsambtenaren Wonen, Ruimte, Recreatie, Economie en Sociale zaken
- Bewoners / eop's
- Woningbouwverenigingen
- Makelaars (woningverkopers en woningzoekende)
- Projectontwikkelaars
- Ondernemers (retail / horeca)
- Wildlands

De uitkomsten van de discussie vormen het kader voor de verdere uitwerking van het parkeerbeleid, de parkeernormen en de daarbij behorende uitvoeringsinstrumenten.

BIJLAGEN

1. Amendementen 'Rolzuiverheid in opvolging aanbevelingen Rekenkameronderzoek parkeerbeleid' (28 mei 2026) en 'Bereikbaarheid en keuzevrijheid Mobiliteitsvisie Emmen 2040' (28 mei 2026)
2. Samenvattingen van:
    a. Integraal Beleidsplan Openbare Ruimte (IBOR),
    b. Mobiliteitsvisie 2040 en
    c. Omgevingsvisie 2040
3. Analyse autobezit gemeente Emmen

Bijlage 1: Amendementen
In het amendement 'Rolzuiverheid opvolging aanbevelingen Rekenkameronderzoek parkeerbeleid' vraagt de raad opdracht om parkeervraagstukken op een integrale wijze met relevante thema's te bezien.

A2026-11

CDA EMMEN

Aangenomen 28-05-'26

SK

Amendement: Rolzuiverheid in opvolging aanbevelingen Rekenkamer

De gemeenteraad van de gemeente Emmen in vergadering bijeen op donderdag 28 mei 2026, bij de behandeling van agendapunt 5.A Rekenkameronderzoek Parkeerbeleid.

Wij stellen voor om het volgende besluit aan te passen[1]:

Besluit
Beslispunt 2 uit het voorgestelde raadsbesluit:

2. De volgende aanbevelingen aan de raad over te nemen
   - Aanbeveling 1: Actualiseer het parkeerbeleid en bezie daarbij het parkeervraagstuk op integrale wijze met relevante thema's;
   - Aanbeveling 2: Maak de doelen van het parkeerbeleid concreet.

Te wijzigen in:

2. Het college opdracht te geven de volgende aanbevelingen uit te werken en uiterlijk in het ~~vierde~~ eerste kwartaal van ~~2026~~ 2027 aan de raad ter besluitvorming voor te leggen:
   - Aanbeveling 1: Actualiseer het parkeerbeleid en bezie daarbij het parkeervraagstuk op een integrale wijze met relevante thema's;
   - Aanbeveling 2: Maak de doelen van het parkeerbeleid concreet.

Toelichting
In het Rekenkamerrapport zijn de eerste twee aanbevelingen, die betrekking hebben op het actualiseren van het parkeerbeleid en het daarin opnemen van concrete, meetbare doelstellingen, gericht aan de gemeenteraad. Als hoogste bestuursorgaan van de gemeente gaat de gemeenteraad echter niet over het opstellen of actualiseren van beleid; onze bevoegdheid strekt tot het opdracht geven hiertoe en het vaststellen van dit beleid vanuit onze kaderstellende rol.

Vanuit die rolzuiverheid wenst het CDA aanpassing van beslispunt 2, met als nieuwe strekking dat de raad het college de opdracht geeft om het parkeerbeleid te actualiseren, hier concrete doelstellingen in op te nemen en dit ter besluitvorming aan de raad voor te leggen. In het kader van SMART formuleren stellen we voor om aan het beslispunt een deadline toe te voegen, namelijk uiterlijk in het vierde kwartaal van 2026. De portefeuillehouder heeft in de commissievergadering van 12 mei jl. aangegeven deze termijn haalbaar te achten.

Met de wijziging van beslispunt 2 is de rolverdeling tussen college en raad zuiver en zijn wij als raad beter in positie om onze controlerende taak uit te oefenen.

BK

A.S. Swama-Kuper
CDA Emmen

Amendement Bereikbaarheid en keuzevrijheid Mobiliteitsvisie Emmen 2040
In dit amendement roept de raad op om:

- Bereikbaarheid, leefbaarheid en keuzevrijheid in samenhang te bekijken
- In te blijven zetten op een goede autobereikbaarheid
- Om voldoende en betaalbare parkeervoorzieningen te hebben voor bezoekers van de binnenstad.

A2026-21 Aangenomen 28-05-'26

WAKKER EMMEN · VVD EMMEN · PvdA · PARTIJ VOOR DE VRIJHEID · 50PLUS EMMEN

Amendement: Bereikbaarheid en keuzevrijheid Mobiliteitsvisie Emmen 2040

De gemeenteraad van de gemeente Emmen in vergadering bijeen op 28 mei 2026
bij de behandeling van agendapunt 5.B Mobiliteitsvisie 2040 'Emmen zet stappen'

Wij stellen voor om het voorgestelde besluit aan te passen[i]:

Besluit

Beslispunt 1 uit het voorgestelde raadsbesluit:

1. De ~~Reactienota op~~ Mobiliteitsvisie 2040 vast te stellen.

Te wijzigen in:

1. De ~~Reactienota op~~ Mobiliteitsvisie 2040 vast te stellen, met dien verstande dat:

   a) Waar in de Mobiliteitsvisie Emmen 2040 wordt gesproken over onderzoek naar een noordelijke rondweg of alternatieven daarvoor, dit wordt verstaan als een verkenning waarbij eerst nut, noodzaak, maatschappelijke meerwaarde en financiële haalbaarheid voldoende moeten zijn aangetoond voordat verdere uitwerking plaatsvindt.

   b) Het STOMP-principe zodanig wordt toegepast dat bereikbaarheid, leefbaarheid en keuzevrijheid in samenhang worden beoordeeld, waarbij per gebied een passende afweging wordt gemaakt tussen verschillende vervoersvormen.

   c) De gemeente Emmen zich blijft inzetten op een goede autobereikbaarheid van stad, wijken, dorpen en bedrijventerreinen.

   d) Voldoende en betaalbare parkeervoorzieningen voor bezoekers een belangrijk uitgangspunt blijven voor het functioneren en de bereikbaarheid van de binnenstad.

   e) De bovenstaande punten worden verwerkt in de Mobiliteitsvisie 2040.

Bijlage 2: Samenvattingen vastgesteld beleid

A. Omgevingsvisie Emmen 2040 (in concept)

De Omgevingsvisie 2040 beschrijft de ruimtelijke koers van de gemeente Emmen en verbindt thema's als wonen, werken, mobiliteit, duurzaamheid en landschap. Omdat de beschikbare ruimte beperkt is, vraagt de visie om duidelijke keuzes in het gebruik van de leefomgeving. Deze keuzes zijn richtinggevend voor ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder de ontwikkeling van het centrumgebied en het parkeerbeleid.

Centraal staan drie ambities:

1. Een sterke stad met vitale dorpen;
2. Een duurzame en veerkrachtige economie;
3. Landschap en groen als drager van ruimtelijke ontwikkeling.

Een belangrijke pijler van de visie is de groeiambitie, waarbij woningbouw niet alleen voorziet in de woonvraag, maar ook bijdraagt aan bredere maatschappelijke doelen. Nieuwe woningen worden daarom zoveel mogelijk gerealiseerd op goed bereikbare locaties, dichtbij voorzieningen, openbaar vervoer en andere mobiliteitsknooppunten. Tegelijkertijd wordt ingezet op zorgvuldig ruimtegebruik door verdichting, verduurzaming en het creëren van een gezonde, veilige en klimaatbestendige leefomgeving.

Bereikbaarheid is daarbij een essentiële randvoorwaarde. De gemeente streeft naar een goed bereikbaar Emmen, waarbij de verschillende vervoerswijzen elkaar versterken en duurzame mobiliteit een steeds belangrijkere rol krijgt. Voor het centrum van Emmen ligt de nadruk op het verbeteren van de bereikbaarheid, het versterken van de verbindingen met de omliggende kerndorpen en het beperken van de groei van het autoverkeer in de binnenstad. Dit vraagt om een evenwicht tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en een aantrekkelijk verblijfsklimaat.

De kerndorpen vervullen binnen deze visie een belangrijke rol als vitale woon- en leefgemeenschappen met een eigen voorzieningenniveau en identiteit. Goede verbindingen tussen de kerndorpen en het stedelijk centrum zijn essentieel om inwoners toegang te bieden tot werk, onderwijs, zorg, recreatie en voorzieningen. Mobiliteits- en parkeerbeleid moeten daarom niet alleen bijdragen aan de bereikbaarheid van het centrum, maar ook aan de toegankelijkheid en leefbaarheid van de kerndorpen.

Voor het centrum van Emmen betekent dit een ontwikkeling naar een aantrekkelijk en vitaal gebied met een bovenregionale functie, waarbij de nadruk verschuift van een 'place to buy' naar een 'place to be'. Verblijfskwaliteit, functiemenging, een aantrekkelijke openbare ruimte en het tegengaan van leegstand staan hierbij centraal. Het parkeerbeleid dient deze transitie te ondersteunen door een goede balans te vinden tussen bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en duurzaam mobiliteitsgedrag.

B. Mobiliteitsvisie 2040 (2026)

De Mobiliteitsvisie 2040 vormt het kader voor de ontwikkeling van een duurzaam, toegankelijk en toekomstbestendig mobiliteitssysteem in de gemeente Emmen. De visie ondersteunt de ruimtelijke ambities uit de Omgevingsvisie en richt zich op een goede balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en gezondheid. Mobiliteit wordt daarbij niet als doel op zich gezien, maar als middel om inwoners, bedrijven en voorzieningen met elkaar te verbinden en de kwaliteit van de leefomgeving te versterken.
De visie is uitgewerkt in zeven mobiliteitsprincipes:

1. Emmen is multimodaal verbonden met de regio én Europa - als scharnierpunt in het vervoer van personen en goederen;
2. De Nedersaksenlijn versterkt onze bereikbaarheid en verstedelijking - stations worden motoren van gezonde verstedelijking;
3. We benutten de ruimte slim en efficiënt - zodat mobiliteit bijdraagt aan duurzame en leefbare omgeving;
4. We vergroten de flexibiliteit van het mobiliteitssysteem - zodat iedereen kan kiezen hoe en wanneer hij reist;

5. We geven voorrang aan lopen, fietsen en OV - en maken ruimte voor de auto waar nodig;
6. We zorgen voor veilige en gezonde verkeersdeelname - met gelijke toegang voor iedereen;
7. We maken logistiek duurzaam en toekomstbestendig - met slimme hubs en schone brandstoffen.

Een belangrijk uitgangspunt is het stimuleren van duurzame mobiliteit. De gemeente investeert daarom in hoogwaardige fietsverbindingen, waaronder regionale doorfietsroutes, en in aantrekkelijk openbaar vervoer. Daarnaast wordt het principe van nabijheid toegepast: nieuwe woningen, voorzieningen en werkfuncties worden zoveel mogelijk ontwikkeld op locaties die goed bereikbaar zijn en waar voorzieningen al aanwezig zijn. Hierdoor neemt de afhankelijkheid van de auto af en worden lopen, fietsen en openbaar vervoer aantrekkelijkere alternatieven.

Tegelijkertijd erkent de visie dat de auto, zeker in een uitgestrekte gemeente als Emmen met een sterk netwerk van dorpen en landelijke gebieden, een belangrijke rol blijft spelen. Een goede autobereikbaarheid blijft daarom essentieel voor inwoners, bezoekers en ondernemers. De visie zet in op een duidelijke hiërarchie in het wegennet, waarbij doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk wordt afgewikkeld via de hoofdstructuur en de rondweg, zodat woongebieden, dorpscentra en verblijfsgebieden veiliger en aantrekkelijker worden.

De mobiliteitsvisie kent overeenkomstig de Omgevingsvisie een belangrijke rol toe aan de kerndorpen. Goede verbindingen tussen de dorpen en het stedelijk centrum zijn noodzakelijk om de bereikbaarheid van werkgelegenheid, onderwijs, zorg en voorzieningen te waarborgen. Voor veel inwoners van de kerndorpen blijft de auto een belangrijk vervoermiddel, terwijl tegelijkertijd wordt ingezet op betere fiets- en OV-verbindingen als alternatief. Mobiliteits- en parkeerbeleid moeten daarom zowel de bereikbaarheid van het centrum ondersteunen als aansluiten bij de mobiliteitsbehoefte van de dorpen.

Daarnaast zet de visie sterk in op slimme mobiliteitsoplossingen, zoals mobiliteitshubs, deelmobiliteit en innovatieve logistieke concepten. Deze oplossingen maken efficiënter gebruik van de beschikbare ruimte mogelijk en kunnen bijdragen aan een vermindering van de parkeerbehoefte in gebieden met een hoge ruimtedruk. Ook wordt gewerkt aan het verminderen van fysieke barrières in de stad, zodat wijken, voorzieningen en economische ontwikkellocaties beter met elkaar verbonden raken. Goede OV- en fietsverbindingen worden daarbij gezien als belangrijke voorwaarden voor het aantrekken en behouden van jongeren, studenten en talenten, mede in relatie tot de ontwikkeling van de Greenwise Campus.

Voor het centrum van Emmen betekent dit een verschuiving van het faciliteren van autoverkeer naar een bredere benadering van bereikbaarheid. De visie stuurt op het verminderen van verkeers- en parkeerdruk in het centrum door bezoekersparkeren zoveel mogelijk te concentreren in centrale parkeervoorzieningen, bestaande capaciteit efficiënter te benutten en doorgaand verkeer via de hoofdwegenstructuur af te wikkelen. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor verblijfskwaliteit, vergroening, wonen en economische functies. Parkeren blijft daarbij een belangrijke randvoorwaarde voor de bereikbaarheid van het centrum, maar wordt nadrukkelijk afgewogen tegen andere ruimtelijke en maatschappelijke opgaven.

C. Integraal Beleidsplan Openbare Ruimte (IBOR) (2024)

Het Integraal Beleidsplan Openbare Ruimte (IBOR) vormt het gemeentelijke kader voor de inrichting, het beheer en het onderhoud van de openbare ruimte in Emmen. Het plan brengt verschillende maatschappelijke opgaven samen, waaronder klimaatadaptatie, biodiversiteit, verkeersveiligheid, gezondheid, inclusie, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Uitgangspunt is dat de openbare ruimte schaars is en steeds meer functies moet vervullen. Daarom vraagt het IBOR om integrale afwegingen bij de inrichting van straten, pleinen, parkeerterreinen en groenvoorzieningen.

Het beleid is gebaseerd op zes centrale thema's:

1. Identiteit en herkenbaarheid;
2. Klimaat en biodiversiteit;
3. Veiligheid;

4. Inclusie en toegankelijkheid;
5. Gezondheid;
6. Aantrekkelijkheid van de leefomgeving.

Binnen het IBOR staat de kwaliteit van de openbare ruimte centraal. De gemeente streeft naar een inrichting die niet alleen functioneel is, maar ook bijdraagt aan een aantrekkelijke, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de balans tussen verschillende ruimteclaims, zoals verkeer, parkeren, groen, waterberging, ontmoeting en verblijfsfuncties. De openbare ruimte moet daarbij bijdragen aan de identiteit van zowel Emmen als de afzonderlijke kerndorpen.

Een belangrijk uitgangspunt is dat groen en klimaatadaptatie een prominentere plaats krijgen in de inrichting van de openbare ruimte. Door meer ruimte te reserveren voor bomen, waterberging, biodiversiteit en verkoeling wordt de leefomgeving beter bestand tegen klimaatverandering. Dit legt een toenemende druk op de beschikbare ruimte, waardoor parkeer- en verkeersvoorzieningen nadrukkelijker moeten worden afgewogen tegen andere maatschappelijke doelen.

Daarnaast zet het IBOR in op een veilige, toegankelijke en inclusieve openbare ruimte. Voetgangers, fietsers, ouderen, kinderen en mensen met een beperking moeten zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen. Dit betekent dat de inrichting van straten en pleinen steeds meer wordt beoordeeld vanuit verblijfskwaliteit en gebruiksgemak, en niet uitsluitend vanuit de doorstroming van autoverkeer.

Voor de centra van Emmen en de kerndorpen betekent dit dat de openbare ruimte steeds meer wordt gezien als verblijfsruimte en ontmoetingsplek. De kwaliteit van pleinen, winkelstraten en openbare voorzieningen krijgt daarbij een groter gewicht. Parkeren blijft noodzakelijk voor de bereikbaarheid van woningen, voorzieningen en ondernemingen, maar wordt nadrukkelijk afgewogen tegen andere ruimtelijke ambities, zoals vergroening, verkeersveiligheid, klimaatadaptatie en verblijfskwaliteit.

Bijlage 3: Analyse autobezit gemeente Emmen

Bron: https://www.passendeparkeernorm.nl/map.html

Gemiddeld aantal auto's per bewoonde woning

gebied	naam	totaal	koop, huis, vrijstaand	koop, huis, tussen/hoek	koop, appartement, >100m2 bvo	koop, appartement, 75-100m2 bvo	huur, huis, vrije sector	huur, huis, sociale huur	huur, appartement, vrije sector, 75-100m2 bvo	huur, appartement, sociale huur, 75-100m2 bvo
Wijken	Wijk 40 Emmen-Centrum	0,82	1,61	1,39	1,05	0,89	0,95	1,00	0,75	0,62
Wijken	Wijk 43 Angelslo	0,93	1,42	1,23	1,07	0,92	0,80	0,72	0,58	0,61
Wijken	Wijk 44 Emmerhout	0,97	1,56	1,31	1,19	1,05	1,01	0,75	0,71	0,56
Wijken	Wijk 42 Emmermeer	0,98	1,69	1,42	0,90	0,91	1,14	0,80	0,75	0,58
Wijken	Wijk 46 Bargeres	1,03	1,59	1,28	1,20	0,00	1,02	0,66	0,00	0,51
Wijken	Wijk 41 Emmen-Centrum Oost	1,22	1,68	1,25		0,00	1,45	0,73	0,00	0,34
Buurten	Emmen-omgeving Oude Roswinkelerweg	1,22	1,67	1,26		0,00		0,60	0,00	0,00
Buurten	Emmen over 't spoor	1,22	1,70	1,20		0,00		0,80	0,00	0,35
Wijken	Wijk 45 Emmerschans	1,25	1,61	1,20		0,00		0,84	0,00	0,00
Gemeente	Emmen	1,28	1,81	1,35	1,23	0,94	1,12	0,82	0,76	0,57
Buurten	Klazienaveen-Zuid	1,29	1,82	1,42	1,50	0,00	1,23	0,83	0,90	0,58
Buurten	Emmer-Compascuum-Centrum	1,30	1,81	1,48		0,80	0,94	0,86	0,70	0,56
Buurten	Barger-Erfscheidenveen	1,30	1,50	0,00		0,00		1,30	0,00	0,00
Buurten	Eerste Kruisdiep	1,31	1,83	1,30		0,00	1,30	0,93	0,00	0,70
Buurten	Veenoord	1,32	1,67	1,40		0,00		0,93	0,00	0,00
Wijken	Wijk 13 Veenoord	1,33	1,70	1,40		0,00		0,93	0,00	0,00
Wijken	Wijk 47 Rietlanden	1,34	1,70	1,40	1,10	1,00	1,12	0,71	0,90	0,80
Buurten	Klazienaveen-Noord	1,34	1,91	1,40	1,68	1,20	1,30	0,81	0,80	0,67
Wijken	Wijk 08 Klazienaveen	1,36	1,87	1,41	1,59	1,30	1,30	0,83	0,90	0,61
Buurten	Barger-Compascuum-Centrum	1,41	1,76	1,40			0,87	0,81		0,00
Buurten	Schoonebeek	1,41	1,76	1,44			1,04	0,95		0,70
Buurten	Erica-Centrum	1,42	1,78	1,33	1,10		0,94	0,85		0,51
Buurten	Zandpol	1,42	1,76	0,00				0,80		0,00
Buurten	Nieuw-Amsterdam-Centrum	1,43	1,86	1,37	1,41		1,35	0,86		0,39
Wijken	Wijk 03 Emmer-Compascuum	1,44	1,79	1,48	1,90		1,14	0,86		0,56
Wijken	Wijk 06 Nieuw-Amsterdam	1,46	1,87	1,38	1,41		1,38	0,89		0,39
Wijken	Wijk 10 Schoonebeek	1,46	1,82	1,44			1,14	0,93		0,70
Wijken	Wijk 07 Erica	1,49	1,81	1,33	1,10		1,17	0,85		0,51
Buurten	Roswinkel-Centrum	1,49	1,62	1,40				1,30		0,00
Wijken	Wijk 01 Nieuw-Weerdinge	1,51	1,86	1,29	1,10		1,49	0,93		0,70
Wijken	Wijk 04 Barger-Compascuum	1,51	1,78	1,40			1,20	0,89		
Buurten	Nieuw-Dordrecht-Centrum	1,51	2,07	1,52				0,87		
Buurten	Zwartemeer-Centrum	1,53	1,94	1,57			1,10	0,91		
Wijken	Wijk 48 Parc Sandur	1,56	1,64	1,36			1,31			
Wijken	Wijk 09 Zwartemeer	1,57	1,96	1,58			1,10	0,91		
Wijken	Wijk 50 Barger-Oosterveld	1,57	1,87	1,35			1,24	0,95		
Buurten	Weiteveen	1,57	1,82	1,62			1,10	0,98		
Buurten	Barger-Oosterveld	1,57	1,87	1,35			1,24	0,95		
Wijken	Wijk 32 Weiteveen	1,59	1,79	1,62			1,20	0,98		
Wijken	Wijk 49 Delftlanden	1,60	1,80	1,52			1,25			
Buurten	Nieuw-Schoonebeek	1,60	1,86	1,40				0,95		

**

gebied	naam	totaal	koop, huis, vrijstaand	koop, huis, tussen/hoek	koop, appartement, >100m2 bvo	koop, appartement, 75-100m2 bvo	huur, huis, vrije sector	huur, huis, sociale huur	huur, appartement, vrije sector, 75-100m2 bvo	huur, appartement, sociale huur, 75-100m2 bvo
Buurten	Delftlanden	1,60	1,80	1,52			1,25			
Wijken	Wijk 05 Nieuw-Dordrecht	1,64	2,04	1,52			0,90	0,87		
Buurten	Noordbarge	1,64	1,72					0,80		
Buurten	Emmer-Erfscheidenveen	1,65	1,72	1,60			1,50	0,76		
Wijken	Wijk 52 Kern Emmen Zuid	1,67	1,77				1,40	0,80		
Buurten	Limietweg	1,67	1,70							
Wijken	Wijk 02 Roswinkel	1,68	1,74	1,40			2,10	1,30		
Buurten	Derde Kruisdiep	1,68	1,75					1,10		
Buurten	Westelijk en oostelijk Weiteveen	1,68	1,60							
Buurten	Weerdinge	1,68	1,78							
Buurten	Hoofdkanaal	1,70	1,80							
Buurten	Verspreide huizen Nieuw-Amsterdam	1,70	1,70							
Buurten	Industrieterrein De Vierslagen	1,70	1,80							
Buurten	Verspreide huizen Weiteveen	1,70	1,80							
Wijken	Wijk 21 Nieuw-Schoonebeek	1,72	1,92	1,40	2,50		1,44	0,95		
Buurten	Amsterdamscheveld	1,72	1,70							
Buurten	Tuinbouwcentrum Klazienaveen	1,74	2,20				1,50			
Buurten	Kloostermanswijk	1,76	1,81							
Buurten	Zuidbarge	1,76	1,88							
Buurten	Verspreide huizen Roswinkel	1,79	1,82							
Buurten	Foxel	1,79	1,85							
Buurten	Beekweg	1,79	2,10				1,50			
Buurten	Achterdiep	1,80	1,82							
Buurten	Verspreide huizen Nieuw-Weerdinge	1,80	1,90				1,80			
Buurten	Verspreide huizen Emmer-Compascuum	1,80	1,86							
Buurten	Verlengde Oosterdiep	1,80	1,80							
Buurten	Dordsedijk	1,80	1,90							
Buurten	Derksweg	1,80	1,80							
Buurten	Oostelijk Nieuw-Schoonebeek	1,80	1,94				1,60			
Wijken	Wijk 51 Kern Emmen Noord	1,82	1,92		2,30		1,70	0,90		
Buurten	Verspreide huizen Erica	1,82	1,85							
Buurten	Roswinkelerstraat	1,84	1,80							
Buurten	Scholtenskanaal	1,84	1,90					1,60		
Buurten	Vastenow	1,84	2,06							
Buurten	Barger-Oosterveen	1,85	1,87							
Buurten	Oosterdiep	1,86	1,90							
Buurten	Weerdingerkanaal	1,89	1,99							
Buurten	Verspreide huizen Emmen	1,89	1,98				1,90			
Buurten	Siepelveen	1,90	1,90							
Buurten	Oude Schuttingskanaal	1,90	1,80							
Buurten	Verspreide huizen Barger-Compascuum	1,90	1,90							
Buurten	Herenstreek	1,90	2,10							
Buurten	Westerse Bos	1,90	2,00							
Buurten	Oranjedorp	1,95	2,01							

gebied	naam	totaal	koop, huis, vrijstaand	koop, huis, tussen/hoek	koop, appartement, >100m2 bvo	koop, appartement, 75-100m2 bvo	huur, huis, vrije sector	huur, huis, sociale huur	huur, appartement, vrije sector, 75-100m2 bvo	huur, appartement, sociale huur, 75-100m2 bvo
Buurten	Kamerlingswijk	1,95	2,02							
Buurten	Westelijk Nieuw-Schoonebeek	1,95	1,98							
Buurten	Verspreide huizen Schoonebeek	1,97	2,02							
Buurten	Langs de Vaart	1,98	2,03							
Buurten	Ericasestraat	1,98	2,00							
Buurten	Oosterse Bos en Middendorp	1,99	2,00							
Wijken	Wijk 53 Kern Emmen Industrieterreinen	2,00	0,00							
Buurten	Verlengde Vaart	2,00	2,10							
Buurten	Industrieterrein Bargermeer	2,00	0,00							
Buurten	Tramwijk	2,02	2,04							
Buurten	Verspreide huizen Klazienaveen	2,03	2,05							
Buurten	Westenesch	2,03	2,20							
Buurten	Verspreide huizen Zwartemeer	2,10	2,40							
Buurten	Verspreide huizen Nieuw-Schoonebeek	2,30	2,30							