Beknopt verslag raadscommissie (Ruimtelijk Domein I) van de gemeenteraad Emmen op dinsdag 6 oktober 2026 vanaf 19.30 uur

Aanwezig:

Voorzitter	:	de heer M. Katerbarg
Commissiegriffier	:	de heer F.W. te Winkel
Collegeleden	:	de heer A.J. Jakobs, de heer P.M. de Jonge, mevrouw M. Kuipers-Hekhuis
De commissieleden	:	de heer W.L.H. Moinat (SP), de heer V. Meertens (SP), de heer R.R. Slim (FvD), de heer M. van Maanen (FvD), mevrouw B. van der Woude (GroenLinks), raadslid M.C. Sampimon-Ssembatya (GroenLinks), de heer W.A.A.H. Tabak (GroenLinks), de heer M.J. Supheert (ChristenUnie), mevrouw A.S. Swama-Kuper (CDA), de heer C.M.S. van den Berg (CDA), de heer M. Meijer (VVD), de heer D. Wanningen (VVD), de heer J.C. Hindriks (PvdA), de heer A. de Vries (PvdA), mevrouw U.H. Kilinçci (PvdA), de heer R.S. de Jong (Hart voor Emmen), de heer H.R. Knol (PVV), de heer M.P. Hornis (PVV), mevrouw N.A.O.O. van der Harst (Veilig Emmen), mevrouw G. Blok (Veilig Emmen), de heer H.C. Nooij (50PLUS), de heer J.H. Koops (D66), de heer M. de Jonge (D66), de heer H.A. Bos (Wakker Emmen), de heer G.J. Bijlsma (Wakker Emmen), de heer G.W.G. Sibum (Wakker Emmen), de heer D. Dekker (Wakker Emmen)
Verslaglegging	:	de heer D.P. Drolenga (Notuleerservice Mooi Werk)

1. Opening en vaststelling agenda

Voorzitter Katerbarg opent de vergadering om 19.30 uur en heet de aanwezigen welkom. De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Actuele mededelingen college/presidium: n.v.t.

3. Rondvraag

PvdA heeft de afgelopen jaren meermaals aandacht gevraagd voor de oneerlijke twintigste-penning-erfpachtconstructie in Emmer-Compascuum. Het is nu echt tijd voor zichtbare actie op dit dossier. Via het tv-programma ‘Kassa’ meldde zich een advocaat die heil zag in een juridische procedure. Hebben het overlijden van mevrouw Kröner en de overgang van het erfpachtrecht naar haar partner gezorgd voor bereidheid om de erfpacht af te schaffen? Heeft de gemeente de advocaat gesproken? Zijn er concrete vervolgstappen gezet voor een juridische procedure? Moet er een rechtspersoon (stichting) komen voor gedupeerde inwoners?
Wethouder Jakobs bevestigt dat het overlijden van mevrouw Kröner tot vertraging leidde. Eerst moest worden afgewacht wie de erfgenamen waren c.q. worden. Partner Meinsma is gevraagd om het onredelijke erfpachtbeding te beëindigen. Zijn advocaat wil vrijblijvend hierover praten, mits er een redelijke compensatie tegenover staat. Een eventuele alternatieve regeling zou dan voor elke erfpachter gelijk gelden; de gemeenten moet hiervoor met een voorstel komen. Dit is besproken met door de PvdA genoemde specialist van Blenheim Advocaten. 9 oktober vindt er bestuurlijk overleg met EOP Emmer-Compas plaats, waarna er een voorstel aan de heer Meinsma volgt en daarna concrete vervolgstappen. Er is onderzoek verricht naar de rechtspersoon.

D66 memoreert dat volgens B&W begin 2024 het wijkcentrum Angelslo 90% van de kantoorruimte van de Kop van Zuid gebruikte en voor de overige 10% huurders werden gezocht. Hoe wil het

college de nu vrijgekomen ruimte invullen? Hoe heeft men zich voorbereid, daar het lang duurde eer het wijkcentrum was vertrokken? Is voor de overige 10% een huurder gevonden? Welk concreet financieel risico loopt de gemeente bij het uitblijven van een of meer huurders van de Kop van Zuid?
Wethouder De Jonge corrigeert dat het wijkcentrum voor 90% bijdroeg aan het bereik van de totale beschikbare kantoorruimte, de oppervlakte van het wijkcentrum zelf was 30%. De gemeente spreekt potentiële huurders, onder andere over de huurtermijn in verband met de toekomstige ontwikkelingen aldaar; de verwachting is dat de ruimten weer goed zijn te verhuren. Het kantoor is afgelopen periode volledig verhuurd, dus er was geen leegstand. Bij uitblijven van potentiële huurders treedt huurderving op. De afgelopen jaren waren de huuropbrengsten hoger dan de kosten en dat zal ook de komende afzienbare periode het geval zijn. De gemeente mist door wegvallen van het wijkcentrum circa twee ton aan inkomsten. Dit is op te vullen indien dit de toekomstige ontwikkeling van de Greenwise Campus niet belemmert.
D66 is blij met de potentiële huurders. Hoe wordt de raad over het vervolg geïnformeerd?
Wethouder De Jonge zal deze vraag doorgeven aan portefeuillehouder Schrik voor een schriftelijk antwoord.

Wakker Emmen ziet regelmatig dat stoepen en straten na (kabel)werkzaamheden van telecombedrijven niet altijd op dezelfde wijze of met dezelfde kwaliteit worden hersteld, zoals in de zomer aan de Voeghoutenstraat in Klazienaveen. Wordt vooraf met de gemeente afgestemd waar en wanneer deze werken plaatsvinden en met welke afspraken over herstel van de openbare ruimte na afloop? Zijn de bedrijven daar zelf voor verantwoordelijk? Wat gebeurt er als het herstelwerk niet behoorlijk plaatsvindt? Heeft de gemeente ooit bedrijven hierop aangesproken? Zo ja, hoe vaak en welke maatregelen volgden er toen? Zijn B&W bereid tot scherper toezicht i.c. op de kwaliteit van herstel van de openbare ruimte om nieuwe schade te voorkomen?
Wethouder Jakobs antwoordt dat planning en afstemming van werken met de gemeente volgens een vaste systeem geschieden, waarbij aannemers, die zelf verantwoordelijk zijn, zich moeten houden aan de Algemene Verordening Ondergrondse Infrastructuur Gemeente Emmen 2019 (AVOI). Wordt de openbare ruimte niet naar behoren hersteld, dan spreken de gemeentelijke toezichthouders de aannemer aan. Het inplannen hiervan duurt enkele weken na oplevering. Daarna vindt herstelwerk plaats om alsnog te voldoen aan de gemeente-eisen. Gebeurt dit niet na meerdere waarschuwingen, herstelt de gemeente het op kosten van de aannemer. In Klazienaveen was er een storing in het telecomsignaal. Hiervoor moest het bedrijf werken uitvoeren aan de kabels. In die periode ging de aannemer failliet die de bestrating terug zou leggen. Inmiddels is dat uitgevoerd volgens de regels en eisen. In deze tijd waarin hard wordt gewerkt aan de toekomstbestendigheid van de infrastructuur en voorzieningen, zijn storingen niet altijd te voorkomen. De gemeente zet zich ervoor in om de overlast voor inwoners zo veel mogelijk te beperken. Soms doen inwoners meldingen van slordig herstelwerk dat te lang is blijven liggen: het college probeert die periode structureel kort(er) te houden, maar is wel afhankelijk van de beschikbare capaciteit.

GroenLinks stelde in de januaricommissie vragen over de kapvergunning voor twee eikenbomen in de Delftlanden. Die zou conform de Bomenverordening zijn verleend. Maar ook de provincie heeft een rol: haar vergunning is eind augustus afgegeven met de bezwaartermijn tot 9 oktober. Echter, beide bomen zijn al gekapt. Wat is hier misgegaan? Naast de twee eiken ligt er een versteend voetpad, aan weerszijden zijn struiken verwijderd en er zijn stronken van andere gekapte bomen zichtbaar. Zijn hier wel de juiste procedures c.q. vergunningen gevolgd? Is hier niet te voorbarig te werk gegaan waardoor bezwaarmakers nu met lege handen staan?
Wethouder Jakobs stelt dat voor de kapvergunning voor de eiken vanwege de Bodemverordening geen aparte natuurvergunning nodig was, alleen de algemene zorgplicht. Daar waren geen beschermde natuurwaarden aanwezig. De zorgvuldig voorbereide provinciale natuurvergunning had alleen betrekking op het verwijderen van 50 m2 onderbegroeiing voor een doorsteek naar de nabije

school. Daarbij werden volgens de voorschriften de nodige ecologische controles uitgevoerd. Een bezwaar schort de uitvoering niet op; vanwege het belang van de doorsteek naar de school. De werken zijn ook uitgevoerd binnen de vergunningen en regelgeving. De beide eiken maakten daar geen onderdeel van uit, zodat hier ook geen bezwaar tegen kon worden gemaakt. Bij de houtwallen ging het om regulier beheer en onderhoud waarvoor geen aanvullende vergunning nodig was.
GroenLinks wijst op de andere mogelijk gekapte bomen die wel onder de provinciale vergunning hadden kunnen vallen, met een bezwaarprocedure voor inwoners.
Wethouder Jakobs heeft het onderscheid zonet gemaakt tussen de kap van beide eiken en de provinciale natuurvergunning. Het college herkent het door GroenLinks geschetste beeld daarom niet.

Veilig Emmen ontving een zorgelijk signaal van een inwoonster over vier ongevallen na een herinrichting in Meerveld, waarvan een zelfs met toepassing van eerste hulp. Het op een gemeentelijke kaart ingetekende fietspad werd niet aangelegd. Klopt dit en zo ja, waarom? Is er naar de verkeersveiligheid gekeken? Betrof het vier ongevallen of mogelijk meer? Klopt het dat de gemeente deze situatie eerst één jaar wil aankijken? Zo ja, is dat gezien de ongevallen nog verantwoord? Zijn B&W bereid om op korte termijn de situatie met bewoners te bekijken en zonodig direct maatregelen te nemen? De situatie is reden genoeg om niet een jaar te wachten, maar om nu in te grijpen.
Wethouder Kuipers bevestigt een fietsoversteek aan weerszijden in een eerdere ontwerpversie aan weerszijden van het voorrangsplein. Uiteindelijk is voor één oversteek aan de westzijde gekozen. Dit sloot beter aan op de fietsers van/naar het GETEC-terrein en gaf minder conflictpunten. Daarbij is naar de verkeersveiligheid gekeken. De vier ongevallen zijn bekend. Of het er meer zijn, is onbekend: ongevallen zonder aanwezigheid van politie worden niet geregistreerd. Het is niet ongebruikelijk om een nieuwe situatie een jaar aan te kijken vanwege de periode van gewenning. Met de nieuwe inrichting van de Dordsestraat is de gevaarlijke fietsoversteek in de gemeente opgelost ter hoogte van de Bargermeerweg. De oversteken zijn nu gepositioneerd bij de nieuwe voorrangspleinen bij de Wilhelminastraat en Emmalaan, waar de rijsnelheden lager zijn en fietsers nu maar twee keer één rijstrook oversteken. Al is dit veiliger, het is geen garantie dat ongelukken uitblijven. B&W zien het verband tussen het vervallen fietspad en de ongevallen niet. Afhankelijk van de analyse daarvan is het college wel bereid tot een gesprek met bewoners. Uit eigen waarneming heeft de wethouder gezien dat overstekende leerlingen zelf ook wel wat beter mogen opletten.

4. Ingekomen stukken vanuit het college/presidium
Er zijn geen agenderingsverzoeken

5. Spreekrecht niet-geagendeerde onderwerpen: n.v.t.

6. Bespreken B-stukken
6.A Raadsvoorstel – Ontwerp-vvgb North Star
Eerste termijn
Wakker Emmen ziet hier geen losse ontwikkeling. In 2019 stelde de raad unaniem de Strategienota Energiehub GZI Next vast om deze locatie te ontwikkelen voor (samenkomst van) nieuwe energievormen; North Star is een duurzame, innovatieve invulling op een goede locatie die de lokale economie versterkt en bijdraagt aan een toekomstbestendige energievoorziening voor inwoners en bedrijven. Mest en andere biologische restproducten worden omgezet naar groen gas, CO2 en bemestingsproducten. De fractie heeft geen bezwaar tegen deze ontwikkeling. De provincie start hierna de vergunningprocedure op, inclusief zienswijzeprocedure. Blijkens ruimtelijk en milieukundig onderzoek is het project aanvaardbaar. De drie omliggende dorpen zijn bij informatiebijeenkomsten geïnformeerd over de plannen; inwoners konden een vergelijkbare

installatie in Hardenberg bezoeken. Niet alle zorgen zijn weg te nemen, maar met dit proces zijn de omwonenden wel serieus genomen. Hoe wordt de raad geïnformeerd over eventuele zienswijzen voor de definitieve vvgb?

CDA leest dat de jaarlijkse productie van 39 miljoen kuub groen gas neerkomt op 1,2% van het verwerkt gasvolume van voorheen GZI. Toch telt elke stap in de energietransitie. Daarbij wordt een braakliggend terrein gebruikt. Omzetten van lokale mest- en reststromen voor duurzame energie en kunstmestvervangers is goed rentmeesterschap met een sluitende kringloop en zorg voor de leefomgeving. Er is veel participatie geweest met de drie omliggende dorpen, maar de beloftes over het beperken en monitoren van geur en veiligheid moeten ook worden nageleefd. De fractie verwacht solidariteit waarbij het project lokale meerwaarde kan opleveren voor de regionale agrarische sector, lokale werkgelegenheid en financiële en maatschappelijke participatie in het omgevingsfonds.
Wakker Emmen vraagt of het CDA meent dat het geur- en geluidbeleid niet wordt nageleefd.
CDA heeft die indruk niet, maar vindt wel belangrijk dat die mogelijkheid er is.

PvdA ervaart dat het omwonenden naast groen gas en een vergunning ook om hun leef- en woonomgeving gaat. De fractie ziet de kansen van duurzame energie, innovatie en een sterkere groene economie, belangrijk voor de toekomst van Emmen. Maar North Star is alleen duurzaam als de inwoners niet alleen nadelen ondervinden. De verkeersdruk op de Rondweg, N93 en N862 lijkt beheersbaar, toch kan het op drukke dagen gaan om 210 vrachtwagens. Is dit de ondergrens en hoe wordt op de afgesproken rijroutes gecontroleerd? De geurmetingen, een geurbeheersplan en een gedegen klachtenprocedure zijn prima, maar kunnen B&W toezeggen dat inwoners en de raad hier inzicht in krijgen en de genomen maatregelen? Hoe blijft de gemeente na de provinciale vergunning betrokken als North Star operationeel is en wat als de praktijk anders uitpakt?

Ondanks de fraaie presentatie op de informatieavond houdt **FvD** twijfels of de zaken niet mooier worden voorgesteld dan ze zijn. Welke signalen krijgen andere fracties van de omwonenden? North Star wil biomassa verwerken in een grote installatie met twaalf vergisters, veertien opslagsilo's tot 17 meter hoog, grote bedrijfshallen en een centrale afvoerschoorsteen van 45 meter hoog. De drie betrokken EOP's hebben meermaals zorgen geuit over geur, geluid, verkeersdruk en handhaving. FvD twijfelt of zij na de excursie naar Hardenberg bij een vergelijkbare installatie zijn gerustgesteld. Is de mening van de EOP's representatief voor die in de dorpen? 221 vrachtwagens per etmaal betekent elke 4-5 minuten een zware mestwagen. Volgens de Commissie MER zijn de effecten op de verkeersafwikkeling en –veiligheid onvoldoende onderzocht; men vreest sluipverkeer en een versleten wegdek op aanvoerroutes. Verder rammelen de geurberekeningen.
PvdA vraagt of FvD hiermee de EOP's in diskrediet brengt.
Volgens **FvD** absoluut niet. Men wil weten of hun mening overeenkomt met die in de dorpen: daar kreeg men geen duidelijkheid over en legde men het dan ook in de vraagvorm voor.
Wakker Emmen hoort grote woorden over 'rammelend geurbeleid' en dergelijke. Naast MER-rapporten en vele andere stukken is het geurprotocol samengesteld in overleg met de inwoners, die ook op andere aspecten zijn meegenomen. Waar komt het betoog van FvD vandaan?
Het betoog van **FvD** is gebaseerd op de stukken. Men wil zorgen uitspreken en wil deze avond meer informatie krijgen over deze ontwikkeling. FvD wil als vrij nieuwe fractie naar andere partijen luisteren in dit jarenlang lopende dossier en hoopt daarvan te leren.
Wakker Emmen herhaalt dat de raad in 2019 unaniem de Strategienota GZI Next heeft vastgesteld. Al was FvD daar geen onderdeel van, men kan om die reden toch ook kiezen voor een positievere grondhouding met een andere woordkeuze?
FvD wil zijn zorgen uiten op enkele cruciale punten. Als dit de afgelopen zeven jaar in goede handen is geweest en andere fracties en de wethouder FvD kunnen overtuigen, dan is dat prima. Op hetzelfde terrein staan een waterstoftankstation en een elektrolyzer gepland. Volgens de Commissie

MER zijn de risico's op kettingreactie, overdrukeffecten en warmtestraling niet helemaal onderzocht op dit terrein vlak naast enkele woonkernen. FvD wil niet dat overlast, stank en veiligheidsrisico's worden afgewenteld op de omwonenden.

VVD heeft geen bedenkingen tegen het ontwerp-vvgb van North Star dat bijdraagt aan de energietransitie en verduurzaming. De participatie is grondig geweest. De fractie vertrouwt erop dat het contact met omwonenden goed blijft, ook bij klachten. Is er nagedacht over een gebiedsfonds vergelijkbaar met Pottendijk, waar ook een combinatie van een vergister en energie plaatsvindt?

PVV onderschrijft het groene etiket van North Star voor de energietransitie en circulaire economie niet. Concrete afspraken en voordelen voor inwoners en lokale boeren blijven buiten beeld. Waarom vindt het college dat die opwegen tegen de mogelijke geur- en verkeersoverlast en veiligheidsrisico's? Welke belangen voor Emmen geven zelfstandig de doorslag en welke rol spelen publieke subsidies en financiële haalbaarheid? Welk mestvolume verwacht North Star te verwerken? Uit welke regio's komt de mest en welk deel uit Emmen en Drenthe? Heeft ENGIE toezeggingen gedaan om regionale mest met voorrang af te nemen? Zijn er al contracten of inventarisatieverklaringen met Drentse veehouders en onder welke leveringsvoorwaarden? Welke waarborgen beschermen hen tegen afhankelijkheid van de grote afnemer? Welke restproducten worden gebruikt en waar komen zij vandaan en welk deel komt uit de landbouw?
Wakker Emmen beluistert een spervuur aan (technische) vragen: die zijn beter vooraf in te dienen, dat scheelt veel vergadertijd. Bovendien zijn meerdere vragen overbodig. Meerdere antwoorden staan al in de stukken of kwamen op de informatieavond al aan bod. Ten slotte steunde de PVV-fractie in 2019 deze ontwikkeling.
Voorzitter Katerbarg beaamt dat technische vragen vooraf bij de griffie zijn in te dienen. De kans is aanwezig dat de wethouder deze nu (deels) niet kan beantwoorden.
PVV is bereid de technische vragen schriftelijk in te dienen en hoopt antwoord te krijgen op haar politieke hoofdvragen. Welke producten mogen boeren als kunstmestvervangers inzetten? Tellen zij mee als gebruiksvorm voor dierlijke mest of bieden zij extra bemestingsruimte? Worden deze producten aangeboden bij regionale agrariërs? Is LTO of Farmers Defence Force betrokken geweest bij deze ontwikkeling? Zo ja, welke aandachtspunten hebben zij ingebracht en wat is daarmee gedaan? De PVV is voor mestverwerking, maar tegen de subsidiemachine voor multinationals onder het mom van klimaatdoelen. De fractie wil concrete afspraken over voordelen voor boeren, inzet van publiek en bescherming van omwonenden. De inwoners die de PVV spreekt, zien nut en noodzaak en de financiële voordelen niet in van North Star. Levert de beantwoording geen inhoudelijke bezwaren op, dan kan het voorstel als hamerstuk naar de raadsvergadering.

D66 ziet in de ontwikkeling van North Star een mooie stap naar een duurzaam circulair systeem, waar afvalstromen worden verwerkt tot nuttige producten als groen gas, CO2 en grondstoffen voor boeren, industrie en tuinders. Tijdens de informatieavond van 5 oktober zijn alle vragen beantwoord. De participatie lijkt goed te zijn verlopen: is dit onafhankelijk gecontroleerd?

Veilig Emmen staat niet afwijzend tegen de North Star-ontwikkeling. Men is wel benieuwd naar het aantal verkeersbewegingen. Kan de gemeente ingrijpen als het vrachtverkeer zich niet aan de afgesproken routes houdt? Hoe kan de gemeente, los van de klachtenprocedure van het bedrijf, toezichthouden aan de hand van limieten? De fractie ziet kansen, maar de veiligheid, leefbaarheid, verkeersafwikkeling, handhaving en transparante monitoring moeten gewaarborgd zijn.

50PLUS richt zich op de omgevingsgevolgen. De verkeersdruk kan oplopen tot 150 vrachtwagens per dag over de A37, N862 en de Phileas Foggstraat; de praktijk is anders dan op papier. De geur-uitstoot neemt toe, ook bij inpandige verwerking van grondstoffen. Wat gebeurt er bij structurele geuroverlast? Een vergunning of het goedgekeurde MER bieden geen garanties. Welke aanvullende

informatie is er uit de MER-commissie gekomen en gaat dit iets veranderen aan de vergunning? Wat is de nettomilieuwinst na aftrek van extra vrachtverkeer, energieverbruik, stikstof en productie? Welke harde vergunningsvoorschriften moeten verkeers- en geuroverlast voorkomen? Wie controleert of North Star zich aan de limieten voor verkeer en geuruitstoot houdt? Welke directe maatregel volgt bij afwijkende vrachtroutes en aantoonbare geuroverlast?

ChristenUnie ziet een mooie ontwikkeling in duurzame economie conform de GZI Next-strategie. Blijft het waterstofstation staan bij deze nieuwe plannen? Hoe zit het met de energievoorziening voor GETEC? De infrastructuur ligt er, maar gaat North Star ook bijdragen aan de verduurzaming van het energieverbruik van de bedrijven op het Chemiepark?

Hart voor Emmen betoogt dat door landelijk beleid mest eerder een kostenpost dan een waardevolle kringloopstof is. De afvoer kost geld, de mest wordt elders verwerkt, het gas gaat het net op, de CO2 gaat naar derden en het digestaat wordt opgewerkt tot nieuwe producten. De fractie is voorstander van biovergisting, maar juist kleine lokale vergisters op het eigen boerenerf dragen bij aan de continuïteit van het bedrijf. De mest blijft dicht bij de bron, de warmte en energie worden lokaal benut en de mineralen gaan terug naar het eigen land. Zo eenvoudig kan de kringloop zijn. Duurzame ontwikkelingen moeten lokale boeren sterker maken. Zij horen niet automatisch onder aan de industriële keten te eindigen als grondstoffenleverancier en/of koper van het eindproduct. Daar wringt het verdienmodel van North Star met een grootschalige installatie: die moet gevoed blijven. De MER-commissie wees al op de (geur)effecten van de wisselende samenstelling van coproducten. De grenzen moeten dus vooraf helder zijn. Anders dreigt het gevaar dat de productie zich richt op wat economisch aantrekkelijk is en niet noodzakelijk goed is voor de boeren, dorpen en het landschap. Hoe is te borgen dat de installatie uitsluitend draait op dierlijke mest en reststromen conform de Meststoffenwet en niet op primaire of houtige biomassa, energiegewassen of geïmporteerde stromen die de natuur, voedselproductie of landbouw verdringen? Worden de herkomst van de mest en coproducten gerapporteerd met een verdeling in regionaal versus niet-regionaal?

GroenLinks ziet North Star als verlengde van de duurzame energiehub conform de strategische nota uit 2019. Om serieus werk te maken van de verduurzaming van de landbouw, moet de veestapel flink inkrimpen: dat betekent minder mest en minder belasting van natuur, klimaat en milieu. Maar wat betekent dit voor de toekomst van deze grote vergistingsinstallatie? Moet de verwerking van de coproducten veel toenemen in volume? Gaat dat dan tot meer geur- en verkeersoverlast leiden? Op de informatieavond van 5 oktober werden mooie ontwikkelingen geschetst van innovatie, werkgelegenheid en verduurzaming. North Star presenteerde zich als goede buur die de zorgen van omwonenden serieus neemt. Hoe worden deze mooie woorden waargemaakt? Worden de belangen van omwonenden goed gemonitord? GroenLinks is positief over de beoogde verduurzaming. Maar dit gaat niet alleen over de installatie en de vergunning, maar ook over de effecten op de omgeving. In de transitie van fossiel naar duurzaam moeten verrassingen worden voorkomen.
FvD vraagt of de voorkeur van GroenLinks uitgaat naar kleinschalige mestvergisting op eigen erf. Om deze korte kringloop staat Drenthe van oudsher bekend. Waarom is GroenLinks dan voor een grootschalige industriële ontwikkeling die het kleinschalige overbodig maakt?
GroenLinks is op zich voor kleinschaligheid, maar vraagt zich af of dat de oplossing is, want dan hoeft de boer zijn veestapel niet in te krimpen waarbij de CO2-uitstoot gelijkblijft. Een centrale installatie heeft meerdere gunstige toepassingen, zoals de levering van energie en warmte aan het GETEC-terrein. Bovendien heeft bij veel agrariërs inmiddels een forse schaalvergroting plaatsgevonden met megastallen vol varkens en kippen. Al met al ziet de fractie het liefst kleine biologische boeren die de kringloop daadwerkelijk kort hielden. Zo te horen is FvD daar ook voorstander van en daar is GroenLinks blij om.

Hart voor Emmen wijst erop dat het overblijvende digestaat van een monomestvergister alleen mag worden uitgereden op bestaande grond. De rest moet de boer nog steeds afvoeren tegen extra kosten. Dit stuurt wel op de hoeveelheid dieren die men kan gebruiken.
Wakker Emmen vult aan North Star aan grootschalige mestvergisting doet, coproducten maakt en CO2 afvangt voor onder andere de verpakkingsindustrie; dat laatste kan de lokale boer niet. Bovendien wordt er 39 miljoen kuub gas geproduceerd. Dit past juist prima in de energietransitie.

SP ziet de positieve kanten van de omzetting van reststromen en mest in groen gas en CO2, met minder afhankelijkheid van fossiel. Het gaat hier wel om een forse installatie waarbij de belangen van omwonenden dus zwaar moeten wegen. Niet voor niks vroeg de Commissie MER om veel aanvullende onderzoeksgegevens. Volgens de stukken wordt aan de normen voldaan. Positief is dat het geurprotocol samen met de inwoners is opgesteld. *'Worst case'* wordt bij aaneengesloten bebouwing de streefwaarde voor geur overschreden, maar wordt wel voldaan aan de provinciale richtwaarde. Graag een toelichting op de effecten in de praktijk. Hoe groot is het risico op dit worstcasescenario? Wat gebeurt er als inwoners aantoonbaar en regelmatig geuroverlast ervaren terwijl North Star binnen de provinciale richtwaarde blijft? Hoe wordt gecontroleerd of de werkelijke geurbelasting en verkeersdruk overeenkomen met de berekeningen uit de onderzoeken? Wie onderzoekt klachten en wanneer wordt er ingegrepen? De lusten van verduurzaming mogen niet betekenen dat omwonenden met de lasten blijven zitten. Goede afspraken, dito monitoring en stevige handhaving moeten vanaf het begin goed geregeld zijn.

Reactie college
Wethouder Jakobs benadrukt dat er uitgebreide MER- en ruimtelijke onderzoeken zijn verricht: de installatie voldoet aan alle normen. Het project is ruimtelijk aanvaardbaar zonder significante neveneffecten op Natura 2000-gebied Bargerveen. De 45 meter hoge schoorsteen is juist een harde eis geweest om geuruitstoot zo veel mogelijk te beperken. Daarnaast is intensief opgetrokken met omwonenden en belanghebbenden via informatiebijeenkomsten en met een werkbezoek – naast EOP's ook door individuele inwoners – aan een soortgelijke installatie in Hardenberg. De meerwaarde zit in innovatie, werkgelegenheid, economische spin-off, CO2-afvang en energielevering aan GETEC-bedrijven. In een straal van 70-100 kilometer wordt de mest aangevoerd. Er worden 160 (gemiddeld) naast 210 (maximale bovengrens) transportbewegingen per etmaal genoemd aan de hand van de maximale verwerkingscapaciteit. Het consortium verplicht zijn vaste transporteurs contractueel uitsluitend het hoofdwegennetwerk te gebruiken. Rijden door de dorpskernen is contractbreuk. ENGIE ziet hierop toe via digitale GPS-monitoring en deelt indien nodig boetes uit. Het college zegt een onafhankelijke geurmonitoring, handhaving en klachtenafhandeling toe door de Omgevingsdienst Drenthe (ODD), die als thermometer dient voor de gemeente. Bij overschrijding van normen zijn er naast reguliere handhaving instrumenten als last onder dwangsom tot tijdelijk stilleggen van de aanvoer of productie dan wel aanscherping van de vergunningsvoorschriften. Het college analyseert de zienswijzen en wezenlijke nieuwe informatie in een aparte nota inclusief B&W-reactie en of iets aanleiding geeft voor wijziging van het ontwerp-vvgb. Dit wordt samen met het definitieve ontwerp voorgelegd aan de raad.
ChristenUnie ziet leveringszekerheid als probleem van dit soort initiatieven. GETEC-bedrijven hebben gewoon een continue aanvoer van warmte en energie nodig. Kan North Star garanderen en kunnen de GETEC-bedrijven volledig overstappen op bijvoorbeeld groen gas?
Wethouder Jakobs antwoordt dat als de installatie draait en voldoende in mest (70%) en overige grondstoffen (30%) wordt voorzien, een continue levering aan GETEC is te garanderen. Garanties voor de toekomst zijn nooit af te geven, ook niet dat er ooit andere grondstoffen worden aangeleverd zoals genoemd door Hart voor Emmen.
Hart voor Emmen is meer op zoek naar een harde juridische borging om de aanvoer tegen te houden van primaire of houtige biomassa en gewassen en vooral geïmporteerde stromen.

Wethouder Jakobs kan daar nu geen toezegging over doen. De installatie moet enkele jaren draaien om winstgevend te zijn. Pas dan komt de optie van een gebiedsfonds om de hoek kijken. Wel is het consortium in overleg met Energie Emmen over een fonds. Als dit concreet wordt, krijgt de raad hier informatie over. B&W gaan vooreerst niet uit van het worstcasecenario – dat overigens ook aan de normen voldoet – maar dat North Star de klachten serieus neemt. De ODD gaat die ook toetsen.
SP heeft dit vertrouwen nog niet.

Tweede termijn
Wakker Emmen vindt dat North Star past in de in 2019 ingezette koers en hoopt dat de raad nog vóór de definitieve vvgb wordt geïnformeerd over eventuele zienswijzen en ziet geen aanleiding voor bedenkingen.

PvdA hoorde in het debat bredere klimaatbeschouwingen en kritiek op de gevolgen voor omwonenden. Maar dit project draait om reststromen omzetten in bruikbaar gas en hergebruik van reststromen en infrastructuur met goede economische kansen. De fractie baseert haar oordeel op zowel verduurzamingsaspecten als de effecten op de omgeving.

FvD kan uit de voeten met de antwoorden over de omgeving, maar blijft zorgen houden bij dit soort ontwikkelingen. Voorstanders willen ook dierlijke meststoffen terugbrengen: kan dit in de toekomst tot problemen leiden bij de aanvoer? FvD wil import van houtige biomassa voorkomen.

PVV hoorde antwoorden over economische spin-off, CO2-afvang en de straal van de grondstoffenaanvoer. Als de klimaatwinst aannemelijk is maar het voordeel voor de boeren onbewezen blijft, is dat voldoende om deze ontwikkeling te steunen? Hoe groot is voor die fracties het boerenbelang in de afweging? Als zij geen concrete afspraken over mestafname en eerlijke leveringsvoorwaarden willen, waarom moet de boer genoegen nemen met algemene beloftes? Lokale boeren geven aan dat monovergisters op eigen erf noodzakelijk zijn voor hun levensvatbaarheid. Enkele betogen blijven steken in het verminderen van de veestapel, maar gaan niet over een eerlijk verdienmodel. De raad lijkt de lokale boer langzaamaan om zeep te helpen.

D66 wijst erop dat lokale boeren nu eenmaal met een groot mestoverschot zitten. Deze ontwikkeling is economisch haalbaar met naast wat nadelen ook veel voordelen. Er is goed gekeken naar veiligheid en participatie; de fractie heeft geen bedenkingen.

Veilig Emmen informeert of de effecten van het extra vrachtverkeer op de slijtage en onderhoudskosten van de hoofdwegen zijn onderzocht. Hiervoor is het budget al beperkt. Wie betaalt de eventuele extra herstel- en onderhoudskosten?

Hart voor Emmen is niet bezorgd over biovergisting zelf, maar wel over de schaal, afhankelijkheid en begrenzing. De fractie kan niet instemmen met dit voorstel, helemaal niet omdat er geen juridische borging is voor toekomstige grondstoffenaanvoer.

GroenLinks is voorstander van duurzame industrie en ziet mogelijkheden bij dit project. Men blijft positief-kritisch over de toekomstbestendigheid gezien de verdere verduurzaming van de veestapel, maar nu kan North Star een oplossing zijn.

Reactie college
Wethouder Jakobs geeft aan dat de vergunning wordt afgegeven op basis van de huidige aanvraag. Voor andere grondstoffen is een andere vergunning nodig.

Hart voor Emmen stelt vast dat voor het GETEC-terrein de aanvoer van groen gas continu moet blijven. Laat onverlet dat er 'gericht wordt' op 70% dierlijke mest en 30% overig, maar zonder harde streefwaarden. Zo kan de raad North Star hier niet op afrekenen.
Wethouder Jakobs gaat in op de transportbewegingen. Die zijn inherent aan een industrieterrein. De gemeente staat voor de reparatie- en onderhoudskosten.

Voorzitter Katerbarg stelt vast dat dit raadsvoorstel als B-stuk naar de raad gaat. De SP overweegt een motie in te dienen bij de komende raadsvergadering.

6.B Raadsvoorstel – Aanpassing bindend advies en participatielijst ten aanzien van elektriciteitsvoorzieningen

Eerste termijn
SP deelt de wensen van versnelde woningbouw, uitbreiding van het elektriciteitsnet en kortere procedures. Maar in dit voorstel kunnen bewoners niet meer meepraten over hun woonomgeving. Hiermee wordt ook de geloofwaardigheid van de raad aangetast. Dit druist in tegen de beginselen van behoorlijk bestuur, dat verplicht is onbevooroordeeld en open tegenover burgers te staan. Zij moeten kunnen vertrouwen op het recht en moeten weten waar zij aan toe zijn bij gemeentelijk handelen. Verder wordt het zorgvuldigheidsbeginsel uit de Awb geschonden. Als de gemeente alle inwonersbelangen moet meewegen, hoe worden die volgens het college niet geschaad? Voor de SP wegen de voordelen van het voorstel niet op tegen de rechten en invloed van de inwoners.

GroenLinks ziet de voordelen van versnelde uitbreiding van het stroomnet en woningbouw dankzij snellere procedures. Maar dit voorstel schrapt zowel het bindend raadsadvies als de verplichte inwonersparticipatie. De verwachte grootste standaarduitvoering van installaties is 420 m2, B&W kiezen voor 500 m2. Waarom? Waarom moet voor tijdswinst de verplichte participatie verdwijnen? Welke tijdswinst levert dit op? Is het mogelijk een passende participatievorm te houden? Zijn er andere gemeenten met een voorstel als dit? Wat zijn daar de ervaringen, ook qua doorlooptijd? Welke waarborgen resteren voor omwonenden bij stations die dicht bij woningen worden geplaatst? Afspraken over groene inpassing worden alleen gemaakt als de gemeente dat wenselijk acht. Wie bepaalt dit en met welke criteria? Zijn B&W bereid tot een evaluatie na twee jaar van het aantal verleende vergunningen, behaalde tijdswinst, ruimtelijke inpassing en de wijze van informeren en het betrekken van omwonenden?

Hart voor Emmen ziet elektriciteit als basisvoorziening, zonder welke de samenleving stilstaat. Dit voorstel om procedures met maanden te versnellen, klinkt daarom redelijk. Het gaat hier echter om grote stations met een bouwoppervlak tot 420 m2 en 5 meter hoog met hekwerk en zware bereikbaarheidseisen op een groot perceel. De fractie wil geen onnodige vertraging, maar wil voorkomen dat inwoners pas iets merken nadat de besluiten al genomen zijn. Waarom hanteren B&W 500 m2 terwijl de grootste standaardunit 420 m2 bedraagt? Waarom moet de participatie in die gevallen geheel verdwijnen?

Bij de **ChristenUnie** voelt elk initiatief om raad en inwoners buitenspel te zetten, in eerste aanleg onwenselijk. De raad wordt in het stuk als vertragend gezien: dit steekt. Maar als TenneT of Enexis een plan bedenkt, kan toch niet de volgende dag al de schop in de grond? De fractie hecht veel waarde aan een zorgvuldig proces met de raad en omwonenden en vraagt zich af of dit voorstel daar te veel afbreuk aan doet.

50PLUS begrijpt heel goed dat het elektriciteitsnet en uitgebreid moeten worden middenspanningsstations vanwege de netcongestie. Hoe zorgen B&W dat de raad goed kan monitoren en controleren bij nieuwe elektriciteitsstations? Wat betekent een snelle procedure voor

omwonenden? Worden zij tijdig geïnformeerd en goed betrokken bij ontwikkelingen in hun directe leefomgeving?

Veilig Emmen sluit zich aan bij de vragen over de 500 m2-bovengrens. Wordt een station vlak bij woningen geplaatst, wanneer worden omwonenden geïnformeerd en welke invloed hebben zij nog op de locatie en inpassing? Als volgens het college inwoners in de praktijk toch worden betrokken, wat is het bezwaar om hun participatie te onthouden? Snelheid hoeft niet verkeerd te zijn, maar omwonenden mogen niet pas horen over belangrijke besluiten als deze al zijn genomen.

D66 vindt ideeën voor snellere oplossingen van de netcongestie goed, maar vraagt zich af hoelang zo'n procedure normaliter duurt. Is een versnelling van twee maand in verhouding tot het schrappen van de participatie? Hoe ziet de inspraak er dan uit? Als de netcongestie is opgelost, schroeft het college dit terug of ziet het dit als definitieve oplossing?

Voor de **PVV** zijn een betrouwbaar stroomnet en snellere procedures belangrijk. Daarom verdienen noodzakelijke netuitbreidingen steun. Wind- en zonne-energie kan bij piekbelasting bijdragen aan netcongestie. Waarom moet naast het bindende advies ook de verplichte participatie verdwijnen? Waarom wordt versnelling gekoppeld aan minder inspraak? Waarom is de uitzondering niet expliciet beperkt tot standaardstations met duidelijke grenzen voor hoogte, terreinoppervlak en nabijheid van woningen? Hoe is te voorkomen dat nieuwe wind- en zonneprojecten de netcongestie verder vergroten, waarbij inwoners worden geconfronteerd met de extra ruimtelijke gevolgen? Welke levensduur krijgen die installaties?

VVD ziet een versnelling in de bouw van spanningsstations als noodzaak gezien de netcongestie. Dit kan nadelig uitpakken voor raad en inwoners, een dilemma. De fractie is in principe voor vermindering van de regeldruk en is daarom benieuwd naar de beantwoording van de wethouder.

FvD vindt een betaalbaar elektriciteitsnet belangrijk. De inwoners, ondernemers en projectontwikkelaar van woningbouw in Emmen merken de gevolgen van netcongestie. Uitbreiding is nodig en procedures moeten niet onnodig lang duren. Maar dit voorstel gaat verder: de raad wordt bindend advies voor standaard middenspanningstations tot 500 m2 onthouden, waarbij de verplichte participatie vervalt voor omwonenden. Het gaat i.c. niet om kleine elektriciteitskastjes: een dergelijke ontwikkeling heeft invloed op leefomgeving, uitzicht en de openbare ruimte. Omwonenden moeten vooraf weten wat er komt en kunnen meepraten. Waarom vervalt naast het bindende raadsadvies ook de verplichte participatie? Hoe kan een bewoner nog vooraf gehoord worden? Welke objectieve voorwaarden zijn er rond locatiekeuze en landschappelijke inpassing? Wordt de raad vooraf geïnformeerd over locatie, omvang en eventuele bezwaren? Kunnen B&W toezeggen dat een groot station op een gevoelige locatie dicht bij woningen alsnog bij uitzondering aan de raad wordt voorgelegd? Versnellen is goed, maar mag raad en inwoners niet buitenspel zetten. Snel waar het kan, zorgvuldig waar het moet.

PvdA ziet de netcongestie als gevolg van de stijgende vraag naar elektriciteit. Minder beslismomenten kunnen leiden tot snellere procedures: het is logisch om daarnaar te kijken. Maar dit mag niet betekenen dat inwoners het gevoel krijgen dat er over hen wordt besloten zonder hen tijdig mee te nemen bij projecten met impact op de leefomgeving. Minder formele participatie kan, maar dan moeten omwonenden wel goed over een ontwikkeling worden geïnformeerd.
Begrijpt de **ChristenUnie** het goed dat de PvdA akkoord gaat met het terzijde schuiven van daadwerkelijk meepraten door inwoners bij dit soort ontwikkelingen?
PvdA wil niet de participatie laten verworden tot een mededeling achteraf. Hoe gaan B&W de betrokkenheid van direct omwonenden concreet borgen en welke afspraken over het moment van

informeren? Hoe worden de direct omwonenden bepaald en hoe worden signalen uit de directe omgeving meegenomen voorafgaand aan het definitieve besluit?

CDA vindt netverzwaring noodzakelijk om de leveringszekerheid van stroom te borgen. Al zijn maatregelen om procedures te versnellen positief, maar dat mag niet ten koste gaan van de zorgvuldigheid. Nog steeds vindt de fractie dat de raad bindend advies moet kunnen uitbrengen vanwege de omvang van regelstations. Bij haar weten is dat nog niet gebeurd. Vanwaar deze haast en doet dit voorstel, dat de raad als belemmering lijkt te zien, niet af aan zorgvuldige behandeling? Is twee à drie maand extra doorlooptijd wel echt het grootste obstakel? Hoe lang is de reguliere doorlooptijd om die verhouding te duiden? Is een aanbestedingsprocedure niet beter te versnellen door parallel te plannen? Hoe verhoudt dit voorstel zich tot andere onderwerpen op de lijst bindend advies? Waarom wel de bouw van stations versnellen, maar niet woningbouw (de omvang van drie woningen is equivalent aan een regelstation)? Het CDA hecht grote waarde aan participatie en draagvlak bij dit soort ruimtelijke procedures. Waarom impliceert aanpassing van de bindend-advieslijst ook het schrappen van de verplichte participatie?

Wakker Emmen erkent de noodzaak tot versnelling van procedures vanwege de knelpunten in het elektriciteitsnetwerk. De fractie staat positief tegenover dit voorstel. Gezien de standaarduitvoering van middenstations is begrijpelijk dat de verplichte participatie, vanaf het begin overleg met belanghebbenden, vervalt. Maar hebben zij dan nog inspraak op de inpassing bij de ongeveer dertien nog te plaatsen stations? Gemeente en netbeheerders maken afspraken over groeninpassing als de gemeente dit wenselijk vindt. Hopelijk houden de inwoners daarbij inspraak in de gevelafwerking en inpassing in en met groen. De twee- en drievoudige stations komen allemaal op industrieterreinen en dus niet in woonwijken of nabij alleenstaande woningen.
Begrijpt de **ChristenUnie** het goed dat Wakker Emmen instemt met het loslaten van het bindende raadsadvies?
Wakker Emmen beaamt dat. Het gaat hier om standaarduitvoeringen en het aantal plekken waar ze kunnen komen, is beperkt vanwege de aansluiting op het netwerk.

Reactie college
Wethouder Jakobs wijst op de realiteit van de directe rem door de lokale netcongestie op de (woning)bouw. Met de motie ‘Net op orde’ gaf de raad het duidelijke signaal om tempo te maken. Met dit voorstel nemen B&W die verantwoordelijkheid bij standaard middenspanningsstations, door de vergunningprocedure met twee tot drie maanden te verkorten. De verplichte participatie blijft weg, maar alleen bij standaardinstallaties met vooraf bekende impact en een stevige borging van groen- en landschappelijke inpassing dankzij de gemeentelijke verordeningen.
D66 leest in de tekst over de bindend-advieslijst dat het om álle elektriciteitsvoorzieningen tot 500 m2 gaat, niet om standaardinstallaties. Hoeft een netbeheerder bij elk ontwerp binnen 500 m2 niet aan participatie te doen?
Wethouder Jakobs ontkent dit. De verwachte standaardomvang is 420 m2. Er is gekozen voor de extra bandbreedte van 500 m2. De aanpassing over bindend advies en participatie is zo geformuleerd dat alleen regionale of landelijke netbeheerders van de verruiming gebruik kunnen maken. Met hen zijn afspraken gemaakt over de realisatie, ook voor varianten die nu al binnen de vrijstelling vallen, en over participatie en communicatie. In elk geval moeten zij de laagste trede van de participatieladder aanhouden: informeren van omwonenden. Daarnaast moeten zij een trede hoger gaan bij ontwikkelingen die daarom vragen. Vervallen van participatie betekent dus niet dat er geen contact is met of aandacht voor de omgeving. Ambtelijk blijft de gemeente hen hiertoe stimuleren. Als bindend advies en participatie worden losgekoppeld, zou het college alsnog steeds naar de raad moeten, waardoor de beoogde versnelling niet meer is te halen.
SP vraagt zich af waar dan het recht van inwoners blijft. Bij informeren sec kunnen zij niet hun ongenoegen uiten.

Wethouder Jakobs antwoordt dat mogelijk drie (Emmer-Compascuum, Erica en Nieuw-Amsterdam/Veenoord) van de dertien stations in het buitengebied worden gesitueerd.
SP denkt dat als zij bij een natuurgebied worden gepland, ook natuurorganisaties die inspraak moeten hebben. Die sluit het college dus uit.
Wethouder Jakobs sluit hen niet direct uit. In specifieke gevallen kunnen netbeheerders een trede hoger gaan op de participatieladder.
SP vraagt wat die specifieke gevallen dan zijn.
Wethouder Jakobs kan dat nu niet aangeven, die vraag is vrij omvattend. In eerste instantie worden omwonenden geïnformeerd, in specifieke gevallen met meer impact voor meer inwoners, is voorstelbaar dat men een trede hoger gaat op de participatieladder.
ChristenUnie informeert waarom dit dan niet nader wordt omschreven in het raadsvoorstel. Welke borging is er dan straks?
Wethouder Jakobs antwoordt dat als alleen informeren niet afdoende is, naar een zwaardere vorm van participatie is te kijken. De wethouder weet niet waarom dit niet in het raadsvoorstel staat; hij komt hier schriftelijk op terug. Middenstations zijn belangrijk voor het uitbreiden van het elektriciteitsnet, juist vanwege de grote maatschappelijke opgaven en de noodzaak tot versnelling in procedures. Vandaar de oproep te vertrouwen op een goede afweging van de ambtelijke organisatie.
D66 informeert naar de concrete versnelling qua doorlooptijd. Kan een parallelle planning in de procedure helpen? Dat kan een veel betere oplossing zijn.
Wethouder Jakobs denkt dat dat mogelijk is. Dit voorstel gaat daarnaast ook daadwerkelijk bijdragen aan snellere procedures (twee tot drie maand), waartoe de raad in genoemde motie ook opriep.
CDA vraagt naar de verhouding hiervan tot de totale doorlooptijd van planvorming tot realisatie.
Wethouder Jakobs komt hier schriftelijk op terug.
PVV hoort ‘misschien wel, misschien niet parallel’, ‘wel of niet participeren en escaleren’ voor een minimale tijdswinst van twee maanden. Kan de wethouder niet beter terug naar de tekentafel?
Wethouder Jakobs wil liever niet terug naar de tekentafel, maar voldoen aan de afspraak met de raad om het ontwikkeltempo te versnellen. Dit is daartoe het best denkbare voorstel.
PVV werpt tegen dat de wethouder de tijdswinst niet hard kan maken. Het zou ook parallel kunnen.
Wethouder Jakobs noemt dat parallelle planning ook in de bouw voorkomt, maar het is de vraag of dat tijdswinst geeft bij de aanleg van regelstations. Dit voorstel geeft die zekerheid wél. Daar staat het college dan ook volledig achter.
Dit antwoord verbaast het **CDA**. Want er zijn wel degelijk andere versnellingsopties. Waarom kiezen B&W voor een ingrijpende maatregel op de positie van de raad bij besluiten die inwoners raken?
Wethouder Jakobs begrijpt waar het CDA op doelt, maar heeft de argumentatie voor het raadsvoorstel al uiteengezet. Hij blijft hierachter en achter zijn beantwoording staan.

Tweede termijn
SP is nog niet gerustgesteld op wanneer inwoners kunnen participeren. Het gemeentebestuur moet alle belangen meewegen, terwijl i.c. een netbeheerder inwoners en belangenorganisaties alleen nog hoeft te informeren. Wat doet dit met het vertrouwen in de overheid als de gemeente zich niet aan de beginselen van behoorlijk bestuur houdt?

GroenLinks is nog niet gerustgesteld en door dit debat juist minder positief geworden over dit voorstel. De fractie kijkt uit naar de schriftelijke antwoorden op de vragen over de borging van participatie en eventuele opschaling en de doorlooptijd.

De beantwoording door de wethouder baart **Hart voor Emmen** heel veel zorgen. In het begin stelde de wethouder dat de onderste twee treden van de participatieladder van toepassing zijn, maar een helder antwoord op vragen hierna komt er niet en van borging in het voorstel geen sprake. Ook bij

de goede suggestie van parallel plannen blijft de wethouder vasthouden aan het voorstel. De fractie krijgt het gevoel dat de raad met dit voorstel buitenspel gezet wordt. Dit verdient een uitgebreide bespreking in de komende raadsvergadering.

ChristenUnie kan zich in grote lijnen aansluiten bij het betoog van Hart voor Emmen. Er komen nog schriftelijke antwoorden. De fractie ziet graag dat daarin ook wordt ingegaan op parallel plannen van de participatie als oplossing en de relatieve vertraging van twee à drie maand op de totale doorlooptijd. Dit debat heeft alleen meer vragen opgeleverd.

50PLUS is evenmin gerustgesteld door de beantwoording en sluit zich aan bij de betogen van Hart voor Emmen en de ChristenUnie.

Reactie college
Wethouder Jakobs houdt voor dat participatie tijd en capaciteit kost. Enexis kampt met grote personeelstekorten en de speelruimte voor een locatie is vaak maar enkele meters.
Hart voor Emmen vraagt zich af of dit voorstel voor Enexis is of voor snellere procedures.
Wethouder Jakobs antwoordt dat snellere procedures nodig zijn om het net eerder te verzwaren en zo eerder te voldoen aan de stijgende elektriciteitsvraag. Enexis is daar een partner in. Emmen staat bekend als meewerkende gemeente. Bij zwaardere participatie-eisen kan Enexis eerder transformatiestations en capaciteit mogelijk eerder aan een andere gemeente toewijzen.
Bij de **ChristenUnie** roepen de antwoorden van de wethouder gevoelens van machtspolitiek op, die alleen maar olie op het vuur gooien bij de oppositie in dit debat.
Wethouder Jakobs zegt dat dit absoluut niet zijn bedoeling is. Het gaat het college erom om het stroomnetwerk op peil te brengen en het liefst zo snel mogelijk.
ChristenUnie deelt die urgentie absoluut. Maar zij kan dit niet rijmen met bewoordingen als ‘ik blijf bij mijn betoog’ en ‘ik blijf achter het voorstel staan’.
GroenLinks hoorde eerst dat Emmen als meewerkende gemeente bekend staat, maar de dreiging van Enexis schuurt met emotionele chantage. Realiseert de wethouder zich wel wat de impact van zijn woorden is?
Wethouder Jakobs ziet het niet als emotionele chantage. Feit is dat de gemeente en Enexis partners zijn in de verruiming van het elektriciteitsnet. De congestie moet, uiteraard voor de inwoners en bedrijven, zo snel mogelijk worden opgelost.
SP hoort nu toch de aap uit de mouw komen dat dit voorstel dus eigenlijk vanwege de wil van Enexis voorligt. In de laatste beantwoording ontbreken de inwoners.
Wethouder Jakobs komt schriftelijk terug op de eerdere vragen van de SP in tweede termijn.

Voorzitter Katerbarg stelt vast dat dit raadsvoorstel als B-stuk naar de raad gaat.

7. Bespreken A-stukken:
7.A Raadsvoorstel – Intrekken ‘Exploitatieverordening Gemeente Emmen Januari 2005’
Voorzitter Katerbarg zegt vooraf dat de ontbrekende handtekeningen op het concept-intrekkings-besluit nog vóór de raadsvergadering worden aangevuld.

Wakker Emmen ziet dit voorstel als schoolvoorbeeld als noodzakelijke bestuurlijke grote schoonmaak. De intrekking van deze verordening is, na de al in 2008 vervallen wettelijke grondslag, heel logisch. Zo is er actuele en transparante regelgeving in Emmen. Dit voorkomt misverstanden en schept transparantie en rechtszekerheid voor iedereen. Met de overgangsregeling in artikel 2 blijven de oude afspraken over de grondexploitatie overeind zonder risico’s of kanttekeningen. Hoe kan het dat er maar liefst achttien jaar zit tussen het vervallen van de toepasselijke wet en dit voorstel? Hoe gaan B&W dit soort extreem trage updates in het vervolg sneller oppakken?

PVV vraagt zich af waar de terugwerkende kracht tot 2008 van dit besluit vandaan komt. Graag een bevestiging dat bestaande afspraken, rechten en gemeentelijke kosten hierdoor niet worden aangepast. Zijn er nog situaties die nu nog onder de oude regeling vallen?

Hart voor Emmen sluit zich aan bij de vragen van de PVV.

Veilig Emmen kan instemmen met deze noodzakelijke actualisatie.

VVD sluit zich aan bij de vragen van Wakker Emmen. De wettelijke basis verviel al in 2008 en al een jaar geleden adviseerde de VNG dergelijke verordeningen in te trekken. Waarom wordt dit voorstel pas na zo'n lange tijd voorgelegd?

PvdA ziet dit voorstel als het opruimen van oude regeling. Uit de beantwoording van schriftelijke vragen blijkt dat bij de gemeente niet bekend is of alles is ingewikkeld is rond de betrokken overeenkomsten; die blijven wel onder de oude regels vallen. Heeft deze intrekking inderdaad geen gevolgen voor bestaande overeenkomsten?

Reactie college
Wethouder Jakobs wil helder zijn: deze verordening had veel eerder ingetrokken moeten worden en niet pas na achttien jaar: een ambtelijke omissie. Gelukkig heeft dit in die periode niet tot juridische misstanden of fouten geleid, omdat er conform de wet is gehandeld en de Exploitatieverordening materieel al was uitgewerkt. De intrekking met terugwerkende kracht is dus puur administratief van aard, maakt het geheel juridisch zuiver en brengt geen risico's met zich mee voor de overeenkomsten sinds 2008.
PVV vraagt zich of er nog meer regelingen zijn die tegen het licht moeten worden gehouden. Want dit heeft wel erg lang geduurd.
Wethouder Jakobs erkent dat dit te lang is blijven liggen, ook een jaar na het VNG-advies. Op dit moment worden ook andere oude regelingen hierop gescreend. Dit opschonen van verordeningen en andere regelingen als gevolg van invoering van de Omgevingswet, is een enorme operatie.

Voorzitter Katerbarg stelt vast dat dit raadsvoorstel als A-stuk naar de raad gaat.

7.B Raadsvoorstel – Onttrekking aan de openbaarheid van verkeer van een gedeelte van de Newtonstraat te Nieuw-Dordrecht (Bedrijvenpark A37)

PvdA kan zich inhoudelijk vinden in de voorgestelde lijn in het voorstel. Hoeveel extra (in)directe werkgelegenheid levert deze uitbreiding naar verwachting op en op welke termijn? Dat de Huygensstraat in de stukken op twee manier wordt gespeld, lijkt een detail, maar het is wel belangrijk dat de documenten eenduidig en zorgvuldig zijn. Verder staat het conceptbesluit nog op 24 september als vaststellingsdatum: deze moet nog worden aangepast.

VVD heeft geen moeite met dit voorstel. Genoemde onttrekking van openbaar verkeer komt ten goede aan de geplande uitbreiding van ConDoor en de omrijroutes zijn duidelijk omschreven.

ChristenUnie kan zich vinden in dit voorstel.

SP kan instemmen met dit voorstel, zeker daar hiertegen geen zienswijzen zijn ingediend.

PVV wil ruimte geven aan bedrijven als ConDoor, die investeren in Emmen en werkgelegenheid creëren. De onttrekking van openbaar verkeer op dit weggedeelte past daarbij en er zijn geen zienswijzen ingediend. Financiën zouden niet van toepassing zijn, maar de weg wordt onderdeel

van het bedrijventerrein. Hoe zijn de marktconforme verkoopprijs en eventuele verdeling van de aanpassingskosten vastgelegd, zodat de uitbreiding niet ten koste gaat van de gemeentebegroting? De fractie wenst ConDoor wenst veel succes met zijn verdere groeiplannen.

GroenLinks is blij te zien dat dit bedrijf kiest voor een uitbreiding in Emmen. Mede dankzij gesprekken met omliggende bedrijven en omwonenden zijn er geen zienswijzen. De fractie steunt daarom dit voorstel.

D66 informeert of de gemeente dit deel van de Newtonstraat (Nieuw-Dordrecht) overdraagt aan ConDoor. Zo ja, via verkoop? Is dan de opbrengst in verhouding met de oorspronkelijke aanlegkosten? Is nog een bestemmingsplanwijziging nodig? Zo nee, wat betekent de afsluiting van openbaar verkeer voor de onderhoudskosten, de aansprakelijkheid bij ongevallen en schade aan de weg? Mag het bedrijf zelf aanpassingen aanbrengen of anders gebruiken dan het bestemmingsplan? Wat te doen met dit weggedeelte als het bedrijf ooit zou vertrekken? Op de situatietekening lijkt één wegdeel richting het kruispunt wel openbaar te blijven. Klopt dat? En keert het verkeer daar op de weg?

Veilig Emmen begrijpt dat door deze afsluiting voor openbaar verkeer de mogelijkheid ontstaat om met aangrenzende bedrijven één groot perceel te maken. Zo ja, dan lijkt het een win-winsituatie met verkoopopbrengst voor de gemeente versus meer ruimte voor bedrijvigheid en werkgelegenheid op het bedrijventerrein A37.

Reactie college
Wethouder Jakobs zegt dat de formulering ‘financiën niet van toepassing’ puur te maken heeft met de juridische procedure van de Wegenwet. Het onttrekkingsbesluit sec kost de gemeente niets en levert ook geen geld op. De grondverkoop is een privaatrechtelijke vervolgstap, waarvoor er al een intentieovereenkomst ligt met ConDoor om het weggedeelte plus aangrenzende bouwkavel tegen marktconforme prijs over te nemen. De opbrengst vloeit dan terug naar de gemeentelijke grondexploitatie. Het onttrokken weggedeelte is voor zover nu bekend onbelemmerd in te richten als privaat terrein van ConDoor. Uitrijdend verkeer komt juridisch en infrastructureel uit een uitritconstructie en moet voorrang verlenen aan al het verkeer op de Edisonstraat. Bij uitbreidingen als deze worden geen harde quota van banengroei opgelegd: dat is nagenoeg onmogelijk en werkt verstikkend voor de bedrijfsvoering. De garantie van behoud van werkgelegenheid en structurele banengroei zit in de miljoeneninvestering in een groter magazijn en uitbreiding van productiecapaciteit.

Voorzitter Katerbarg stelt vast dat dit raadsvoorstel als A-stuk naar de raad gaat.

Schorsing

8. Onderwerpen ter bespreking

8.1 Discussienota ‘Nieuw parkeerbeleid’

Inleiding college
Wethouder Kuipers leidt in dat veranderingen in de wijze van verplaatsen door inwoners, de toenemende druk op de openbare ruimte en de vele nieuwe ontwikkelingen de kern raken van de gemeentelijke parkeeropgave. Tegelijk blijft de auto voor veel inwoners belangrijk en vaak onmisbaar. Parkeerruimte is niet beperkt, wat keuzes vraagt over inrichting en gebruik van de openbare ruimte. Dit vraagt, ingevolge het advies van de Rekenkamer en de opdracht van de raad, om actueel en samenhangend parkeerbeleid. De bestaande uitgangspunten bieden niet automatisch de oplossing voor de problemen van morgen en parkeren wordt belemmerend voor andere ambities als woningbouw, bereikbaarheid, economische ontwikkeling, duurzaamheid en de kwaliteit van

leefomgeving. B&W willen via deze discussienota samen met de raad richting geven aan en meedenken over het nieuwe parkeerbeleid om de schaarse ruimte in te richten en de ambities te realiseren.

Eerste termijn
Wakker Emmen wil parkeren als vraaggestuurde service leveren aan inwoners en bezoekers. Parkeeroverlast ontstaat hoofdzakelijk door te weinig parkeerruimte; nieuw beleid moet leiden tot tevreden parkeerders. De vraag is hoe de gemeente stuurt op mobiliteitsgedrag en parkeernormen.
D66 vraagt ten koste waarvan parkeerders tevreden moeten zijn bij onderhavig ruimtegebrek. Moet de gemeente bijvoorbeeld speeltoestellen verwijderen voor parkeerplaatsen?
Wakker Emmen vindt dit te kort door de bocht. Verlaging van de parkeernorm draagt niet bij aan een der doelen: tevreden parkeerders. Daar Emmen-centrum fysiek en betaald parkeren niet is te vergelijken met een dorpswijk, is gebiedsgerichte aanpak nodig. De gekozen vier gebieden leveren wel problemen op. Wijken verschillen qua opbouw en indeling: dit vraagt om maatwerk. Naast autobezit en OV-bereikbaarheid is het aantal bezoekers van invloed op de parkeerbehoefte: dit geldt voor Emmen-centrum en diverse wijkcentra.
GroenLinks vraagt naar het exacte verschil tussen betaald parkeren in Emmen en de dorpen.
Wakker Emmen antwoordt dat Emmen een regionale functie heeft en de dorpen een lokale. Dat rechtvaardigt om in Emmen wel betaald parkeren te hanteren en niet in dorpen en wijken.
GroenLinks wijst op de deels regionale functie van Klazienaveen, waar geregeld bezoekers uit Duitsland komen winkelen. Moet daar dus ook betaald parkeren worden ingevoerd?
Wakker Emmen wil dit uitsluitend beperken tot Emmen. De nadelen van sturend en balancerend beleid als verhoogde parkeerdruk, zoekverkeer en minder parkeercomfort zijn onwenselijk en weinig succesvol bij deelmobiliteit en dubbel gebruik van parkeerplaatsen. Daarom moet de parkeervraag en tekort c.q. overschot per dorp en wijk/deelgebied goed in beeld komen. De fractie vindt een groene gemeente en woningbouw belangrijk, maar lagere parkeernormen dragen niet bij aan leefbaarheid en de parkeerdruk wordt zo afgewenteld op omliggende buurten. Ook bij voldoende parkeerplaatsen is klimaatadaptatie goed mogelijk. In scenario C krijgt leefkwaliteit meer gewicht dan parkeren, maar voldoende en goede parkeerplekken dragen juist bij aan de leefkwaliteit. Hoeveel plekken komen effectief in aanmerking voor dubbel gebruik? Hoe gaat dit in de praktijk eruitzien? Zitten hier niet te veel haken en ogen aan? Wakker Emmen kiest bij vraag 4 voor scenario 1 (hoog parkeercomfort). Rond de recente projecten in de Kap- en Voeghoutenstraat (Klazienaveen) en de reconstructie van Sportlaan, Leemweg e.o. (Nieuw-Amsterdam) maakten ook omwonenden zich zorgen over de parkeerruimte. Is hierin nog tijdig te sturen bij nieuw parkeerbeleid?
D66 is blij dat Wakker Emmen naast meer parkeerruimte ook meer (klimaatadaptief) groen wil. Betekent dit ook expliciete opname van groene parkeerplekken in het beleid, zoals meer bomen?
Wakker Emmen is hier niet op tegen dat waar dat nodig en mogelijk is.

CDA voorvoelt dat het college nog niet zo goed weet waar het parkeerbeleid naartoe moet. Een onderbouwde vakinhoudelijke voorkeursrichting ontbreekt in de vier vragen, maar is wel nodig voor een goede afweging in de raad. De vraag – wat is haalbaar en het meest wenselijk – was juist de bedoeling van het aangenomen CDA-amendement van mei jl. De concrete gevolgen van de hoog-over scenario's zijn moeilijk te overzien. De fractie waardeert dat de raad zo vroeg in het proces wordt betrokken, maar wat betekent in de praktijk de belangenverdeling van 40% parkeervraag en 60% ruimtelijke belangen afgezet tegen een 50:50-verdeling? Het blijft bij een opsomming van voor- en nadelen. Dit kan de besluitvorming in de weg staan. Hoe kijken andere partijen hiertegenaan?

PvdA ziet dat de auto voor veel inwoners noodzakelijk is qua werk én privé. Autorijden is inmiddels al duur genoeg. De fractie wil parkeren niet onnodig duurder maken als, zeker als in de

dorpen een bruikbaar alternatief ontbreekt. Parkeren mag gen verdienmodel zijn. Daarom is de PvdA alleen voor betaald parkeren in Emmen-centrum, in de wijken en dorpen gratis. Tegelijk is er ruimte nodig voor woningbouw, spelende kinderen en groen: dit vraagt om een eerlijke verdeling. Een druk stadscentrum vraagt andere keuzes dan een dorp, maar binnen de vier gebieden moeten de parkeerplekken gespreid blijven. Gehandicaptenplekken moeten dicht bij winkelcentra en voorzieningen liggen. Centralisatie helpt mensen met een beperking niet. De gemeente moet meer sturing krijgen op meer ruimte voor woningen en groen. In centraal gelegen gebieden moet evenwicht komen tussen parkeer- en andere wensen, in stedelijke woongebieden weegt de parkeerbehoefte zwaarder. In de dorpen is de laatste juist leidend, omdat die inwoners vaak op de auto zijn aangewezen. De gemeente moet de bereikbaarheid van voorzieningen bewaken, dit is niet alleen aan de markt over te laten. Bij vraag 3 kiest de fractie voor scenario B. Zij wil woningen bouwen en bestaande parkeerplaatsen benutten waar mogelijk. Minder parkeerplekken aanleggen kan alleen als duidelijk is dat bewoners en bezoekers er terechtkunnen. De bestaande buurt mag niet opdraaien voor te weinig parkeerruimte. Een algemene verlaging van de parkeernormen voor het hele centrum is dus niet wenselijk. De PvdA kiest bij vraag 4 voor scenario 2 bij stedelijke woonwijken: voldoende parkeren én ruimte voor groen, spelen en veilige stoepen. Scenario 1 moet de basis zijn voor dorpen en het buitengebied, met voldoende parkeerplekken dichtbij. Bij de loopafstanden moet eerst worden gecontroleerd of de CROW-cijfers goed zijn overgenomen: kijk ook goed naar de route en naar mensen die minder goed ter been zijn. De laadplekken moeten voldoende meegroeien met elektrisch rijden, ook elders dan op de eigen oprit. Zorg voor goede verlichting en veilige looproutes en neem signalen over onverlichte parkeerplekken, zoals achter de HEMA in Emmen, serieus.

Op de **VVD** komt de nota erg ambtelijk en theoretisch over. Men had een meer praktische insteek verwacht over het verdwijnen van veel parkeerplekken in Emmen-centrum, afgezet tegen woningbouw en andere uitdagingen. Net als bij de Mobiliteitsvisie staat de auto bij de VVD op één. Fietsen, OV-gebruik en klimaatadaptatie mogen niet ten koste gaan van het parkeercomfort. In de Emmense binnenstad worden appartementen gebouwd en staat parkeren onder druk. De VVD denkt qua parkeerbehoefte en –norm eerder aan twee deelgebieden: Emmen-centrum versus daarbuiten. Daarbij moet meer naar maatwerk worden gekeken.
GroenLinks vraagt of alle parkeernormen buiten Emmen gelijk moeten worden, of dat er specifiek maatwerk moet komen per dorp of type buitengebied.
VVD antwoordt dat het buitengebied moeilijk in gebieden is in te delen. De dorpen zijn heel gevarieerd ingericht: dit vraagt meer maatwerk. Voor bezoekers van winkels en horeca in Emmen-centrum zijn parkeerplekken belangrijk. Die kunnen mooi de bezoekers overdag en avondparkeerders (bewoners en horecabezoekers) combineren. Op bepaalde locaties kan voor appartementen een lagere parkeernorm gelden, zoals de Belastingflat en boven de HEMA. Sommige locaties (in de kelder onder de voormalige V&D, op het dak bij Derksen & Derksen en in de Wilhelminastraat) lossen de parkeerdruk zelf op. Hier zijn maatwerk en creatieve omgang met de ruimte nodig. In Emmen-centrum staan veel deelauto's, die ook in de nota worden genoemd. Maar hoe populair zijn die eigenlijk? De VVD vraagt zich dit af.
ChristenUnie vraagt hierbij naar de relatie met parkeren.
VVD zegt dat volgens de nota deelauto's de parkeerdruk kan verlagen.
GroenLinks neemt zelf op één locatie waar dat deelauto's vaak gebruikt worden.
VVD vraagt zich af wat de rol en functie is van het mobiliteitsfonds. Is die er ook voor parkeerplekken bij nieuwbouw? In veel stadswijken van Emmen staan (bestel)auto's en caravans geparkeerd op grasvelden. Met ander beleid is daar voor minder parkeerdruk te zorgen.

De algemene voorkeur van **FvD** gaat uit naar veel ruimte voor de auto. De gemeente moet niet onnodig beperkingen opleggen aan het autogebruik. In het centrumgebied is er minder ruimte; daar

moeten ook andere oplossingen zijn. De vier gebiedstypen kunnen een mooie basis worden om dat vorm te geven.

PVV ziet dat vraag 3 (lagere parkeernormen) en vraag 4 (parkeerplaatsen vervangen) feitelijk over groen en water gaat. De fractie echter, ziet parkeren dicht bij de bestemming als uitgangspunt. Dat in Emmen-centrum en sommige dorpscentra de loopafstand langer is, is begrijpelijk. Maar in de wijken en dorpen kan de auto prima voor de deur. De discussienota zet de deur open voor sturend beleid met lagere parkeernormen (deelauto en mobiliteitsfonds), clusteren of opheffen van parkeerplaatsen, met hogere parkeerdruk tot gevolg. Maar als een oud echtpaar naar Emmen-centrum verhuist om dichter bij de winkels te gaan wonen, moet er wel plek zijn voor hun auto. Parkeren mag geen drukmiddel zijn voor centrumbewoners en bezoekers: zij bepalen hun reiswijze zelf, niet de gemeente. Bovendien zijn bushaltes in de buitendorp slechter bereikbaar. De raad heeft eind mei met een amendement, mede ingediend door de PVV, zelf ingezet op goede autobereikbaarheid van de stad, wijken, dorpen en bedrijventerreinen.
ChristenUnie is het er volledig mee eens dat inwoners zelf hun mobiliteit bepalen. Maar hoe rijmt de PVV dat met de schaarse ruimte? De deelauto of een mobiliteitshub met OV kan toch zorgen voor efficiënt gebruik van de ruimte? Of houdt de PVV vast aan de auto?
PVV vindt dat er altijd plek moet blijven voor de auto.
ChristenUnie vraagt in hoeverre dat mogelijk blijft bij een qua woningen uitdijend stadscentrum. Want ook in de parkeergarages wordt de druk op gegeven moment te groot. Is een mobiliteitshub aan de centrumrand dan geen betere oplossing?
PVV wil dat plan eerst zien, maar is er op voorhand tegen. De nota houdt zelf als loopafstand de CROW-norm aan van 100-200 meter tot de auto. Toch gaan die tot 225 meter in het scenario voor dorpen en wijken: zo schiet de gemeente voorbij aan haar eigen meetlat. Loopafstanden per gebied ontbreken; zo kan de raad niet zelf bepalen wat acceptabel is. De kern van dit beleid is juist dicht bij de bestemming parkeren. Daarom wijst de PVV sturing als uitgangspunt af, zeker in wijken en dorpen. Hoe ver mag de auto staan van een woning, winkel, huisarts of het gemeentehuis? Hoe verschilt dat per gebied? Een stukje extra lopen is inherent aan de binnenstad, maar kan de wethouder toezeggen om nergens in de gemeente inwoners uit de auto te jagen?

D66 dankt het college voor de betrokkenheid bij het parkeerbeleid, al is het soms lastig de impact van keuzes te beoordelen. Het is moeilijk los te zien van de Mobiliteitsvisie. De gemeente moet haar best doen om alternatieven te bieden voor de auto: meer OV, deelmobiliteit en (elektrische) fietsen. De fysieke ruimte kent beperkingen en de auto neemt daarin de meeste ruimte in, waarbij auto's een groot deel van de dag stilstaan. De gebiedsgerichte benadering is logisch vanwege de vele verschillende gebieden. Dekkend OV in het buitengebied is eigenlijk nooit rendabel en afstanden zijn te groot voor de fiets. Dus moet er vooral geïnvesteerd worden in stedelijk gebied waar wél veel meer ruimte is voor alternatieven. In gebieden 1 en 2 kan de gemeente veel sturender zijn, niet door de automobilist weg te pesten maar meer alternatieven bieden, onder meer door de ruimte efficiënter te gebruiken en meer in te zetten op duurzame vervoersvormen. Bij gebieden 3 en 4 is een meer gebalanceerde blik nodig, maar zonder haalbare alternatieven moet er wel genoeg ruimte zijn voor auto's. De parkeerbehoefte centraal stellen gaat D66 wat te ver. Er moet echt ruimte blijven voor natuur, speeltuinen en andere vormen van leefbaarheid. Juist de mobiliteitstransitie moet centraal staan. De gemeente hoeft auto's niet te weren, maar focussen op gebieden met voldoende alternatieven. Het is niet erg als men wat verder moet lopen bij een volle parkeerplaats, zolang er voldoende invalidenplekken zijn. Alternatieven moeten ook centraal staan bij het parkeercomfort in dorpen en wijken. Het moet minder normaal worden om twee of meer auto's voor de deur te hebben staan: die moeten meer uit het zicht. D66 zoekt een balans tussen parkeercomfort en leefkwaliteit, maar vooral via betere fietspaden en meer buslijnen. Autobezit is ook enorm duur, dus qua armoedebeleid moet de gemeente meer alternatieven stimuleren, om meer ruimte over te laten voor natuur, speeltuinen, fietspaden en een betere leefkwaliteit.

VVD informeert hoe D66 het uit het zicht plaatsen van twee of meer eigen auto's voor zich ziet.
D66 bedoelde dat niet letterlijk. Het moet minder normaal worden dat mensen meerdere auto's voor de deur hebben door betere alternatieven te bieden. Zo zijn in Emmermeer enkele parkeerkuilen met bosjes eromheen, zodat de plekken uit het zicht verdwijnen even verderop. Dat geeft een wijk een rustigere en mooiere aanblik.
FvD wijst op het verband tussen enerzijds kinderen die lang thuis blijven wonen en verder buiten Emmen werken met soms drie auto's voor de deur en anderzijds het woningtekort en milieubeperkingen.
D66 ziet die overlap absoluut. Daarom moet ook het woningprobleem worden opgelost. Maar soms wordt meer auto's voor de deur wel heel gemakkelijk gemaakt bij gebrek aan alternatieven, terwijl men de afstanden naar het werk ook prima per fiets of bus kan afleggen.

Voor **Veilig Emmen** is parkeren geen doel sec, het gaat om bereikbaarheid en leefbaarheid voor inwoners, ondernemers en bezoekers. Het nieuwe parkeerbeleid is nodig: volgens de Rekenkamer is het huidige beleid gedateerd, zijn doelen onvoldoende meetbaar en ontbreekt actuele monitoring. Daarnaast beoordelen bezoekers het parkeren en bereikbaarheid veelal positief en de tarieven zijn relatief laag ten opzichte van vergelijkbare gemeenten. Nieuw beleid moet in een uitgestrekte gemeente als Emmen dus beginnen bij voldoende betaalbare parkeergelegenheid, want de auto is voor veel mensen noodzakelijk. Ouderen, inwoners van dorpen en mensen met een beperking en/of die afhankelijk zijn van werk of voorzieningen, mogen niet de dupe zijn van beleid vanuit een stedelijk ideaalbeeld. Betaald parkeren mag geen verdienmodel worden. Tarieven dienen om parkeerplekken slimmer te gebruiken en parkeerproblemen op te lossen.
D66 kan het sec eens zijn met het laatste. Maar parkeerplekken kosten ook geld, dus daar mogen toch enige inkomsten tegenover staan?
Veilig Emmen beaamt dit. Voor de fractie wegen de lokale ondernemers en de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de centra zwaar. In de dorpen en wijken is er geen reden voor standaard betaald parkeren. Maatwerk, zoals een blauwe zone of lokale oplossing, werkt beter tegen de parkeerdruk, in overleg met inwoners en ondernemers. Ook moet de gemeente scherper kijken naar het gebruik van de bestaande capaciteit in plaats van inwoners opzadelen met hogere tarieven. In Emmen-centrum zijn ruim voldoende plekken, terwijl langparkeerders relatief vaak op straat staan, gesloten terreinen niet optimaal benut worden en terrein Schapenveenweg fors meer kost dan het oplevert. Plekken voor gehandicapten en mantelzorgers moeten logisch gelegen, bruikbaar en voldoende beschikbaar zijn. De raad moet aan de voorkant duidelijke kaders stellen en daarna kunnen controleren of het beleid feitelijk ook werkt. Dus geen algemene ambities over meetpunten, maar actuele cijfers over parkeerdruk, gebruik, kosten, tevredenheid en bereikbaarheid.

50PLUS wil niet alleen kijken naar de hoeveelheid en normen van parkeerplaatsen, maar vooral naar mensen (ouderen) die afhankelijk zijn van de openbare ruimte. Het gaat daarbij om loopafstanden, veilige routes en zelfstandige mobiliteit: niet alleen in Emmen maar vooral in de buitendorpen. Daarom is één gemeentebreed parkeerbeleid onvoldoende. In Emmen-centrum komen nieuwe woningen, groen en ontmoetingsplekken, in de schaarse ruimte moet de gemeente meer rekening houden met mensen die minder mobiel zijn. Dit geldt ook voor de richtlijn van 100-200 meter loopafstand naar een fysio, huisarts of apotheek. 50PLUS vraagt aandacht voor veilige, vlakke en goed onderhouden looproutes, gehandicaptenparkeerplaatsen op logische plekken bij voorzieningen, voldoende rustpunten (bankjes) en goede verlichting. In buitendorpen liggen de voorzieningen op grotere afstand, is het OV beperkt en is de auto noodzakelijker voor dagelijkse verplaatsingen. Dit heeft grotere impact op ouderen. De straat moet naast een aantrekkelijke openbare ruimte ook goed toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. Inclusie en toegankelijkheid zijn expliciete aandachtspunten in het IBOR. 50PLUS geeft daarom drie uitgangspunten mee. 1) Maak ouderen expliciet onderdeel van de parkeer- en mobiliteitstoets: kijk naast parkeerdruk ook naar loopafstand, toegankelijkheid en bereikbaarheid van voorzieningen.

2) Maak onderscheid tussen centrum, kern- en buitendorpen (gebiedsgerichte aanpak). In landelijk gebied is de afhankelijkheid van de auto groter en zijn minder alternatieven voorhanden.
3) Ruimtelijke efficiency mag nooit ten koste gaan van de basale toegankelijkheid. Cluster parkeerplekken en richt de openbare ruimte anders in. Voor mensen met beperkte mobiliteit moeten passende voorzieningen beschikbaar blijven.

ChristenUnie heeft de afgelopen maanden meermaals geroepen om vooraf mee te kunnen denken met beleidsstukken. Dank dat die mogelijkheid bij parkeren er is. Er bestaan verschillen tussen bewoners van sociale huur- versus koopwoningen (eigen oprit). De gemeente moet nog eens goed het betaald parkeren overdenken en vooral waar. Hoe lang is gratis parkeren in heel Klazienaveen houdbaar? Is het niet beter om betaald parkeren uit te breiden in plaats van hogere tarieven heffen? De fractie denkt ook aan meer OV-hubs rond Emmen-centrum om vandaaruit naar het centrum te lopen. Het is essentieel dat dorpen en wijken sowieso goed te bereizen moeten zijn met het OV: dit geeft ook verlichting van de parkeerbehoefte in de verschillende centra. Verschillende categorieën in het beleid is dus goed, maar is er daarbinnen nog ruimte voor maatwerk? Prima dat B&W verschillende sturingsinstrumenten voorstellen, maar maatwerk moet mogelijk blijven, los van de beperkingen die wonen en werken met zich meebrengen. In Emmen-centrum ligt scenario A (parkeren als randvoorwaarde) voor de hand. Daar parkeren in woonwijken meestal op eigen terrein kan, is een goede balans ook logisch tussen parkeercomfort en goede leefkwaliteit, met ook speelruimte voor kinderen op straat. In de nota ontbreekt het oog voor kwetsbaren. Ook missen het centreren van voorzieningen en oog voor sociale basis: waar willen we wat? En blijft een voorziening waar zij nu is? Hopelijk komt hier specifieke aandacht voor bij de verdere uitwerking in de nabije toekomst. Vooraf zonder ingekleurde kaders de raad om richting vragen, is juist prettig. Wel mist de ChristenUnie de bredere context. Als nut en noodzaak bewezen zijn in de regio, is men uitdrukkelijk vóór deelauto's, maar wel gereguleerd door dit bijvoorbeeld toe te laten in de binnenstad, vooral voor mensen die weinig toegang hebben tot een parkeerplek.
VVD wijst erop dat er nu al vier tot zes deelauto's op gemeentelijke parkeerplekken staan. De fractie vraagt zich het rendement en het gebruik hiervan af, die inzichtelijker moeten worden.
ChristenUnie vindt nader onderzoek een prima idee. Zij deed slechts een oproep om ernaar te kijken als mogelijkheid, niet als dé oplossing.

Hart voor Emmen vindt het belangrijk discussienota's aan te grijpen, voordat beleid hard wordt, waarbij woorden als 'sturend', 'mobiliteitstransitie' en 'acceptabele parkeerdruk' al half vastliggen. Parkeren is geen ideologie, opvoedingsmiddel of gedragsverandering, maar de vraag hoe inwoners hun dagelijks leven kunnen organiseren.
ChristenUnie hoort de suggestie dat het (überhaupt vermeende) weren van auto's uit het centrum gedragssturing zou zijn. Het gaat toch om de inwoner meer alternatieven bieden, die vervolgens zelf daaruit kan kiezen, waardoor de parkeerdruk afneemt?
Hart voor Emmen antwoordt dat eenieder die deelmobiliteit wil gebruiken, daarin gefaciliteerd moet worden. Maar bij scenario D wordt de mobiliteitstransitie als leidend neergezet en daar heeft de fractie echt grote moeite mee. Actualisatie van parkeerbeleid is nodig, de gebiedsgerichte benadering is verstandig gezien de grote verschillen binnen de gemeente (Emmen versus buitendorpen). De discussie moet wel zuiver blijven: dus niet overal dezelfde stedelijke parkeerlogica invoeren. Maatwerk mag geen achterdeur worden voor minder parkeerplekken, meer druk in bestaande straten en langere loopafstanden. De nota stipt terecht het verschillende autogebruik aan: lager in Emmen en hoger in het buitengebied. Maar in woonwijken wonen volwassen kinderen langer thuis omdat zij geen woning kunnen vinden en die hebben eigen mobiliteit nodig voor studie, stage en werk. Dan zijn twee auto's echt het minimum en drie tot vier is soms geen uitzondering. Die parkeerdruk ontstaat 's avonds in de straat als iedereen thuis is: de norm past dan niet meer bij de praktijk. Sturend parkeerbeleid is voor Hart voor Emmen een echt no-go. De overheid moet niet bewust parkeercomfort verlagen om inwoners richting ander

mobiliteitsgedrag te duwen. En alternatieven zijn niet vanzelf volwaardig omdat ze netjes in een beleidsnota staan:
ChristenUnie werpt de suggestie van gedragssturing verre van zich. Het gaat de fractie alleen om het aanbieden van alternatieven zoals deelmobiliteit en eventuele OV-hubs die de parkeerdruk kunnen doen afnemen. Hoe kijkt Hart voor Emmen daarnaar?
Hart voor Emmen vindt het prima om inwoners te faciliteren bij deelmobiliteit en OV-hubs. De belemmering ligt bij scenario D, dat overkomt als mensen een andere kant op duwen met minder parkeerplekken als drukmiddel. Dat past niet bij Emmen en de partijvisie op de rol van de overheid.
ChristenUnie vindt het nu meer een semantische discussie worden. Zij zit over het algemeen op één lijn met Hart voor Emmen, maar is het echt niet eens met de suggestie van gedragssturing. Is het voor die fractie wel wenselijk om meer alternatieven aan te bieden waardoor de parkeerbewegingen en ook het aantal parkeerplekken in het centrum afnemen?
Volgens **Hart voor Emmen** hangt het gebruik van auto, bus of fiets ook samen met wat inwoners of bezoekers doen in het centrum. Als meer mensen de bus nemen en er daardoor meer parkeerplekken beschikbaar zijn, is dat een fijne ontwikkeling. Hart voor Emmen wil zich net als de ChristenUnie richten op waar vraag naar is: OV-hubs, goed verlichte fietspaden, maar ook voldoende parkeerplekken. Die laatste blijven heilig voor Hart voor Emmen. Gebiedsgericht beleid kan verstandig zijn, maar dan moeten buitendorpen en woonwijken worden beschermd tegen stedelijk wensdenken. Vraagvolgend moet de basis zijn van het beleid, waar mensen in de buitendorpen en woonwijken feitelijk afhankelijk zijn van de auto. Bij transformatielocaties is de fractie voor maatwerk, dat dus iets anders is dan wensdenken.

GroenLinks vindt parkeren een lastig discussiepunt waarbij voorstellen tot zeer polariserende reacties kunnen leiden. Emmen heeft een lastige positie. Parkeerbeleid zou voor GroenLinks moeten kunnen sturen op minder autobezit, maar de ligging en lokale voorzieningen maken dat bijna niet doenbaar. Dus wil de fractie waar mogelijk sturen op minimalisatie van autobezit voor een zo goed mogelijke leefomgeving. De Omgevings- en Mobiliteitsvisie maar ook ander beleid moeten een sturende rol nemen om het parkeerbeleid vorm te geven. Scenario D past dan meestal het best, maar er moet gekeken worden of daarmee de doelen ook worden behaald. Het lijkt evident om in deze divers ingerichte regio naar gebiedsgerichtheid te kijken in plaats van een *one-size-fits-all*-beleid. De gebiedsindeling lijkt goed, maar moet niet limiterend zijn: maatwerk moet mogelijk blijven. Per gebiedstype is een goede afweging gemaakt in de mate van sturendheid. GroenLinks wil altijd inzetten op minder autogebruik, niet alleen bij gebalanceerd en sturend beleid. Dit zorgt voor lagere parkeerdruk. Het is goed om parkeercomfort na te streven, maar dit mag andere ontwikkelingen niet in de weg staan. Daarbij past scenario 3 het beste, maar 1 of 2 kunnen ook voldoen als andere doelstellingen niet worden ingeperkt. Voor GroenLinks moeten ontwikkelingen in woningbouw, duurzaamheid en bereikbaarheid leidend zijn voor de inrichting van parkeerbeleid. Parkeren is geen doel op zich, maar moet de bereikbaarheid ondersteunen.

SP vindt actualisatie van het parkeerbeleid goed, maar Emmen is geen compacte stad waar iedereen de auto zomaar kan laten staan. Het is een uitgestrekte gemeente met veel dorpen en een buitengebied waar de auto noodzaak is voor veel inwoners. Tegelijk is de ruimte beperkt: de gemeente wil meer woningbouw en groen, veilige straten en voldoende speel- en ontmoetingsruimte. Dit vraagt om keuzes. Een gebiedsgerichte aanpak is daarom logisch, want Emmen-centrum is anders dan een buitendorp. Dit betekent dus niet op papier stellen dat de auto minder belangrijk moet worden en dus minder parkeerplekken, maar in de praktijk kijken hoe mensen leven en reizen. Parkeerbeleid mag best helpen de openbare ruimte beter in te richten, maar niet mensen dwingen de auto te laten staan. Kijk eerst naar beschik- en bruikbare alternatieven en dan pas of er minder parkeerruimte voor auto's nodig is. Daarbij zijn OV en deelauto niet voor iedereen serieuze alternatieven. In het centrum zijn die meer aanwezig. Dit impliceert niet overal dezelfde parkeernorm. Minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw betekent niet automatisch minder

auto's: die kunnen vervolgens in omliggende straten terechtkomen. Ontwikkelaars kunnen meer ruimte krijgen met een mobiliteitsfonds wanneer niet alle nodige parkeerplekken op eigen terrein zijn te realiseren. Dit klinkt interessant, maar de SP wil voorkomen dat een ontwikkelaar minder parkeerplekken realiseert en de rekening op de gemeente of inwoners afwentelt. Hoe is dit te voorkomen en wie betaalt zo'n fonds? Bij een aantrekkelijk centrum hoort ook betaalbaar parkeren. De fractie zet een kanttekening bij de voorgestelde loopafstanden in dorpen en wijken van 200-225 meter tussen woning en parkeerplaats. Dit kan heel belemmerend zijn voor iemand met een beperking, een oudere, een mantelzorger of iemand die de boodschappen uit de auto moet halen. Er moet dus niet één maximale loopafstand komen voor alle wijken; toegankelijkheid en samenstelling van de buurt moeten nadrukkelijk worden meegewogen. Het nieuwe parkeerbeleid moet bijdragen aan een betere leefomgeving zonder dat problemen worden gecreëerd die inwoners zelf mogen oplossen.
VVD houdt voor dat een koper van een appartement in het centrum wel graag een parkeerplek bij het complex wil en niet in een garage honderden meters verderop. Dit laatste kan zelfs meewegen als eis in de aankoopbeslissing en moet ook worden meegenomen in het parkeerbeleid.

Reactie college
Wethouder Kuipers vond het een heel interessante discussie met veel goede vragen over en weer. Dit geeft het college richting mee voor het nieuwe parkeerbeleid. Begrijpelijk dat enkele fracties een concreter beeld hadden gezien, maar de nota was bedoeld om de raad alle ruimte te geven om kaders en uitgangspunten mee te laten geven.
CDA is ook blij aan de voorkant te worden meegenomen. Het gaat niet zozeer om een concreet eindbeeld, de fractie had liever meer voorbeelden gezien van (de gevolgen van) vraagvolgend beleid bij de grote ruimtelijke ambities op bepaalde gebieden. Is dit überhaupt wel realistisch?
Wethouder Kuipers wil verder niet echt op dit soort directe (technische) vragen ingaan. Waar zij zijn blijven liggen, komt zij er schriftelijk op terug.
CDA worstelt met de formulering 'technische vragen'. Men is, net als andere fracties, bereid om mee te denken in de beleidskaders. Maar de bedoeling van het amendement uit mei was juist dat het college met kaders zou komen. Dat past bij zijn taak. Nu kiest men bewust voor een discussienota als tussenstap en blijft het steken in wensen en eisen vanuit de commissie. Zijn die wel realistisch binnen de Mobiliteitsvisie, Greenwise Campus en Centrumvernieuwing Emmen? Worden die wensen en eisen straks afgeserveerd, dan volgt er weer een nieuwe discussie.
Wethouder Kuipers beaamt dat de wensen wel realistisch kunnen zijn, maar B&W gebruiken die als kaders om het nieuwe parkeerbeleid vorm te geven. De discussie toont goed waarom de nota juist in dit stadium is voorgelegd aan de commissie. Die legt naast veel verschillende accenten ook duidelijk lijnen neer. 1) Gebiedsgericht werken is een goede richting, want Emmen-centrum is anders dan een woonwijk of dorp. Tegelijk moet dit geen keurslijf worden: ook binnen een gebied kunnen veel verschillen zijn en dit betekent ruimte voor maatwerk. 2) Het belang van goede bereikbaarheid en voldoende betaalbare parkeergelegenheid is duidelijk aangestipt, zeker in de dorpen en wijken waar de auto sowieso belangrijk blijft. Dit laatste is ook onderstreept in de Mobiliteitsvisie. 3) Het belang van keuzevrijheid. De gemeente moet inwoners niet voorschrijven hoe ze zich moeten verplaatsen, maar wel zorgen voor voldoende vervoersalternatieven. Ook hier vraagt dat om maatwerk bij nieuwe ontwikkelingen. 4) Een lagere parkeernorm mag geen papieren oplossing zijn. Duidelijk moet zijn hoe de parkeerbehoefte daadwerkelijk wordt opgevangen. Voorkomen moet worden dat de parkeerdruk wordt afgewenteld op een bestaand gebied. 5) Eén partij overweegt betaald parkeren in Klazienaveen, de rest wil dat uitsluitend bij Emmen-centrum houden.
Volgens **Wakker Emmen** wil een grote meerderheid in de raad de parkeernorm niet verlagen en de parkeervraag volgen.
Wethouder Kuipers beaamt dat het goed gefundeerd moet zijn en er dus ook echt maatwerk moet zijn. Een lage parkeernorm mag geen papieren oplossing zijn.

VVD stelt dat een te hoge parkeernorm tot het niet-doorgaan van een appartementenproject kan leiden. Daarom is de norm als maatwerk te verlagen voor de kleine units in de Belastingflat.
Wakker Emmen wil verschillende ontwikkelingen in samenhang bekijken en tegelijk beoordelen. Een lage norm voor een project levert elders overcapaciteit in parkeerplekken op.
Wethouder Kuipers neemt als overige aandachtspunten mee: a) voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen dicht bij voorzieningen; b) voldoende laadmogelijkheden, ook voor inwoners zonder oprit; c) veilige looproutes tussen parkeerterrein en voorzieningen; d) de loopafstanden vragen om een goede onderbouwing (B&W willen kijken wat past bij de verschillende gebieden in Emmen); e) voldoende rustpunten en zitbankjes; f) meer aandacht voor parkeerplekken voor mantelzorgers. Deze avond hoeft de commissie nog niet alle oplossingen te bedenken of elk detail inzichtelijk te hebben. Het gaat erom dat zij voor het college een heldere richting meegeeft inclusief de randvoorwaarden. Drie dingen zijn van belang: hoeveel ruimte wil men voor maatwerk, welke randvoorwaarden horen daarbij en waar ligt de grens om parkeercomfort en parkeerdruk bij nieuwe ontwikkelingen? Hiermee kan het college door in de verdere uitwerking van het beleid.

Tweede termijn
Wakker Emmen is voor ruim parkeerbeleid. In het algemeen is het nog niet te slecht gesteld met de parkeeroverlast. In sommige wijken wel: dit ligt aan te lage parkeernorm. De fractie wil die problemen niet kopiëren naar nieuwe projecten of wijken.
D66 vraagt wat er moet verdwijnen voor nieuwe parkeerplekken in wijken met parkeeroverlast.
Wakker Emmen kent voorbeelden om de ruimte effectiever in te richten, zoals bij Lippingeslag (Emmen) met acht extra parkeerplekken die niet ten koste gingen van groen.
D66 meent dat deze oplossing beperkt blijft tot enkele locaties. Maar vraaggestuurd beleid kan wel degelijk ten koste gaan van groenstroken en speeltuinen.
Wakker Emmen wil daarover de discussie aangaan als het nieuwe beleid wordt voorgelegd. Het zwaartepunt bij de fractie ligt bij voldoende parkeerruimte.

CDA lijkt een gebiedsgericht aanpak verstandig gezien de ruimtelijke verschillen in de gemeente. De grootste uitdagingen liggen in centra met stedelijk karakter en centraal gelegen gebieden vanwege de schaarse ruimte. De fractie is voorstander van een gebalanceerd parkeerbeleid met ruimte voor maatwerk en gebiedsgerichte normen. Onderscheid in gebiedstype (vraag 1) is niet noodzakelijk. In kansrijke locaties met ruimtelijke ambities moet ruimte zijn voor lager parkeercomfort. Wel moet er een gedegen alternatief zijn zoals een parkeergarage, vooral in het centrum een goede optie. Bij vraag 4 zijn parkeerplekken bij uitstek situatieafhankelijk en dit vraagt maatwerk. Dichtbij parkeren mag niet te allen tijde prevaleren boven openbaar groen en speeltuinen.

PvdA is blij dat de inbreng van de commissie wordt meegenomen. De fractie is voor een eerlijke verdeling van ruimte tussen woningen, groen, veilige straten en betaalbare bereikbaarheid van voorzieningen voor mensen die de auto nodig hebben. Het college moet die belangen vooraf goed regelen: voldoende bereik- en betaalbare, dichtbije plekken voor mensen met een beperking of minder geld en veilige looproutes.

VVD vindt dat een lage parkeernorm juist een negatief effect heeft op de leefomgeving en veiligheid. Te vaak wordt geparkeerd op het trottoir of (half) in het groen, waardoor mensen de straat op moeten lopen. Dit is onveilig voor mensen met een kinderwagen, rollator of rolstoel. Wordt hier überhaupt op gehandhaafd?

PVV dankt het college om vooraf meegenomen te worden in het beleid. De fractie ziet de extra gehandicaptenplekken bij voorkeur niet in parkeergarages. Heel Emmen volbouwen met laadpalen

is niet wenselijk. Als iemand elektrisch wil rijden, moet hij of zij dat maar thuis doen of bij een tankstation.
PvdA vraagt waarom de PVV geen extra oplaadmogelijkheden wil. Zo komt een elektrische auto niet ver.
PVV denkt dat dat ook heel goed bij een benzinestation kan, maar niet in het centrum.

D66 voelt zich enigszins het buitenbeentje in deze discussie. Heel veel commissieleden praten over voldoende parkeerplek, maar de grote steden in de VS geven het echte voorbeeld van vraaggestuurd beleid. Dit betekent dat daar alle bewegingen met de auto gaan, met een overload aan parkeerplekken tot gevolg. Dit betekent tegelijk minder ruimte voor natuur, looproutes etc. Dit schrikbeeld lijkt overeen te komen met de betogen van meerdere fracties dat de auto alle ruimte moet krijgen. Mobiliteit is meer: het is ook lopen, fietsen en het OV. Bij voldoende alternatieven zijn er minder parkeerplekken nodig. D66 is het met de VVD eens dat auto's overal maar neergezet worden en voor onveilige situaties zorgen. Wil men koste wat kost meer parkeerruimte zoals in grote Amerikaanse steden? D66 ziet liever dat de gemeente meer alternatieven faciliteert, waardoor het autogebruik vermindert. Dat is geen gedragssturing, maar dan krijgen mensen meer keuzeopties.
VVD ziet als probleem dat vooral hoogopgeleiden ver buiten Emmen werken, soms werkt men ook in het buitengebied. Die bestemmingen zijn met OV niet goed te bereiken. Daarnaast kunnen inwonende kinderen geen huis vinden, wat het aantal auto's per huishouden opdrijft. De VVD heeft de oplossing nu niet, maar alternatief vervoer is niet zomaar bereikbaar of betaalbaar.
D66 stelt dat de auto ook een van de duurste vervoermiddelen is. De gemeente moet daarom meer kijken naar de uitbreiding van OV-lijnen. Zo rijden veel mensen met de auto naar Groningen, terwijl de bus een goed alternatief is – wat niet als gedragssturing is bedoeld.
VVD argumenteert dat tijd ook duur is. Soms is de reistijd per OV het dubbele van die per auto. Ook dit aspect moet worden meegenomen in het beleid.
Wakker Emmen vindt dat voor een regelmatige reiziger naar Groningen de auto wegdoen voor de bus een heel grote stap is. Binnen het parkeerbeleid is dat dus een hele opgave.
D66 geeft het voorbeeld van een buurman die zijn dieselauto van de hand doet voor het OV, omdat hem dat 400 euro per maand scheelt. Dus mensen zijn zeker wel over die drempel heen te helpen.
PvdA houdt voor dat de gemeente niet het alleenzeggenschap heeft over uitbreiding van het OV. Daarbij zijn mensen uit de buitendorpen nu eenmaal vaak aangewezen op de auto.
D66 erkent dat dit verhaal breder is dan alleen parkeren. Maar alleen maar de auto centraal stellen – en dus automatisch meer parkeerplekken – leidt in Amerika tot toestanden als Houston met zijn asfaltzee van 21 rijbanen. Daar moet Emmen ver bij wegblijven.

50PLUS wijst erop dat meer woningen in Emmen-centrum leiden tot meer parkeerplaatsen voor bezoekers van inwoners en dus minder voor winkelpubliek. Winkeliers in het centrum ondervinden nu al ongelijke concurrentie met Klazienaveen, waar parkeren gratis is. De fractie wil voor Emmen-centrum zeker geen verhoging van de parkeergelden en vraagt daarbij om verdiepend onderzoek. Als parkeerplekken geld kosten, waarom dan alleen in Emmen-centrum?

ChristenUnie beveelt de wethouder aan, nog eens goed de discussie na te luisteren, want er zijn heel veel standpunten en details ingebracht. In haar samenvatting ontbreekt de oproep van de ChristenUnie voor de brede context in het beleid, onder andere het thema veiligheid.

Hart voor Emmen is heel blij met deze discussienota, zodat de commissie vooraf input kan meegeven voor het nieuwe beleid. Wel jammer dat de nota zo laat op de avond wordt behandeld, die her en der ten koste is gegaan van de discussie. De fractie is niet tegen groen, fietsen of ander vervoer (bus, deelauto). De gemeente moet dat faciliteren voor mensen die dat willen. Maar keuzevrijheid betekent niet dat de gemeente via sturend beleid de ene keuze aantrekkelijker maakt

door de andere moeilijker te maken. Het beleid moet nuchter, dienstbaar en eerlijk zijn. Pas niet de inwoner aan aan het beleidsmodel, maar het beleid aan het leven van de inwoner.

GroenLinks heeft vooral een brede visie neergelegd bij de discussienota zonder specifieke wensen. Net als het CDA ziet GroenLinks dat er technisch-inhoudelijke informatie ontbreekt voor een goede beoordeling van de effecten. Dat hoeft geen probleem te zijn. De vraag is hoe specifiek de kaders moeten zijn die de commissie meegeeft aan het college. Volgens Wakker Emmen is een ruime meerderheid voor het niet-verlagen van de parkeernorm, maar GroenLinks heeft hier geen harde uitspraken over gedaan. Immers, een afnemende vraag is een natuurlijk moment voor verlaging. Het klopt wat de wethouder zegt, namelijk dat GroenLinks, net als de ChristenUnie, pleit voor betaald parkeren in Klazienaveen.
ChristenUnie heeft die oproep gedaan, maar slechts ter overweging meegegeven.
GroenLinks steunt die overweging ook. De auto wegdoen voor het OV is, zoals Wakker Emmen aangeeft, een grote stap. Tegelijk kan een deelauto voor het weekend, waarin minder OV beschikbaar is, ook een prima (deel)oplossing zijn. Kijk dus niet alleen maar naar obstakels en leg je niet neer bij alleen maar meer parkeerplaatsen, kijk juist ook wat er wél mogelijk is.

Reactie college
Wethouder Kuipers dankt de commissie nogmaals voor haar inbreng en de geuite waardering voor deze waardevolle, richtinggevende discussie. De inbreng wordt zeker meegenomen in het nieuwe parkeerbeleid. Het streven is om dit in het eerste kwartaal van 2027 voor te leggen aan de raad.

Voorzitter Katerbarg stelt vast dat dit onderwerp in voldoende mate is besproken.

9. Sluiting
Voorzitter Katerbarg sluit de vergadering om 23.41 uur onder dankzegging.