

RAPPORT

Startnotitie duurzame mobiliteitsvisie

Klant: Gemeente Ooststellingwerf

Status: Definitief

Datum: 1 oktober 2024

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Euvelgunnerweg 25A
9723 CV Groningen
Mobility & Infrastructure

+31 88 348 53 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Startnotitie duurzame mobiliteitsvisie

Status: Definitief

Datum: 1 oktober 2024

Projectnaam: Voorbereidende bijeenkomsten Mobiliteitsvisie

Projectnummer: BJ7034

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1: Inleiding	2
1.1 Aanleiding	2
1.3 Toelichting op de gehanteerde aanpak	2
1.4 Leeswijzer	2
Hoofdstuk 2: Beleidsscan en trends en ontwikkelingen	3
2.1 Beleidsscan	3
2.2 Trends en ontwikkelingen	3
2.3 Thematische uitwerking	3
Hoofdstuk 3: Belangrijkste opgaven en inspanningen	9
3.1 Principes en opgaven	9
3.2 Inspanningenmatrix	10
Hoofdstuk 4: De inspanningen uitgewerkt	11
4.1 Versterken bestaande kernen helpt vervoersbewegingen voorkomen	11
4.2 Het inclusief inrichten van de openbare ruimte	12
4.3 Openbare ruimte inrichten vanuit perspectief voetganger en de fietser	13
4.4 Versterken van de kwaliteit van het fiets- en wandelnetwerk	14
4.5 Versterken van het OV-netwerk	15
4.6 Bevorderen van autodelen en deelmobiliteit	16
4.7 Verschonen van mobiliteit door transitie naar duurzame brandstoffen	17
4.8 Aanpak knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid	18
4.9 Gedragscampagnes	19
4.10 Handhaven afgesproken verkeersregels	20
Hoofdstuk 5: Aanbevelingen voor het vervolg	21
5.1 Aanbevolen vervolgstappen	21
5.2 Verdere aanbevelingen	22

Hoofdstuk 1: Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Ooststellingwerf heeft ambitieuze duurzaamheidsdoelen vastgesteld. Zo staat in het *Coalitieakkoord 2022-2026 Duurzaam, Ondernemend en Dichtbij* dat de gemeente in 2030 volledig CO₂-neutraal wil zijn. Om dit te bereiken streeft de gemeente naar het verminderen van energiegebruik, het lokaal opwekken van duurzame energie en het stimuleren van duurzame mobiliteit.

Mobiliteitskeuzes worden door de gemeente gezien als een belangrijke knop om aan te draaien wil de gemeente haar doelstellingen op het gebied van duurzaamheid bereiken. Mobiliteit verwijst naar het vermogen van mensen en goederen om zich van de ene plaats naar de andere te verplaatsen, en bevat onder meer voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, personenauto's en vrachtverkeer. In het startgesprek met de programmamanager duurzaamheid is aangegeven dat ongeveer 20% van de fossiele uitstoot binnen de gemeente het gevolg is van mobiliteit.

Ook staat in dit coalitieakkoord dat de gemeente regie wil voeren op een veilige, toegankelijke, gezonde en schone leefomgeving. De juiste inspanningen op het gebied van mobiliteit kunnen hieraan bijdragen. Momenteel ontbreekt een strategisch kader om te kunnen bepalen welke inspanningen juist zijn. Een mobiliteitsvisie maakt dit inzichtelijk door ambities en opgaven voor de lange termijn vast te leggen en vervolgens inspanningen voor te stellen die deze ambities en opgaven helpen realiseren.

1.2 Bijdrage van deze startnotitie

In deze startnotitie geven we aan welke mogelijkheden de gemeente heeft om via mobiliteit bij te dragen aan een CO₂-neutraal Ooststellingwerf in 2030. We stellen inspanningen voor en geven aan hoe de gemeente hier mee aan de slag kan om dit uit te voeren.

Ook vormt de startnotitie de opmaat voor het opstellen van een mobiliteitsvisie. We geven in dit document aan:

- Welke trends en ontwikkelingen er landelijk, provinciaal en lokaal zijn op het gebied van mobiliteit
- Welke beleidsmatige uitgangspunten de gemeente heeft vastgesteld waar mobiliteit aan kan bijdragen
- Welke verdere ambities en opgaven de gemeente zal moeten stellen op het gebied van mobiliteit
- Welke inspanningen hierbij horen om deze ambities en opgaven te behalen.

1.3 Toelichting op de gehanteerde aanpak

De informatie in deze startnotitie is in drie stappen tot stand gekomen:

- Een desk-studie naar trends en ontwikkelingen
- Een desk-studie naar het al vastgestelde beleid van de gemeente Ooststellingwerf en de raakvlakken met mobiliteit
- Een drietal groepsbijeenkomsten met ambtenaren van de gemeente Ooststellingwerf om ambities en inspanningen op het gebied van duurzame mobiliteit te bepalen.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft bevindingen uit de desk-studie naar trends en ontwikkelingen en het vastgestelde beleid. Hoofdstuk 3 benoemt opgaven die bijdragen aan een CO₂-neutraal Ooststellingwerf in 2030. Vervolgens worden ook de overige opgaven toegelicht om te komen tot een bereikbaar, veilig en gezond Ooststellingwerf. Hoofdstuk 4 geeft inzicht in de belangrijkste inspanningen om deze opgaven te bereiken. In hoofdstuk 5 worden de vervolgstappen benoemd die de gemeente kan nemen om van een startnotitie tot een (duurzame) mobiliteitsvisie te komen en geven we een aantal aanbevelingen.

Hoofdstuk 2: Beleidsscan en trends en ontwikkelingen

2.1 Beleidsscan

De afgelopen jaren heeft de gemeente op verschillende beleidsvelden notities vastgesteld die raken aan het thema mobiliteit. Hierin zijn uitgangspunten vastgesteld welke toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit gewenst zijn. Goed voorbeeld hiervan is het programma Duurzaam Ooststellingwerf 2021-2025 waarin duurzame mobiliteit benoemd staat als één van de drie opgaven op het gebied van energietransitie.

Voor de beleidsscan zijn de volgende stukken onderzocht, aangeleverd vanuit de gemeente:

- Coalitieakkoord 2022-2026 *Duurzaam, Ondernemend en Dichtbij*
- Omgevingsvisie Ooststellingwerf
- Handboek inrichting openbare ruimte Ooststellingwerf
- Programma Duurzaam Ooststellingwerf 2021-2025
- Visie op samenleven 2020-2024
- Doe agenda's 2021-2024 Ooststellingwerf en Doelenboom
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid gemeente Ooststellingwerf
- Gemeentelijk Verkeers en Vervoersplan gemeente Ooststellingwerf

2.2 Trends en ontwikkelingen

Een trends en ontwikkelingen studie geeft inzicht in de belangrijkste ontwikkelingen die op de gemeente Ooststellingwerf afkomen. Trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit kunnen een bedreiging vormen voor de bereikbaarheid en veiligheid binnen de gemeente, of juist een kans om deze verder te verbeteren. Ook hebben trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit effect op thema's als gezondheid, duurzaamheid en economie (denk bijvoorbeeld aan de opkomst van elektrisch rijden op de energietransitie, duurzaamheid), en hebben trends en ontwikkelingen op die thema's ook weer effect op mobiliteit (denk aan de afname van koopkracht bij kwetsbare doelgroepen op mogelijkheden tot verplaatsen, economie).

2.3 Thematische uitwerking

In paragraaf 2.3 zijn aan de hand van vier thema's (duurzaamheid, veiligheid, bereikbaarheid en gezondheid) de voornaamste raakvlakken uit het vigerende beleid met mobiliteit toegelicht. Elk thema sluit af met de belangrijkste trends en ontwikkelingen die horen bij dit thema.

2.3.1. Duurzaamheid

De gemeente Ooststellingwerf heeft een aantal beleidsstukken vastgesteld die richting geven aan het thema duurzaamheid. Het gaat hierbij onder meer over de omgevingsvisie, het coalitieakkoord, het programma Duurzaam Ooststellingwerf 2021-2025 en het handboek inrichting openbare ruimte. Hieronder staan de belangrijkste ambities en uitgangspunten toegelicht.

Terugdringen broeikasgassen en klimaatverandering

De gemeente wil verantwoordelijkheid nemen in het terugdringen van broeikasgassen en klimaatverandering. Dit wil de gemeente doen door in te zetten op de energietransitie, het vergroten van biodiversiteit en het stimuleren van een circulaire economie. De gemeente wil in 2030 volledig CO₂-neutraal zijn.

Klimaatadaptieve inrichting

De gemeente wil inzetten op behoud van natuur, rust en ruimte met aandacht voor het verder vergroenen van de openbare ruimte. Ook wil de gemeente de klimaatbestendigheid van de openbare ruimte vergroten. Om tot een klimaatbestendige inrichting te komen wil de gemeente meer plekken in de

openbare ruimte geschikt maken voor het vasthouden en bergen van water.

Mobiliteitstransitie

Bij de energietransitie is een centrale rol weggelegd voor het verminderen van energiegebruik. Eén van de pijlers die daaraan kan bijdragen is de mobiliteitstransitie. De gemeente wil dat het minder vanzelfsprekend wordt om de auto te pakken, en bij mobiliteitskeuzes meer inzetten op voetgangers en fietsers. Een aantal mobiliteitskeuzes die al in het programma worden voorgesteld zijn het zoeken naar slimme mobiliteitsoplossingen, zoals bijvoorbeeld:

- het bevorderen van het gebruik van deelmobiliteit,
- het beter benutten van bestaande infrastructuur
- het stimuleren van openbaar-vervoer
- het faciliteren van elektrisch rijden
- het verbeteren van de kwaliteit van de fietspaden voor inwoners, recreanten, en e-bikes.
- het stimuleren van duurzaam goederenvervoer en pakketbezorging.

Belangrijkste trends en ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid

- **Groei elektrische fietsen**
De groei van het aantal elektrische fietsen verruimt de mogelijkheden om per fiets grotere afstanden (tot maximaal 30 kilometer) af te leggen. Hierdoor neemt de bereikbaarheid per fiets toe.
- **Groei elektrisch rijden**
Het aandeel elektrische auto's groeit gestaag. Ook in de logistiek is er toenemende aandacht voor nul-emissie aandrijving. De beschikbare netcapaciteit kan vertragend werken voor verder elektrificatie van het vervoer. Elektrisch rijden leidt ook tot een behoefte aan parkeerplekken met laadinsluitingen.
- **Opkomst alternatieve energiebronnen**
Naast elektrisch rijden worden er de komende jaren ook ontwikkelingen verwacht op het gebied van andere energiebronnen, zoals biomassa en waterstof. Het faciliteren van deze energiebronnen vraagt om het aanleggen van infrastructuur, zoals een waterstofnetwerk voor transport en waterstoftankstations.
- **Klimaatadaptatie**
Klimaatverandering zorgt voor wateroverlast en hittestress. In de zomer is er juist sprake van een tekort aan water waardoor de behoefte om water vast te houden stijgt. Bij gemeenten is er daardoor steeds meer aandacht voor het klimaatadaptief inrichten van de openbare ruimte.
- **Ontwikkeling van Europese en landelijke wet- en regelgeving**
Met het invoeren van Europese en landelijke wetgeving zoals de invoering van nul-emissiezones stuurt de overheid steeds actiever op de transitie van fossiel naar duurzame mobiliteit.

2.3.2 Bereikbaarheid

In de omgevingsvisie, het coalitieakkoord, de visie op samenleven en het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan is beleid vastgelegd dat raakt aan het thema bereikbaarheid. Hieronder worden de belangrijkste ambities en uitspraken toegelicht:

Behoud en versterken van bereikbaarheid

Goede bereikbaarheid draagt bij aan Ooststellingwerf als vestigingsplaats, en is een belangrijke reden voor inwoners en ondernemers om hier te komen wonen en werken. Behoud van bereikbaarheid van

zowel de kernen als het platteland is dan ook een speerpunt voor de gemeente. De gemeente geeft aan te willen investeren in goede en veilige wegen. Voor voorzieningen die de gemeente of het dorp zelf niet heeft, dienen er goede verbindingen te zijn naar plekken waar ze wel beschikbaar zijn.

De gemeente stelt dat de bereikbaarheid van dorpen kan worden versterkt door in te zetten op deelmobiliteit en sociaal-maatschappelijke concepten zoals vervoersdiensten door vrijwilligers. De gemeente benoemt de komst van een mobiliteitshub om de bereikbaarheid te verbeteren te willen ondersteunen.

Openbaar vervoer

De gemeente heeft vastgesteld in te willen zetten op een goed openbaar vervoersnetwerk en snelle verbindingen binnen de regio. Samen met OV-partners kijkt de gemeente hoe buslijnen zo comfortabel en aantrekkelijk mogelijk worden gemaakt voor inwoners. De gemeente ondersteunt de komst van de Lelylijn. Kwetsbare doelgroepen krijgen bij keuzes in het OV bijzondere aandacht. Zo wil de gemeente inzetten op toegankelijke haltevoorzieningen en doelgroepenvervoer.

Fiets

De gemeente voorziet voor de fiets een belangrijke verbindende rol. Het fietsnetwerk met het hoogste ambitieniveau verbindt voorzieningen zoals wonen, werken, onderwijs en openbaar vervoer onderling. Een basisfietsnetwerk met een iets lager ambitieniveau zorgt voor de verbindingen tussen de vijf grote kernen en omliggende gemeenten.

Belangrijkste trends en ontwikkelingen op het gebied van bereikbaarheid

- **Mobiliteitsgroei**
Mobiliteitsbehoefte groeit utilitair en recreatief. Hiermee neemt de druk op de bestaande infrastructuur toe. Ooststellingwerf zet in op de komst van nieuwe bedrijven(terreinen) en woningen. Mede hierdoor zet de mobiliteitsbehoefte de komende jaren verder door.
- **Bereikbaarheidsarmoede**
De tweedeling tussen mensen met toegang tot vervoer en zonder stijgt. Er ontstaat een steeds grotere groep inwoners zonder toegang tot vervoer van en naar voorzieningen. Dit wordt verder versterkt door het verdwijnen van het voorzieningenaanbod in kleinere kernen.
- **Vergrijzing**
Het aantal en aandeel senioren in de samenleving neemt toe. Hierdoor stijgt de vraag naar doelgroepenvervoer. Het groeiend aantal gepensioneerden leidt tot minder spitsverkeer en tot meer autobezit.
- **Deelmobiliteit**
Deelmobiliteit in Nederland groeit gestaag. Hoewel het aandeel deelauto's in de totale mobiliteit nog laag is, neemt het aanbod van deelauto's toe. Autodelen leidt tot minder autobezit en een beperkte daling van broeikasgasemissies per gebruiker.
- **Diverse logistieke stromen**
De opkomst van het internet leidt tot meer internetbestellingen en minder fysieke winkelaankopen. Deze aankopen worden vaak aan huis bezorgd. Dit zorgt voor meer logistieke stromen en meer logistiek verkeer in woonwijken.

2.3.3 Veiligheid

Ook op het gebied van verkeersveiligheid is al beleid vastgesteld. Onder meer in het coalitieakkoord, het Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan, het Strategisch plan verkeersveiligheid en het Handboek openbare ruimte staan uitspraken over verkeersveiligheid.

Veilige inrichting

De gemeente geeft aan het aantal verkeersslachtoffers te willen halveren, en vervolgens toe te willen werken naar een gemeente met nul verkeersslachtoffers in 2050. Daarmee volgt Ooststellingwerf de landelijk vastgestelde doelen op het gebied van verkeersveiligheid. In alle plannen van de gemeente dient rekening te worden gehouden met behoud en versterken van een omgeving die veilig en toegankelijk is voor alle verkeersdeelnemers. Hierbij hoort ook een veilig gevoel in de openbare ruimte.

Voetgangersvriendelijke inrichting

De gemeente heeft de ambitie vastgelegd om de veiligheid van fietsers en voetgangers centraal te stellen bij het opnieuw inrichten van wegen en voet-, fietspaden. Onderdeel hiervan is het inrichten van kwalitatief goede en veilige voet- en fietspaden en wegen.

Kwetsbare deelnemers

Bijzondere aandacht geeft de gemeente aan kwetsbare deelnemers. Hieronder vallen ouderen, mensen met een beperking en kinderen. Het continueren van permanente verkeerseducatie en gedragsbeïnvloedingsprojecten speelt een belangrijke rol in de verkeersaanpak van de gemeente. Het creëren van veilige schoolomgevingen is specifiek in het beleid benoemd als een aandachtspunt.

Belangrijkste trends en ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid

- **Meer en groter verkeer**
Toenemend vrachtverkeer, grotere voertuigen en landbouwvoertuigen zetten de verkeersveiligheid binnen de gemeente onder druk.
- **Snelle elektrische fietsen**
Nieuwe vormen van snelle elektrisch fietsen zoals Speed pedelecs en fatbikes halen steeds hogere snelheden en zorgen voor veiligheidsrisico's.
- **Elektrisch rijden**
Elektrische voertuigen maken geen geluid. Dit zorgt ervoor dat mensen niet bedacht zijn op hun aanwezigheid. Hierdoor neemt de verkeersveiligheid af.
- **Afleiding**
Gebruik van mobiele apparaten in het verkeer verlaagt de verkeersveiligheid
- **Vergrijzing**
Toename van het aantal senioren zorgt van een toename van het aantal kwetsbare deelnemers in het verkeer.

2.3.4 Gezondheid

In de omgevingsvisie, het coalitieakkoord, de doe-agenda en de visie op samenleven is beleid vastgelegd dat raakt aan het thema gezondheid. Hieronder worden de belangrijkste ambities en uitspraken toegelicht:

Gezonde leefomgeving

De gezondheid van inwoners is voor de gemeente een belangrijk speerpunt. De gemeente heeft vastgesteld in te willen zetten op een gezonde, beweegvriendelijke en dementievriendelijke fysieke leefomgeving, die het maken van gezonde keuzes vergemakkelijkt.

Het bevorderen van de milieukwaliteit speelt een belangrijke rol in het beschermen en bevorderen van de gezondheid van inwoners. Voor het beschermende aspect stuurt de gemeente op een leefomgeving die gezondheid geen schade doet; een goede milieukwaliteit, zoals lucht, geur, licht, bodem, water en geluid. Voor het bevorderende aspect stuurt de gemeente op een leefomgeving die uitnodigt tot gezond gedrag: bewegen, spelen, elkaar ontmoeten en zelfredzaamheid.

Toegankelijke openbare ruimte

De gemeente streeft een openbare ruimte die toegankelijk is voor iedereen en waar iedereen gebruik van kan maken. De gemeente ziet inclusie als belangrijke toetssteen bij alle uitdagingen waar de gemeente voor staat, zo ook op het gebied van mobiliteit.

Ontmoeten en recreëren

Om overgewicht, eenzaamheid en gezondheidsachterstanden tegen te gaan, wil de gemeente ontmoetingsplekken en recreatiemogelijkheden stimuleren. De openbare ruimte moet sporten en bewegen voor iedereen stimuleren. De gemeente ziet de openbare ruimte als één grote beweegomgeving. Overal: in het centrum, de woonwijken en op bedrijventerreinen.

De gemeente ziet recreatieve gebieden als belangrijke plekken voor de inwoners voor ontspanning en worden veel gebruikt om te wandelen en te fietsen. Ze bevorderen daarmee de positieve gezondheid van de inwoners. Positieve gezondheid is een benadering waarbij gezondheid niet alleen wordt gezien als de afwezigheid van ziekte, maar als het vermogen om met de fysieke, emotionele en sociale uitdagingen van het leven om te gaan. Het legt de nadruk op veerkracht, zelfredzaamheid en een betekenisvol leven.

Met het Fochteloërveen en het Drents-Friese Wold beschikt de gemeente over twee unieke Natura-2000 gebieden. De gebieden trekken veel bezoekers vanuit andere plekken in het land, wat positieve bijdraagt aan de lokale economie.

De regio Zuidoost Friesland beoogt een slimme groei van recreatie en toerisme in de regio. Daarbij heeft de gemeente de ambitie om:

- De kwaliteit van het fiets- en wandelnetwerk in stand te houden
- Ruimte te geven voor routes en attracties die passen in het landschap
- Beleving toe te voegen aan de openbare ruimte door het wandelknooppuntennetwerk uit te breiden en het fietsknooppuntennetwerk verder te verbeteren waar dit nodig is

Belangrijkste trends en ontwikkelingen op het gebied van gezondheid

- **Veranderende benadering gezondheid**

De aandacht verschuift van zorg achteraf naar preventie vooraf. Het besef groeit dat het stimuleren van actieve mobiliteit en de inrichting van de openbare ruimte een bijdrage kan leveren aan preventie van zowel fysieke als mentale klachten

- **Groei van het aandeel mensen met overgewicht**

Volgens cijfers van het CBS heeft inmiddels de helft van de Nederland overgewicht en groeit dit aandeel verder door. Steeds minder mensen voldoen aan de norm voor bewegen, en buitenspelen onder kinderen is de afgelopen jaren sterk afgenomen. Daarom zoeken gemeenten naar nieuwe manieren om bewegen in de openbare ruimte te stimuleren.

- **Sterkere verbinding mentale gezondheid en inrichting openbare ruimte**

Het aandeel Nederlanders dat zich emotioneel eenzaam voelt is de afgelopen jaren gestegen. Ook het aandeel Nederlanders dat zich sociaal onveilig voelt in de openbare ruimte is de afgelopen jaren toegenomen. De inrichting van de openbare ruimte kan een rol spelen in zowel het bevorderen van de beleving van de veiligheid op straat als het stimuleren van ontmoeting

- **Aandeel minder-mobiele inwoners neemt toe**

Door vergrijzing neemt het aandeel minder-mobiele inwoners toe. Dit vraagt toenemende aandacht voor een inclusieve inrichting van de openbare ruimte.

- **Stikstof**

Zeker rondom Natura 2000 gebieden gelden striktere (Europese) eisen voor het beperken van de stikstofuitstoot. De komende jaren zal de stikstofuitstoot verder gereduceerd moeten worden. Dit heeft gevolgen voor de landelijke en regionale mobiliteitsontwikkeling.

Hoofdstuk 3: Belangrijkste opgaven en inspanningen

3.1 Principes en opgaven

Hoofdstuk 2.3 beschrijft de belangrijkste beleidsmatige ambities van de gemeente Ooststellingwerf. We hebben collega's van verschillende beleidsvelden binnen de gemeente Ooststellingwerf uitgenodigd om, rekening houdend met de nieuwste trends en ontwikkelingen, die mobiliteitsopgaven te bepalen die bijdragen aan het bereiken van deze beleidsambities. Mobiliteit is daarmee geen doel op zich maar is een middel om de ambities van de gemeente te bereiken. De uitkomsten van deze gesprekken kunnen worden samengevat in de volgende mobiliteitsprincipes en mobiliteitsopgaven.

No	Mobiliteitsprincipe	Mobiliteitsopgave	Gunstig effect op
1	Fossielvrij verkeer en vervoer	Door in te zetten op fossielvrij verkeer werken we toe naar nul schadelijke uitstootgassen voor het milieu. We dragen daarmee bij aan een CO ₂ -neutraal Ooststellingwerf in 2030.	Duurzaamheid, Gezondheid
2	Klimaatadaptieve inrichting van de openbare ruimte	Mobiliteit heeft een belangrijke rol in de totstandkoming van de ruimtelijke inrichting van onze kernen. Door een inrichting na te streven die ruimte geeft voor waterberging en vergroening dragen we bij aan het tegengaan van klimaatverandering.	Duurzaamheid, Gezondheid
3	Een inclusieve openbare ruimte	We zetten in op een beweegvriendelijke en inclusieve inrichting van onze openbare ruimte.	Gezondheid
4	Een bereikbaar Ooststellingwerf voor alle vervoerstypes	We houden Ooststellingwerf bereikbaar voor alle vervoerstypes (lopen, fietsen, OV en auto). Goede bereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen zoals zorg, scholing, wonen, werk en recreatie is essentieel voor de aantrekkingskracht van onze regio op bedrijven, inwoners en bezoekers.	Bereikbaar
5	Een bereikbaar Ooststellingwerf voor iedereen	We houden Ooststellingwerf bereikbaar voor iedereen. Door de beperkte beschikbaarheid van openbaar vervoer, de vergrijzing en het stijgend aandeel mensen zonder eigen vervoer vragen bepaalde specifieke doelgroepen zoals lage inkomens en ouderen daarin extra aandacht.	Bereikbaar
6	Zo min mogelijk verkeersslachtoffers in Ooststellingwerf	We zetten in op een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 en streven naar nul verkeersslachtoffers in Ooststellingwerf in 2050	Veiligheid
7	Mobiliteit gebeurt zoveel mogelijk lopend en op de fiets	Met onze mobiliteitskeuzes zetten in op een toename van het aandeel mensen dat kiest voor een vorm van actieve mobiliteit (fiets of lopen). Actieve mobiliteit zorgt voor meer beweging en heeft een positief effect op de gezondheid van onze inwoners en bezoekers	Gezondheid, Veiligheid, Duurzaamheid

3.2 Inspanningenmatrix

Om te werken aan deze 7 principes en bijbehorende opgaven stellen we voor om in te zetten op 10 onderliggende inspanningen. In onderstaande maatregelen laten we zien aan welk principe de inspanning bijdraagt. Elk principe wordt door minstens twee maatregelen ondersteund.

No	Maatregel	Fossielvrij vervoer	Klimaatadaptieve inrichting	Inclusieve openbare ruimte	Bereikbaar voor alle vervoerstypen	Bereikbaar voor iedereen	Zo min mogelijk slachtoffers	Zoveel mogelijk lopen/fietsend
1	Inzetten op het versterken van bestaande kernen helpt vervoersbewegingen voorkomen							
2	Het inclusief inrichten van de openbare ruimte							
3	Openbare ruimte inrichten vanuit perspectief voetganger en de fietser							
4	Versterken van de kwaliteit van het fiets- en wandelnetwerk							
5	Versterken van het OV-netwerk							
6	Bevorderen van autodelen en deelmobiliteit							
7	Het verschon en van mobilit eit door in te zetten op een transitie van fossiele naar duurzame brandstoffen							
8	Aanpak knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid							
9	Gedrag scampagnes veilig, duurzaam							
10	Handhaven afgesproken verkeersregels							

Hoofdstuk 4: De inspanningen uitgewerkt

In hoofdstuk 3 zijn 10 inspanningen benoemd die we kunnen uitvoeren om een bijdrage te leveren aan zeven mobiliteitsprincipes. Deze inspanningen worden in dit hoofdstuk verder toegelicht en uitgewerkt.

Strategie: ordening die bijdraagt aan behalen 7 principes

Om de 7 principes uit hoofdstuk 3 te bereiken kiezen we voor een strategie die bestaat uit voorkomen, veranderen en verschonen.

1. Eerst wordt gekeken naar de inrichting van de openbare ruimte, en hoe die onnodige vervoersbewegingen helpt voorkomen/verminderen. Dit is het meest efficiënt voor het beperken van fossiele uitstoot. Bijkomend voordeel is dat dit het meest bijdraagt aan een inclusieve samenleving voor alle doelgroepen.
2. Vervolgens wordt gekeken naar het veranderen van het type vervoersmiddel. Dit volgens het STOMP-principe. Dit zorgt ervoor dat als er vervoer nodig is, dit zoveel mogelijk duurzaam vervoer is en dat vervoersbewegingen bijdragen aan meer lichamelijke beweging.
3. **Waar gebruik van gemotoriseerd vervoer niet kan worden voorkomen, wordt ingezet op het verschonen van vervoer. Dit heeft de minste winst op een leefbare inrichting van de openbare ruimte, maar draagt wel bij aan het bereiken van de duurzaamheidsambities van de gemeente.**

In de beschrijving van de inspanningen vanaf hoofdstuk 4.1 tot en met hoofdstuk 4.7 wordt deze volgorde gehanteerd.

4.1 Inzetten op het versterken van bestaande kernen helpt vervoersbewegingen voorkomen

Aanpak: Voorkomen/verminderen van mobiliteit

Mobiliteit is een middel om twee plaatsen met elkaar te verbinden. Hoe korter deze verbinding, hoe minder vervoersbewegingen er nodig zijn. Kortere verbindingen bieden bovendien ook een kans om meer reizen per fiets of te voet af te leggen.

Het verminderen van vervoersbewegingen is de eerste strategie om mobiliteit te verduurzamen. Dit vraagt om het toepassen van het principe *kwalitatieve verdichting*. Dit houdt in dat bestaande kernen het uitgangspunt zijn bij nieuwe ontwikkelingen. Denk aan de komst van voorzieningen, woningen en bedrijfslocaties.

Hogere dichtheden hebben als bijkomstig voordeel dat het bestaande voorzieningen versterkt en in stand houdt. Hieronder ook de regionale openbaarvervoersverbindingen. Inzetten op versterken van bestaande kernen draagt daarmee positief bij aan de lokale en regionale bereikbaarheid en helpt preventief tegen bereikbaarheidsarmoede.

Door woningen voor ouderen en mensen met een beperking in het hart van bestaande kernen te plaatsen, blijven dagelijkse voorzieningen en contact ook voor deze doelgroep toegankelijk, wat de positieve gezondheid van deze kwetsbare groepen bevordert.

Aanbevelingen:

- Onderzoek hoe je bestaande kernen kunt nemen als uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen. Dit voorkomt onnodige mobiliteit.
- Onderzoek of het mogelijk is om mensen met een beperking en ouderen in het hart van deze bestaande kernen te huisvesten. Dit kan worden opgepakt in samenhang met de regionale woonzorgvisie, die al uitgaat van het huisvesten van minder valide ouderen 'rondom de bestaande' zorginfrastructuur'.

4.2 Het inclusief inrichten van de openbare ruimte

Aanpak: Veranderen type vervoersmiddel

Om de openbare ruimte in te richten vanuit eenieder behoefte, zal de gemeente inspanningen moeten verrichten om de openbare ruimte inclusief in te richten. Er zijn diverse groepen mensen met een beperking te onderscheiden, die allen een eigen behoefte meebrengen:

- **Rolstoelgebruikers:** Voor rolstoelgebruikers is het essentieel dat trottoirs, paden en oversteekplaatsen breed genoeg zijn en geen obstakels bevatten.
- **Visueel beperkten:** Voor mensen met een visuele beperking zijn geleidelijnen, tactiele markeringen en goed contrast tussen oppervlakken belangrijk. Denk aan voelbare ribbels op zebrapaden en duidelijke bewegwijzering.
- **Slechthorenden:** Voor slechthorenden zijn visuele signalen, zoals knipperende lichten bij oversteekplaatsen, van groot belang.
- **Mensen met mobiliteitsproblemen:** Een goede inrichting van de openbare ruimte houdt rekening met comfortabele zitplaatsen, en rustpunten voor ouderen en anderen die moeite hebben met lopen.
- **Mensen met cognitieve beperkingen:** Duidelijke bewegwijzering, eenvoudige taal en overzichtelijke indelingen zijn belangrijk voor mensen met een cognitieve beperking.

In het Handboek inrichting openbare ruimte is in meer detail vastgelegd wat de inrichting van de openbare ruimte vraagt van mensen met een beperking. Het inrichten van de openbare ruimte vanuit de behoefte van deze doelgroepen is cruciaal om Ooststellingwerf voor iedereen bereikbaar te houden.

Aanbevelingen:

- Betrek bij inrichtings- en herinrichtingskeuzes mensen met een beperking. Voer samen met hen een schouw uit door de bestaande kernen en voeg indien nodig geleidelijnen, toegankelijke oversteekplekken (bij voorkeur met middengeleider), markeringen, visuele signalen en rustpunten toe.
- Bij het proces voor het opstellen van de mobiliteitsvisie kan samen met mensen met een beperking worden geïnventariseerd wat de meest kwetsbare punten zijn binnen de gemeente op het gebied van toegankelijkheid. De belangrijkste aandachtspunten kunnen als speerpunt in de visie worden opgenomen. Het meerjaren uitvoeringsplan (zie ook hoofdstuk 5.2) kan vervolgens worden gebruikt als instrument om deze punten zo goed als mogelijk is te verhelpen.

4.3 Openbare ruimte inrichten vanuit perspectief voetganger en de fietser

Aanpak: Veranderen type vervoersmiddel

De tweede strategie is om de mobiliteitskeuze van mensen te veranderen. De inrichting van het straatbeeld bepaalt voor een deel de mobiliteitskeuze van de weggebruiker. Daarom hanteren we het STOMP-principe.

Wat is het STOMP-principe?

STOMP is een afkorting die staat voor **S**tappen, **T**rappen, **O**penbaar Vervoer, **M**obility as a Service, **P**ersonenvervoer. Mobility as a Service is een term die verwijst naar deelmobiliteit. Het STOMP-principe geeft bij de indeling van de openbare ruimte eerst prioriteit aan wat de voetganger nodig heeft voor een aantrekkelijke en veilige inrichting (stappen), vervolgens aan de fietser (trappen) pas als laatste aan de personenauto. Dit betekent dat de ruimtelijke ordening vooral wordt ingericht vanuit perspectief van de voetganger en de fietser. Dit geeft de gemeente kans om actieve mobiliteit te stimuleren en de weginrichting veiliger te maken voor alle gebruikers.

Gebieden met een STOMP-inrichting worden gekenmerkt door brede en vrij liggende voet- en fietspaden en een autoluwe of zelfs autovrije inrichting. Bij een autoluwe inrichting is de auto te gast, en zijn de maximale snelheden aangepast op het tempo van de fietser en de voetganger. Bij een autovrije inrichting reikt de ruimte voor de auto niet tot aan de voordeur, maar kent deze specifieke grenzen aan de rand van een gebied waar de auto wel- en niet welkom is. Naast bepaalde delen binnen de bebouwde kom zijn recreatieve gebieden bij uitstek gebieden die autoluw of autovrij kunnen worden ingericht.

Het faciliteren van autogebruik neemt veel ruimte in beslag. Met een transitie naar fietsen en wandelen kan ruimte worden gecreëerd. Zo kan er meer kwalitatief groen worden toegevoegd die de toenemende hittestress in de openbare ruimte tegengaat. Ook kan die ruimte worden benut voor de aanleg van waterberging en waterafvoer. In veel autogeoriënteerde gebieden ontbreekt nu deze ruimte om deze waarden aan de openbare ruimte toe te voegen.

Tot slot ontstaat er ruimte voor het beweegvriendelijk en inclusief inrichten van de openbare ruimte. Op en rond brede en losliggende voetpaden is er ruimte voor het faciliteren van zitgelegenheden en speelelementen. Er ontstaat meer ruimte voor mensen met een beperking, zoals rolstoelgebruikers. Al met al bevordert denken vanuit het perspectief van de voetganger en de fietser een inclusieve en beweegvriendelijke openbare ruimte.

Aanbevelingen:

- Committeer aan het STOMP-principe bij de inrichting van de openbare ruimte. Richt de openbare ruimte primair in vanuit de behoefte van voetgangers en fietsers. Benut grootonderhoud de komende jaren om de komende jaren dit STOMP-principe in de praktijk toe te passen
- Onderzoek welke straten nodig blijven voor de auto om bereikbaarheid te blijven garanderen, en onderzoek welke gebieden autoluw of zelfs autovrij kunnen worden ingericht.
- Onderzoek de mogelijkheden voor een autoluwe of autovrije inrichting van recreatieve gebieden en natuurgebieden

4.4 Versterken van de kwaliteit van het fiets- en wandelnetwerk

Aanpak: Veranderen type vervoersmiddel

Het versterken van de kwaliteit van het fiets- en wandelnetwerk sluit aan bij de strategie om de mobiliteitskeuze van mensen te veranderen. Een fiets- en wandelnetwerk dat kwalitatief op orde is kenmerkt zich door de volgende aspecten:

- Gebruik van het netwerk is en voelt veilig
- Gebruik van het netwerk is en voelt efficiënt en levert dus geen onnodig tijdverlies op
- Gebruik van het netwerk wordt beleefd als aantrekkelijk
- Gebruik van het netwerk wordt beleefd als comfortabel

Het aanleggen van snelle regionale fietsverbindingen (zogenaamde *doorfietsroutes*) kan het gebruik van de fiets ook stimuleren voor het overbruggen van verschillende regio's. Het biedt daarmee een gezond en duurzaam alternatief voor de auto.

Het aanleggen van hoogwaardige regionale fietsverbindingen naar de recreatieve gebieden voorkomt automobiliteit naar natuurgebieden en is een belangrijke randvoorwaarde voor een verdere autoluwe of zelfs autovrije inrichting van deze gebieden.

De autobereikbaarheid van Ooststellingwerf kent op dit moment geen grote knelpunten op het gebied van bereikbaarheid en krijgt geen prioriteit in onze inspanningen.

Aanbevelingen:

- Zet in op het versterken van de kwaliteit van het fiets- en wandelnetwerk. De gemeente kan regie nemen op deze aspecten door te zorgen voor:
 - Een compleet fiets- en wandelnetwerk zodat snel van A naar B kan worden gefietst/gewandeld.
 - Een veilige fietsbeleving. Dit kan worden versterkt door het aanleggen van vrij liggende fiets- en voetpaden
 - Een voorrangssituatie voor fietsers en voetgangers in conflictsituaties met andere weggebruikers
 - Het afwaarderen van de snelheid van gemotoriseerd verkeer in ruimtes waar ook gefietst en gewandeld wordt
 - Een aantrekkelijke fietsomgeving door routes te verbinden met het groen, en voldoende faciliteiten zoals rustpunten en watertappunten aan te bieden.
 - Zorg te dragen voor de beschikbaarheid van voldoende en eenvoudig te bereiken fietsparkeerplekken
- Ook hiervoor geldt dat niet alles gelijktijdig kan worden uitgevoerd. Prioriteit ligt op verbindingen binnen en tussen de lokale kernen, doorfietsroutes naar regionale kernen en verbindingen met de recreatieve en natura-2000 gebieden. Deze prioritering kan in het traject van het opstellen voor een mobiliteitsvisie verder worden bepaald en vervolgens in het meerjaren uitvoeringsplan worden vastgelegd.
- Om verder te prioriteren welke routes als eerste verbeterd moeten worden, kan als onderdeel van de mobiliteitsvisie een enquête worden verstuurd naar inwoners met hun wensen en aandachtspunten.

4.5 Versterken van het OV-netwerk

Aanpak: Veranderen type vervoersmiddel

Sommige afstanden zijn te ver om lopend of op de fiets af te leggen. Dit geldt bijvoorbeeld voor het overbruggen van verschillende regio's. Met name een deel van de bovenlokale voorzieningen zijn in Ooststellingwerf niet beschikbaar. Daarom blijft toegang naar bovenlokale kernen als Leeuwarden, Assen en Groningen cruciaal. Deze verbindingen zijn ook de poort voor verder reizen met het openbaar vervoer, zoals vervoer van en naar de Randstad.

Ooststellingwerf kent een aantal busverbindingen, die voornamelijk lopen via de kern Oosterwolde naar Wolvega en Leek/Groningen. Deze busverbindingen zijn door bezuinigingen in het verleden op het openbaar vervoer beperkt beschikbaar. Veel van deze verbindingen vallen namelijk onder de noemen niet-rendabele lijnen.

Een openbaar vervoersnetwerk kan voor langere afstanden een duurzaam alternatief zijn voor de auto. Dan moet openbaar vervoer beschikbaar, betrouwbaar en betaalbaar zijn. Zonder de aanwezigheid van deze randvoorwaarden zien mensen het openbaar vervoer niet als een volwaardig substituuut. Door bezuinigingen is in het afgelopen decennium met name de beschikbaarheid van openbaar vervoer op diverse plaatsen en tijdstippen onder druk. De verantwoordelijkheid om te zorgen voor een dekkend openbaar vervoersnetwerk is een rol van de provincie Fryslân. De gemeente heeft op deze ontwikkeling relatief weinig invloed. Wel is het belangrijk om in provinciale netwerken deel te blijven nemen en aan te sturen op een beschikbaar en betaalbaar OV-netwerk, en in een landelijk en regionaal netwerk aan te blijven sturen op de komst van de Lelylijn met bijbehorende aftakkingen richting de kernen van Ooststellingwerf. De nieuwe provinciale concessieregeling, waarmee de gemeente investeert in meer en frequentere lijnverbindingen is hierbij een stap in de goede richting.

Voor een deel van de inwoners binnen de gemeente is regelmatig gebruik van het openbaar vervoer niet betaalbaar. Omdat deze doelgroep vaak ook niet beschikt over een auto dreigt voor deze doelgroep bereikbaarheidsarmoede. Naar voorbeeld van gemeente 't Hogeland is het interessant om verder te onderzoeken of de gemeente haar openbaar vervoer gratis beschikbaar kan stellen.

Waar de gemeente meer invloed op heeft is het versterken van de ketenmobiliteit. Dit wil zeggen: het verbinden van de wel beschikbare openbaar vervoershaltes op het lokale fietsnetwerk. Het versterken van de ketenmobiliteit is een aanpak om de regionale verbindingen te versterken.

Voor mensen met een beperking is het publiek vervoer van essentieel belang om bereikbaarheid van de voorzieningen in stand te houden.

Aanbevelingen:

- Benadruk in de mobiliteitsvisie het belang voor een bereikbaar, beschikbaar en betaalbaar openbaar vervoersysteem. Benut de externe bijeenkomsten (zie hoofdstuk 5.1) om hierover met de provincie in gesprek te gaan.
- Benadruk in de mobiliteitsvisie het belang van de komst van een Lelylijn, maar wel met regionale OV-aftakkingen van en naar Ooststellingwerf. Zo profiteert de hele regio van de nieuwe spoorlijn. Benut de externe bijeenkomsten (zie hoofdstuk 5.1) om hierover met het Rijk en provincie in gesprek te gaan.
- Onderzoek de mogelijkheden om naar voorbeeld van 't Hogeland openbaar vervoer gratis aan te bieden. Dit past binnen het principe *bereikbaar voor iedereen*.

- Onderzoek de mogelijkheden waar de ketenmobiliteit verder versterkt kan worden, onder meer door:
 - Het aanbrengen van comfortabele fietsparkeerplekken bij halteplaatsen
 - Het plaatsen van overdekte halteplaatsen met zitvoorziening
 - Het aanbrengen van veilige voetpaden van en naar bushaltes
 - Het faciliteren van deelmobiliteit, zoals de deelfiets en de elektrische deelscooter
 Ook hiervoor geldt mogelijk een prioritering die opgenomen kans worden in de visie en vervolgens kan worden uitgewerkt in het meerjaren uitvoeringsplan
- Continueren van de huidige inzet en inspanningen op het gebied van publiek vervoer

4.6 Bevorderen van autodelen en deelmobiliteit

Aanpak: Veranderen type vervoersmiddel

Het faciliteren van deelmobiliteit heeft in het afgelopen decennium aan aandacht gewonnen, voornamelijk in de grotere steden en biedt daar een volwaardig alternatief voor de (tweede) auto. In haar programma Duurzaamheid geeft de gemeente aan dat het deelmobiliteit ook in Ooststellingwerf als een interessante optie ziet. Momenteel is er ook al sprake van een aanbieder van een deelauto en worden er diverse deelfietsen aangeboden.

De rol van de gemeente is om ruimte te bieden aan nieuwe aanbieders van deelmobiliteit voor de exploitatie van hun ideeën en plekken ter beschikking te stellen in de openbare ruimte voor het aanbieden van deelvervoer. Bij meerdere aanbieders kan de gemeente besluiten om de deelmobiliteit aan te besteden.

Voor deelmobiliteit zijn daarbij dezelfde voorwaarden van toepassing als op het openbaar vervoer. Dit wil zeggen: beschikbaar, betrouwbaar en betaalbaar. Op dit moment is deelmobiliteit slechts beperkt beschikbaar en betrouwbaar. Dit komt door het geringe aanbod. Om als volwaardig substituum te dienen voor de auto dient de gebruiker zekerheid te hebben dat er altijd een deelauto in de buurt beschikbaar is. Ook is de betaalbaarheid van deelmobiliteit voor met name lagere inkomens een beperking in het gebruik ervan. Bij nieuwe aanbieders kan de gemeente inzetten op het versterken van de kenmerken beschikbaarheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid. Bij het toewijzen van nieuwe plekken is het verstandig om deelmobiliteit te organiseren bij OV-haltes, zodat deelmobiliteit de ketenmobiliteit versterkt.

Autodelen

Een specifiek voorbeeld van deelmobiliteit waar de gemeente meer invloed op kan hebben is het bevorderen van autodelen. In Ooststellingwerf is de gezamenlijkheid relatief groot, wat de kansen voor autodelen vergroot. Met autodelen hebben meerdere huishoudens één auto. Op dit moment zijn er al deelconcepten in de markt die autodelen aanbieden, zoals het Automaatje en Blablacar. Dit verhoogt de beschikbaarheid en betaalbaarheid van het vervoersnetwerk. Autodelen is nog niet in alle kernen beschikbaar en wordt maar op kleine schaal toegepast. De gemeente kan autodelen stimuleren door bij inwoners en bedrijven de mogelijkheden van deelautoconcepten meer onder de aandacht te brengen, en zo de bekendheid ervan te vergroten.

Aanbevelingen:

- Gebruik het proces van de mobiliteitsvisie om met de markt in gesprek te gaan over initiatieven op het gebied van deelvervoer en te laten weten dat de gemeente openstaat voor deze initiatieven. Selecteer aanbieders van deelvervoer op hun bijdrage aan een beschikbaar, betrouwbaar en betaalbaar vervoersnetwerk.

- Neem in de mobiliteitsvisie op welke plaatsen geschikt zijn voor het aanbieden van deelmobiliteit. Stuur op geschiktheid dicht bij bestaande OV-locaties en stel deze vervolgens beschikbaar aan marktpartijen voor deelmobiliteit. In combinatie met mogelijkheden voor ketenmobiliteit ontstaan op deze plaatsen op deze manier zogenaamde vervoershubs.
- Stimuleer autodelen door de mogelijkheden van deelautoconcepten meer onder de aandacht te brengen door inzet van sociale media, website en mogelijk een lokale campagne.

4.7 Het verschonen van mobiliteit door in te zetten op een transitie van fossiele naar duurzame brandstoffen

Aanpak: Verschonen van mobiliteit

Als het verminderen en veranderen van mobiliteit beiden niet toereikend blijken te zijn en de auto nodig blijft voor het verplaatsen van A naar B, kan de gemeente inzetten op het verschonen van gemotoriseerd verkeer. Dit heeft niet het effect op het gebied van verkeersveiligheid en ruimtegebruik, maar draagt wel bij aan nul emissie verkeer, met positieve gevolgen voor luchtkwaliteit en volksgezondheid van dien.

Goede voorbeeld geven

Het verschonen van mobiliteit begint bij elektrificatie van het eigen wagenpark van de gemeente en het terugdringen van de eigen CO₂-voetafdruk. Dit heeft invloed op de wijze van vervoer van medewerkers, leveranciers en andere partners van de gemeente. Het goede voorbeeld geven als organisatie is echter randvoorwaardelijk om de boodschap uit te dragen aan bedrijven, inwoners, instellingen en bezoekers dat de gemeente sterker in wil zetten op nul-emissie in 2030.

Regie voeren op elektrisch laden

Vervolgens kan de gemeente elektrisch rijden faciliteren door het plaatsen van laadpalen. Laadpalen kunnen ofwel worden geplaatst op verzoek van inwoners/bedrijven ofwel strategisch door de gemeente. Met name het strategisch plaatsen van laadpalen geeft de gemeente een instrument in handen om te bepalen waar in de toekomstige situatie een cluster van parkeren ontstaat. Door locaties te kiezen aan de randen van wijken en autogeoriënteerde plekken kan de gemeente sturen op waar geen autoverkeer ontstaat en hiermee het autoluwe karakter van bepaalde zones verder kracht bijzetten.

Faciliteren ontwikkelingen alternatieve brandstoffen

Naast elektrisch rijden spelen binnen de gemeente Ooststellingwerf diverse ontwikkelingen op het gebied van alternatieve brandstoffen. Waterstof is een mogelijke nul-emissie energiebron die kan dienen als alternatief voor fossiele brandstof. Andere energiebronnen die kansen bieden zijn biogas en HVO100. Bij de implementatie van alternatieve brandstoffen heeft de gemeente een faciliterende rol. Zo kan de gemeente locaties toekennen voor waterstoftankstations in de openbare ruimte.

Bedrijfsgerichte aanpak

De gemeente kan het belang van nul-emissie verder uitdragen door in samenwerking met bedrijven een medewerkersgerichte aanpak te starten. Hierin brengt de gemeente de voetafdruk van een bedrijf in kaart en geeft het aan welke inspanningen passend zijn voor het terugdringen van het gebruik van fossiele brandstoffen door woon-werkverkeer. Voorbeelden die een bedrijf samen met de gemeente kan aanbieden zijn een Leaseplan voor een fiets of een E-bike of het opzetten van een carpoolregeling. Dit kan zeker bij grotere werkgevers een aanzienlijke impact hebben op gebruik van fossiele brandstoffen binnen de gemeente door toedoen van mobiliteit. Een goed startpunt voor een bedrijfsgerichte aanpak is de eigen gemeentelijke organisatie.

Aanbevelingen:

- Verduurzaam het eigen wagenpark en geef privileges bij inkoop aan zero-emissie vervoer
- Bepaal in de mobiliteitsvisie zones waar parkeren in de toekomst gewenst is. Faciliteer op deze strategische plekken de laadpalen voor elektrisch rijden.
- Faciliteer en ondersteun initiatieven op het gebied van alternatieve, duurzame brandstoffen. Verken in het proces van de mobiliteitsvisie welke partijen dit zijn en waar ze behoefte aan hebben, zodat faciliteren en ondersteunen concreet ingevuld kunnen worden.
- Organiseer in het kader van de mobiliteitsvisie met de grootste werkgevers en logistieke partners binnen Ooststellingwerf een bijeenkomst waarin de voetafdruk van deze partijen inzichtelijk wordt gemaakt. Stel gezamenlijk een plan van aanpak op hoe deze terug te dringen en wie daarin welke rol neemt.

4.8. Aanpak knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid

Hoofdstukken 4.8, 4.9 en 4.10 raken minder aan de strategieën voor het behalen van de principes rondom het behalen van de doelen op het gebied van een duurzame en vitale leefomgeving. Wel zijn ze belangrijk om te benoemen omdat ze essentieel zijn voor het behalen van het principe zo min mogelijk verkeersslachtoffers. Zo ontstaat er een compleet beeld van de inspanningen die verder uitgewerkt moeten worden in de mobiliteitsvisie om de 7 principes te behalen.

De gemeente Ooststellingwerf heeft in 2022 het Strategisch Plan Verkeersveiligheid vastgesteld. Aan de hand van negen themalijnen is richting bepaald in de onderwerpen die de gemeente belangrijk vindt op het gebied van verkeersveiligheid. De thema's zijn: veilige infrastructuur, heterogeniteit in het verkeer, technologische ontwikkelingen, kwetsbare verkeersdeelnemers, onervaren verkeersdeelnemers, rijden onder invloed, snelheid in het verkeer, afleiding in het verkeer en verkeersovertreders. Vervolgens is in een risicoanalyse bepaald welke thema's als eerste moeten worden opgepakt om zo een bijdrage te leveren aan de doelstelling van 0 verkeersslachtoffers in 2050. Dit zijn 30- en 60 km/uur wegen, fietsers (senioren) en beginnende bestuurders en jongeren. Conform het vastgestelde uitvoeringsprogramma gaat de gemeente hier de komende jaren mee aan de slag.

Een aantal van deze maatregelen heeft specifiek invloed op infrastructuur. Deze worden hieronder genoemd.

30- en 60 km/uur wegen en bijpassende weginrichting

Ooststellingwerf kent een aantal locaties die onveilig zijn of als onveilig worden ervaren. Belangrijke oorzaak is dat er te hard gereden wordt. Door het verminderen van de maximale snelheid van 80 naar 60 km/u (buitengebied) en 50 naar 30 km/u (bebouwde kom) kan de verkeersveiligheid worden verbeterd. Dit kan worden versterkt door een weginrichting die past bij deze nieuwe maximale snelheid. Waar noodzakelijk kunnen aan de weginrichting snelheidsremmende maatregelen worden toegevoegd.

Met name in het buitengebied geldt dat er vaak sprake is van gemengd verkeer van fietsers en gemotoriseerd (landbouw)verkeer, en dat dit situaties oplevert die als gevaarlijk worden ervaren. Omdat het meestal niet te doen is om daar overal een vrije rijloper voor fietsers aan te leggen, is het verlagen van de snelheid hiervoor bij uitstek de maatregel om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Bijkomstig voordeel van het verminderen van de maximale snelheid is dat dit positieve effecten heeft voor het milieu. Het terugdringen van de snelheid binnen de bebouwde kom biedt bij herinrichting ruimte om de weginrichting aan te passen en de openbare ruimte in te richten vanuit het perspectief van voetgangers en fietsers.

Snellere fietsen en grotere auto's

We zien een forse toename van het aandeel elektrische fietsen, zoals E-bikes en speed pedelecs. De huidige fietspaden zijn vaak niet ingericht voor de snelheden van deze fietsen. Mogelijk leidt dit op diverse plekken binnen de gemeente tot onveilige situaties en zal een herinrichting moeten worden verricht. Volgens de methodiek van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid beoordeelt de gemeente periodiek of en voor welke plekken dit geldt. Deze methodiek geldt ook voor het toegenomen formaat van auto's en busjes. Niet overal sluit dit formaat aan bij de weginrichting en mogelijk ontstaat hier een verhoogd risico voor onveilige situaties

Schoolomgevingen (infra)

Ooststellingwerf vindt het belangrijk dat de inrichting van schoolomgevingen veilig is. Met name bij het halen en het wegbrengen van kinderen ontstaat een piek van verkeersdeelnemers die leidt tot onveilige situaties. De aanpak van de verkeersveiligheid bij schoolomgevingen is onderdeel van de knelpuntenlijst in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van de gemeente.

Aanbeveling:

- Volg bij de uitwerking van de mobiliteitsvisie de al vastgestelde kaders in het SPV. De gemeente kan regie nemen op de verkeersveiligheid door:
 - De maximale snelheid te verlagen en indien nodig snelheidsremmende maatregelen toe te voegen
 - De weginrichting aan te laten sluiten bij de aangegeven maximale snelheid
 - Waar mogelijk fietsers en voetgangers op een eigen rijbaan te plaatsen en conflictsituaties met gemotoriseerd verkeer te voorkomen
 - Bij inrichtings- of herinrichtingsvraagstukken rekening te houden met hogere snelheden van elektrische fietsen.
 - Voor in het kader van de mobiliteitsvisie een schouw uit rond schoolomgevingen en benoem de voornaamste knelpunten. Onderzoek in welke mate infrastructurele maatregelen kunnen bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheidssituatie en leg deze maatregelen vast in het meerjaren uitvoeringsplan.

4.9 Gedragscampagnes

Veel van de opgaven op het gebied van verkeersveiligheid worden niet opgelost met een andere weginrichting. Voor die zaken worden diverse gedragscampagnes op het gebied van verkeersveiligheid uitgevoerd. De belangrijkste groepen om op in te zetten bij gedragscampagnes op het gebied van verkeersveiligheid zijn kwetsbare deelnemers, onervaren verkeersdeelnemers en deelnemers met een risico op het vertonen van ongewenst gedrag.

Kwetsbare verkeersdeelnemers

Onder de noemer kwetsbare verkeersdeelnemers vallen veelal senioren. Met het ouder worden neemt de mobiliteit af. Toch vinden we het belangrijk om actief te blijven en te blijven lopen en fietsen. Dit draagt bij aan het gezond blijven en behoud van de mogelijkheid op vervoer naar contacten en voorzieningen. Onder de noemer Doortrappen organiseren provincie en gemeente een breed pakket aan activiteiten die ouderen langer laten fietsen in het verkeer.

Onervaren verkeersdeelnemers

Onder de noemer *onervaren verkeersdeelnemers* vallen veelal jongeren. In het kader van jong geleerd is oud gedaan is het cruciaal dat kinderen al vanaf jonge leeftijd wordt aangeleerd wat gewenst rijgedrag is in het verkeer. Verkeerseducatie voor jongeren is een belangrijk speerpunt van de provincie en zelfs een

randvoorwaarde van provinciale subsidieverstrekking. Verkeerseducatie voor jongeren verloopt doorgaans in samenwerking met de scholen.

Voorkomen van ongewenst gedrag

Constante aandacht voor verkeerseducatie blijft nodig om onveilig gedrag in het verkeer te voorkomen. Daarom voert de gemeente, vaak in samenwerking met de provincie, een serie campagnes uit om een aantal veelvoorkomende valkuilen te voorkomen. Denk hierbij aan rijden onder invloed, te hoge snelheid in het verkeer en afleiding in het verkeer (mono).

Schoolomgevingen (gedrag)

Veilige schoolomgevingen zijn vaak het gevolg van gedragskeuzes van ouders en niet van een verkeerde weginrichting. Samen met scholen kan daarom worden bekeken hoe we deze gedragskeuzes kunnen beïnvloeden. Dit kan bijvoorbeeld door het organiseren van een serie autoloze schooldagen waarin ouders worden opgeroepen niet met de auto te komen en de weg wordt afgesloten voor autoverkeer. Deze bijeenkomsten kunnen samengaan met educatie vanuit de gemeente en de school over het belang van fietsen en wandelen voor de lokale veiligheid.

Ook op het gebied van duurzaamheid kunnen verschillende campagnes worden uitgevoerd om inwoners, ondernemers en bezoekers bewust te maken dat duurzame mobiliteitskeuzes een positief effect kan hebben op veiligheid, gezondheid en milieu. Dergelijke campagnes staan in het teken van het stimuleren en belonen van fietsgebruik, gebruik van openbaar vervoer of carpoolen. Ook kan de gemeente door middel van deze campagnes de mogelijkheden voor deelmobiliteit en autodelen actiever onder de aandacht brengen bij inwoners en bezoekers.

Aanbeveling:

- Continueer de bestaande inzet op het gebied van verkeersveiligheidscampagnes. Onderzoek in het kader van de mobiliteitsvisie of er mogelijk specifieke campagnes op het gebied van verkeersveiligheid aan het aanbod moeten worden toegevoegd.

4.10. Handhaven afgesproken verkeersregels

Tot slot zijn er regels afgesproken die de verkeersveiligheid helpen borgen. Het is een verantwoordelijkheid van de gemeente om deze verkeersregels samen met de politie te helpen handhaven. Zonder regulering van afgesproken regels heeft het opstellen van regels, het organiseren van verkeerseducatie en investeren in een andere weginrichting slechts beperkt effect. Handhaving is daarmee een cruciaal onderdeel van het bereiken van nul verkeersslachtoffers in 2050.

Aanbeveling:

- Continueer samen met de politie het handhaven op afgesproken verkeersregels om ongewenst rijgedrag te minimaliseren.

Hoofdstuk 5: Aanbevelingen voor het vervolg

Deze startnotie is de opmaat voor het opstellen van een mobiliteitsvisie. En in het bijzonder een mobiliteitsvisie die bijdraagt aan het behalen van de doelen op het gebied van energie en klimaat, met als meest concreet voorbeeld een CO₂-neutraal Ooststellingwerf in 2030.

In hoofdstuk 5 benoemen we vervolgstappen die de gemeente kan nemen om van een startnotitie tot een (duurzame) mobiliteitsvisie te komen. We sluiten af met een aantal aanbevelingen voor het proces om tot een mobiliteitsvisie te komen.

5.1 Aanbevolen vervolgstappen

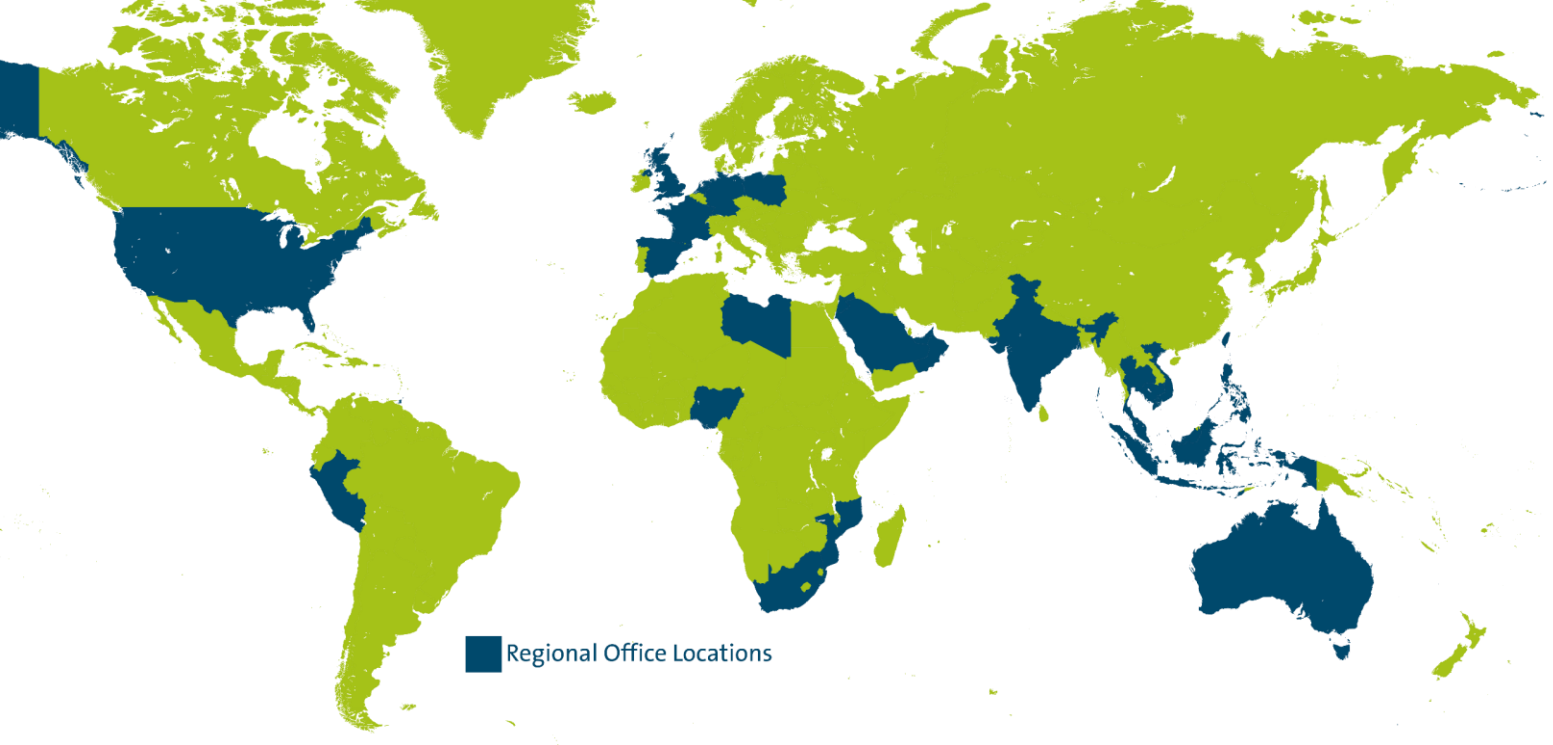
In het proces om te komen van deze startnotitie tot een duurzame mobiliteitsvisie raden wij de volgende stappen aan:

- **Ophalen bestuurlijk draagvlak** Draagvlak ophalen bij college en gemeenteraad of de hier beschreven principes, opgaven en inspanningen bestuurlijk ondersteund worden en dus verder uitgewerkt kunnen worden. Gedacht kan worden aan een plenaire bespreking van de belangrijkste uitkomsten van de startnotitie met college en gemeenteraad, of het organiseren van een aantal thematafels waar raadsleden met elkaar in gesprek kunnen gaan over de verschillende aan mobiliteit verbonden thema's.
- **Intern blijven verbinden** In het proces om tot deze startnotitie te komen is sterk ingezet op interne verbinding met aanpalende beleidsvelden binnen de gemeente. Deze verbinding is essentieel voor het versterken van de onderlinge relatie tussen de verschillende beleidsvelden binnen de gemeente. Deze verbinding leidt tot samenwerking tussen beleidsvelden aan verschillende opgaven en beleidsdoelstellingen, waardoor deze opgaven en doelen een grotere kans op realisatie hebben. In het proces om tot een mobiliteitsvisie te komen is het aan te raden om deze beleidsvelden te blijven verbinden. Zo kunnen de nieuwste beleidsinzichten gekoppeld blijven worden aan de mobiliteitsvisie, en benutten we de kansen op samenwerking optimaal. Denk bijvoorbeeld aan de nieuwe visie op recreatie, die na de zomer beschikbaar komt en waar nieuwe inzichten instaan die de doelstellingen op het gebied van mobiliteit kunnen helpen bereiken en omgekeerd.
- **Intern verder verdiepen** De benoemde inspanningen kunnen vervolgens verder worden verdiept door gebruik te maken van specifieke kennis die in de verschillende beleidsvelden aanwezig is. Op een aantal inspanningen zijn nog extra acties vereist, zoals het doen van onderzoek en data analyse om de precieze omvang en plek van de inspanning te kunnen bepalen. De aanbevelingen in de blauwe tekstblokken in hoofdstuk 4 beschrijft welke inspanningen verder verdiept kunnen worden.
- **Extern verbreden en verdiepen** Het verder uitwerken van de hier beschreven inspanningen met externen. Met externen worden verbonden maatschappelijke organisaties, ondernemers, inwoners en bezoekers van de gemeente bedoeld. Deze externen zijn niet betrokken bij het opstellen van deze startnotitie en kunnen waardevolle inzichten geven bij het verder uitwerken van de mobiliteitsvisie. Een aantal vormen hoe externen betrokken kunnen worden zijn:
 - Inzet **inwonerspanel** om via een enquête inzicht te krijgen in mobiliteitskeuzes en mobiliteitsvoorkeuren van onze inwoners.
 - **Rondetafel gesprekken** over de mobiliteitsthema's met belanghebbenden, betrokken maatschappelijke organisaties en collega overheden
 - **Eén op één gesprekken** met partijen waar we nog eens in de diepte mee door willen praten, bijvoorbeeld omdat ze kunnen helpen om bepaalde opgaven te realiseren.
 - **Inwonersbijeenkomsten** met mogelijkheid tot fysieke gesprekken voor één ieder die geïnteresseerd is in onze kernen.

5.2 Verdere aanbevelingen

Voor een zorgvuldig proces om tot een mobiliteitsvisie te komen, hebben we de volgende aanbevelingen voor het vervolg:

- **Behoud stevige ambitie** Het bestuur heeft ambitieuze doelen vastgesteld op het gebied van een leefbare inrichting van de openbare ruimte en een duurzame leefomgeving. Om deze doelen te kunnen bereiken zullen de ambities in de mobiliteitsvisie eveneens stevig moeten zijn. Uit een analyse van het huidige beleid blijkt dat de gemeente vooralsnog inzet op het goede voorbeeld geven en het stimuleren van gewenst gedrag. Om het behalen van de doelen echt kracht bij te zetten zal de gemeente in haar mobiliteitsbeleid sturend moeten zijn op het voorkomen, veranderen en verschonen van verkeer, voornamelijk door het maken van juiste inrichtingskeuzes. Dit ambitieniveau is in deze startnotitie aangehaald en zal ook in de visie een belangrijke plek moeten krijgen om de gestelde doelen te bereiken.
- **Maak doelen meetbaar** Om te kunnen evalueren de inspanningen leiden tot het bereiken van de 7 principes, zal de gemeente de effecten van haar inspanningen op deze principes meetbaar moeten maken. Uit de beleidsstudie blijkt dat nog niet op alle principes de gemeente al meetbare doelen heeft gesteld. Om het succes van de visie uiteindelijk te kunnen monitoren is aan te raden zowel de doelen als de inspanningen zoveel als mogelijk meetbaar vast te leggen.
- **Blijf inzetten op draagvlak** Mobiliteitskeuzes hebben sterke invloed op de beleving van de kwaliteit van de leefomgeving van inwoners, ondernemers en bezoekers en leiden daarom vaak tot maatschappelijke onrust. Mede daardoor liggen mobiliteitskeuzes vaak onder een vergrootglas. Een visie met stevige ambitie gedijt daarom vooral met voldoende bestuurlijk, intern en extern draagvlak. Een belangrijk onderdeel van het proces om tot een mobiliteitsvisie te komen is dan ook de dialoog met bestuurders, collega's, inwoners, ondernemers en bezoekers over de inspanningen, het informeren over de voordelen ervan, en vanuit daar, het gesprek over de haalbaarheid. Wij raden aan om die dialoog bij het opstellen van de mobiliteitsvisie een centrale plek te geven in de gekozen aanpak.
- **Stel een Meerjaren uitvoeringsplan op** de visie is het bovenliggende kader dat inzicht geeft in de gewenste ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Om de gestelde doelen te kunnen halen, zal de gemeente concreet aan de slag moeten met inspanningen op concrete locaties. Het is daarom aan te raden om aan het vaststellen van de mobiliteitsvisie een meerjaren uitvoeringsplan te koppelen met daarin concrete acties voor een periode van 4-6 jaar, met bijbehorend budget. Dit zorgt ervoor dat de gemeente ook daadwerkelijk aan de slag aan de slag kan gaan met het realiseren van de gestelde doelstellingen.
- **Blijf wendbaar** Het speelveld van duurzame mobiliteit is constant aan verandering onderhevig. Zo zijn er voortdurend nieuwe ontwikkelingen op het gebied van duurzame energiebronnen en zorgen technologische ontwikkelingen voor het ontstaan van nieuwe mogelijkheden. Zo is er binnen de gemeente al eens geëxperimenteerd met zelfrijdend vervoer. In de inspanningen in deze startnotitie is uitgegaan van de techniek en mogelijkheden die op dat moment voor Ooststellingwerf redelijkerwijs nu voorhanden is. Het is belangrijk dat de organisatie blijft monitoren welke ontwikkelingen er zijn, pilots uitvoert om deze nieuwe mogelijkheden te testen en deze ontwikkelingen indien rijp bevonden opneemt in een geactualiseerde lijst met inspanningen.



Royal HaskoningDHV is een onafhankelijk internationaal advies- en ingenieursbureau. We combineren 140 jaar engineering- en ontwerpexpertise met consultancy, software en technology diensten. We leveren hiermee toegevoegde waarde voor klanten en hebben een positieve impact op mensen en onze leefomgeving. Dat is onze drijfveer: Enhancing Society Together. Daar hoort bij dat we onszelf en anderen voortdurend uitdagen om bij te dragen aan duurzame oplossingen voor lokale en wereldwijde vraagstukken in de gebouwde omgeving en de industrie.