



Uitgangspunten en ambities

**Strategische Mobiliteitsvisie
'Steenwijkerland duurzaam in beweging'**

Concept 3 december 2019

CONCEPT

Uitgangspunten en ambities

Strategische Mobiliteitsvisie Steenwijkerland 'Steenwijkerland duurzaam in beweging'

Vastgesteld door het college van B en W opdecember 2019



CONCEPT

Inhoudsopgave

Samenvatting	7
1 Op weg naar de Strategische Mobiliteitsvisie	11
1.1 De gemeente Steenwijkerland	11
1.2 Waarom een nieuwe Mobiliteitsvisie?	11
1.3 Wat wordt het voor een plan?	13
1.4 Essentiële ontwikkelingen	14
1.5 Ambities in thema's	16
1.6 Keuzes maken	17
1.7 Het proces: ontwikkeling in stappen	18
2 Duurzaam Steenwijkerland	19
2.1 Uitgangspunten en ambities	19
2.2 Duurzaamheidsladder mobiliteit	20
2.3 Toename fietsgebruik	21
2.4 Elektrische en waterstofvoertuigen, duurzame energie	22
2.5 Slimme mobiliteit	23
3 Aantrekkelijk Steenwijkerland	25
3.1 Uitgangspunten en ambities	25
3.2 Verblijfsgebieden en kleine kernen	25
3.3 Parkeren en openbare ruimte	26
3.4 Bereikbaarheid werklocaties	26
3.5 Verkeersveiligheid	26
4 Gastvrij Steenwijkerland	29
4.1 Uitgangspunten en ambities	29
4.2 Bereikbaarheid van voorzieningen	29
4.3 Inclusieve samenleving	30
4.4 Bezoekers van toeristische publiekstrekkers	31
4.5 Bezoekers van de binnenstad van Steenwijk en kernen	31
5 Steenwijkerland in de regio	33
5.1 Uitgangspunten en ambities	33
5.2 Arbeidsmarkt	33
5.3 Bereikbaarheid voorzieningen	34
5.4 Regionaal netwerk hoofdfietsroutes	34
5.5 Versterken regionaal OV-netwerk	34
5.6 Multimodale corridor aanpak	35
Bijlage 1: samenvatting themasessie Mobiliteit 3 juni 2019	37
Bijlage 2: samenvatting themasessie Mobiliteit 29 augustus 2019	39
Bijlage 3: samenvatting themasessie Mobiliteit 30 oktober 2019	41



Samenvatting

Er zijn diverse aanleidingen voor het opstellen van een nieuwe Strategische Mobiliteitsvisie Steenwijkerland (SMVS):

- o economische groei;
- o technologische ontwikkelingen;
- o demografische en maatschappelijke ontwikkelingen;
- o de zorg over het klimaat;
- o gemeentelijke ambities op het vlak van toerisme en duurzaamheid.

De SMVS gaat over de toekomst van onze gemeente op het gebied van mobiliteit. De SMVS gaat niet over gedetailleerde maatregelen maar vooral over de koers die de gemeente wil inzetten.

Dit document 'Uitgangspunten en Ambities' is het fundament voor de SMVS, dat volgt op de 'Uitgangspunten en Ambities'. We geven de mobiliteitsambities een plaats in de volgende thema's die we voor de SMVS hanteren:

1. **Duurzaam Steenwijkerland:** de bijdrage die mobiliteit kan leveren aan een duurzame ontwikkeling.
2. **Aantrekkelijk Steenwijkerland:** de bijdrage die mobiliteit kan leveren aan prettig wonen en ondernemen.
3. **Gastvrij Steenwijkerland:** de bijdrage die mobiliteit kan leveren aan de aantrekkelijkheid van het bezoeken van onze gemeente.
4. **Steenwijkerland in de regio:** de regionale componenten van ons mobiliteitsbeleid. Hierbij gaat het om de zaken die we uitsluitend op regionaal niveau kunnen bereiken.

Uitgangspunten en ambities op het gebied van duurzame mobiliteit:

1. Bijdragen aan de doelstellingen van het klimaatakkoord: een mobiliteitsbeleid voeren dat inzet op de reductie van de uitstoot van CO₂ en het bereiken van klimaat- en energieneutraliteit.
2. We gaan efficiënt met onze ruimte om. We breiden de hoofdinfrastructuur voor het autoverkeer niet verder uit tenzij het echt niet anders kan. Nieuwe infrastructuur voor het autoverkeer sluiten wij niet uit als dit nodig is voor de ontsluiting van nieuwe locaties. Tevens is nieuwe infrastructuur een optie als die bijdraagt aan het verbeteren van de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en/of bieden van extra ruimte en kwaliteit voor het langzame verkeer. De principes zijn weergegeven in de duurzaamheidsladder voor mobiliteit. Dit principe geldt ook voor het parkeren op bedrijventerreinen en in de woonomgeving.
3. We sluiten ons aan bij de nationale doelstelling om het aantal verplaatsingen per fiets (inclusief de elektrische fiets: de e-fiets) te laten toenemen (+20% in 10 jaar). De doelgroep woon-werkverkeer zien wij als bijzonder speerpunt. Voor deze doelgroep streven we een toename na van 35% in 10 jaar.
4. Bieden van een aantrekkelijk fietsnetwerk voor het woon-werkverkeer, schoolverkeer en recreatief verkeer, dat kwalitatief inspeelt op de groei van het fietsverkeer en uitdaagt tot meer fietsen. Daar horen tevens goede stallingsvoorzieningen bij.

5. Een actieve rol op ons nemen om het gebruik van elektrische en waterstofvoertuigen (e- en h-voertuigen) te verhogen, waaronder het openbaar vervoer.
6. Een actieve rol op ons nemen om het gebruik van deelauto's te verhogen.
7. Innovatieve duurzame mobiliteit organiseren, waaronder het benutten van het water. Dit om te voorzien in de mobiliteitsbehoefte van specifieke doelgroepen zoals toeristen, personen die niet over een auto beschikken dan wel zelf niet meer een auto kunnen of willen besturen en voor de goederendistributie. We beschouwen daarbij nadrukkelijk wat de meerwaarde van een oplossing voor één doelgroep is voor andere doelgroepen.
8. Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur (auto, parkeervoorzieningen, fiets) en/of groot onderhoud beoordelen we de mogelijkheden voor een innovatieve aanpak. Deze aanpak is gericht op klimaatadaptatie, hittestress, energie en het gebruik van circulaire materialen.

Uitgangspunten en ambities op het gebied van aantrekkelijk Steenwijkerland:

1. Het voorkomen van verkeersoverlast (doorgaand verkeer, zwaar verkeer, hoge snelheden) in de verblijfsgebieden en in de kernen.
2. Een evenwichtige verdeling van de openbare ruimte tussen mobiliteitsvoorzieningen, speel- en beweegruimte en groenvoorzieningen.
3. Het behouden van de identiteit en de kwaliteit van de kernen, natuurgebieden en landschappen.
4. Het voorkomen van parkeeroverlast ten gevolge van wijk- en kernvreemd parkeren.

5. De werklocaties goed ontsluiten voor het fietsverkeer, openbaar vervoer of vormen van (duurzame) ketenmobiliteit.
6. Op wijk- en kernenniveau goede fiets- en voetgangersbereikbaarheid naar scholen, winkel- en sportvoorzieningen.
7. Een afname van het aantal verkeersslachtoffers in Steenwijkerland (gemeentelijke wegen) met minimaal 25% in 5 jaar.

Uitgangspunten en ambities op het gebied van gastvrij Steenwijkerland:

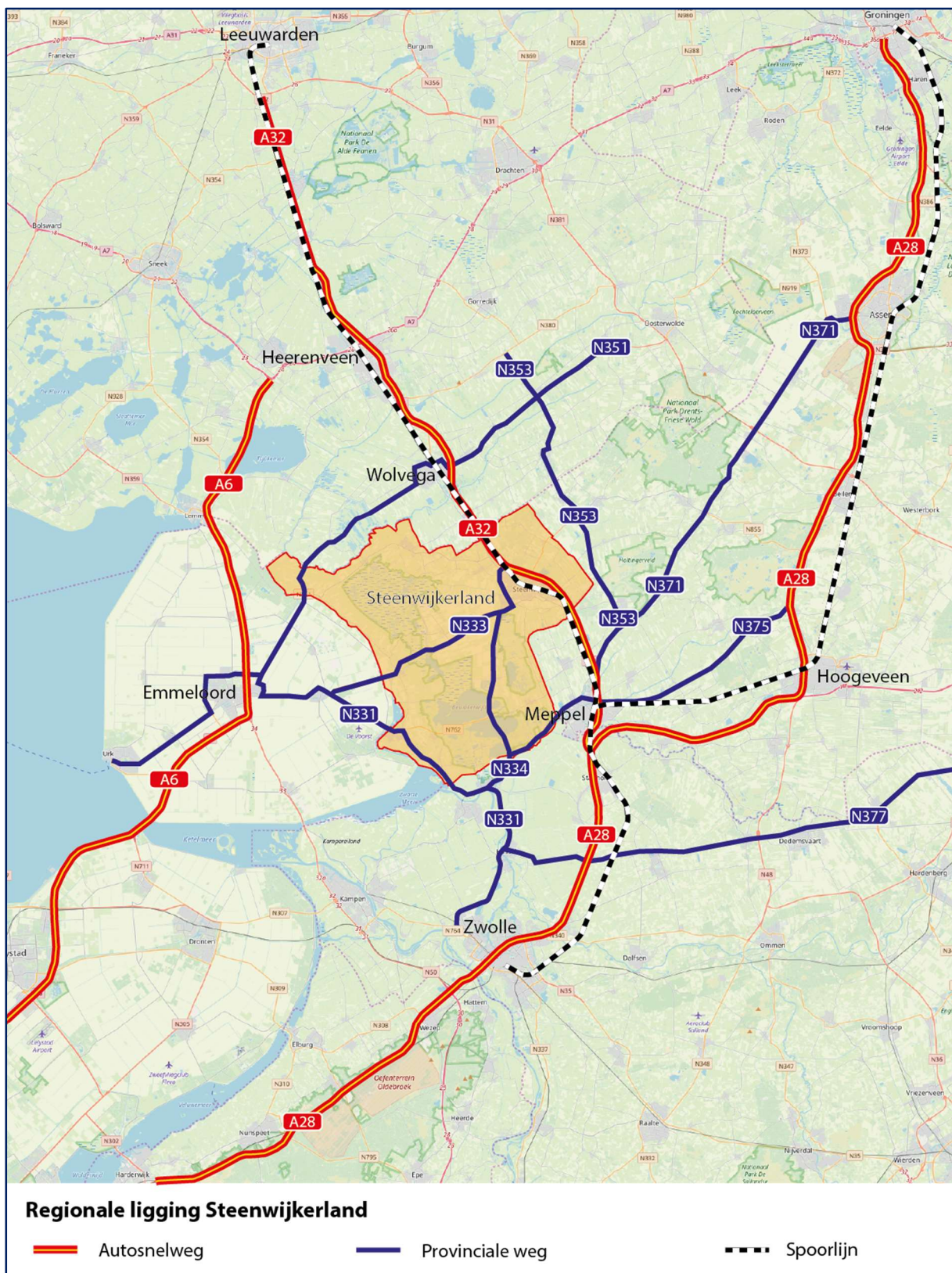
1. De kernen buiten Steenwijk goed verbinden met voorzieningen in Steenwijk met de fiets, openbaar vervoer (mogelijk ook over water), vormen van slimme (duurzame) ketenmobiliteit of andere vervoerservices.
2. Inclusieve gemeente: personen met een beperking en mobiliteitsarmen hebben de keuze om zich zelfstandig te kunnen verplaatsen en zo deel te nemen aan de economische en maatschappelijke activiteiten of gebruik te maken van voorzieningen.

Gemak voor bezoekers van toeristische publiekstrekkingen: parkeren van fiets en auto, oplaadvoorzieningen, bereikbaarheid. Overstappen (op goed bereikbare en bekende mobiliteitshubs, ontvangst- en servicepunten) van de auto op kleinschalige duurzame vormen van vervoer (inclusief de benutting van de mogelijkheden van vervoer over water) moet de beleving, de aantrekkelijkheid en de bezoekerspotentie van de toeristische publiekstrekkingen verhogen. Aansprekende en spraakmakende mobiliteitsoplossingen kunnen bijdragen aan een positief toeristische profiel en identiteit. Gemak voor bezoekers van de binnenstad van Steenwijk en kernen met een bovenlokale functie: parkeren van fiets en auto, oplaadvoorzieningen en bereikbaarheid.

Uitgangspunten en ambities op regionaal gebied:

1. Het verbeteren van de bereikbaarheid van onze werklocaties vanuit de omliggende kernen, de regionale gemeenten met de grootste pendelstromen en vanuit de regionale OV-knooppunten en vanuit Steenwijkerland naar de belangrijkste werklocaties buiten Steenwijkerland. Voor de korte afstanden (tot 15 km) ligt het accent op de fiets.
2. Het verbeteren van de bereikbaarheid van voorzieningen (onderwijs, zorg) waar onze inwoners gebruik van maken en die niet binnen onze gemeente beschikbaar zijn.
3. Het versterken van de hoofdfietsroutes naar de omliggende regio's.
4. Het versterken van het regionale OV-netwerk en het behouden van de IC-functie van station Steenwijk.
5. Het versterken van de bereikbaarheid op de regionale corridors.

CONCEPT



1 Op weg naar de Strategische Mobiliteitsvisie

1.1 De gemeente Steenwijkerland

De gemeente Steenwijkerland telt bijna 44.000 inwoners (1 januari 2019, bron: CBS) en heeft een groot grondgebied (322 km²). De bevolking van de gemeente groeit de komende 10 jaar naar verwachting met 3%. De gemeente bestaat uit vele (kleine) kernen en buurtschappen. De kleine kernen hebben weinig voorzieningen. De grootste kern is Steenwijk met bijna 25.000 inwoners. Steenwijk heeft een centrumfunctie voor de hele gemeente alsmede een streekfunctie.

Steenwijkerland ligt in de kop van Overijssel, maakt deel uit van de Regio Zwolle en grenst aan zeven omliggende gemeenten en drie andere provincies. Steenwijkerland ligt aan de A32 (verbinding tussen A28 bij Staphorst en Leeuwarden) en ligt aan de spoorverbinding tussen Zwolle en Leeuwarden.

Steenwijkerland is een landschappelijke gemeente, kleinschalig van karakter met dorpen met een eigen identiteit. Daarnaast is Steenwijkerland vooral waterrijk. Het water is een belangrijk element van de identiteit van Steenwijkerland. Het zou mooi zijn als we het water ook kunnen benutten voor onze mobiliteitsvoorzieningen.

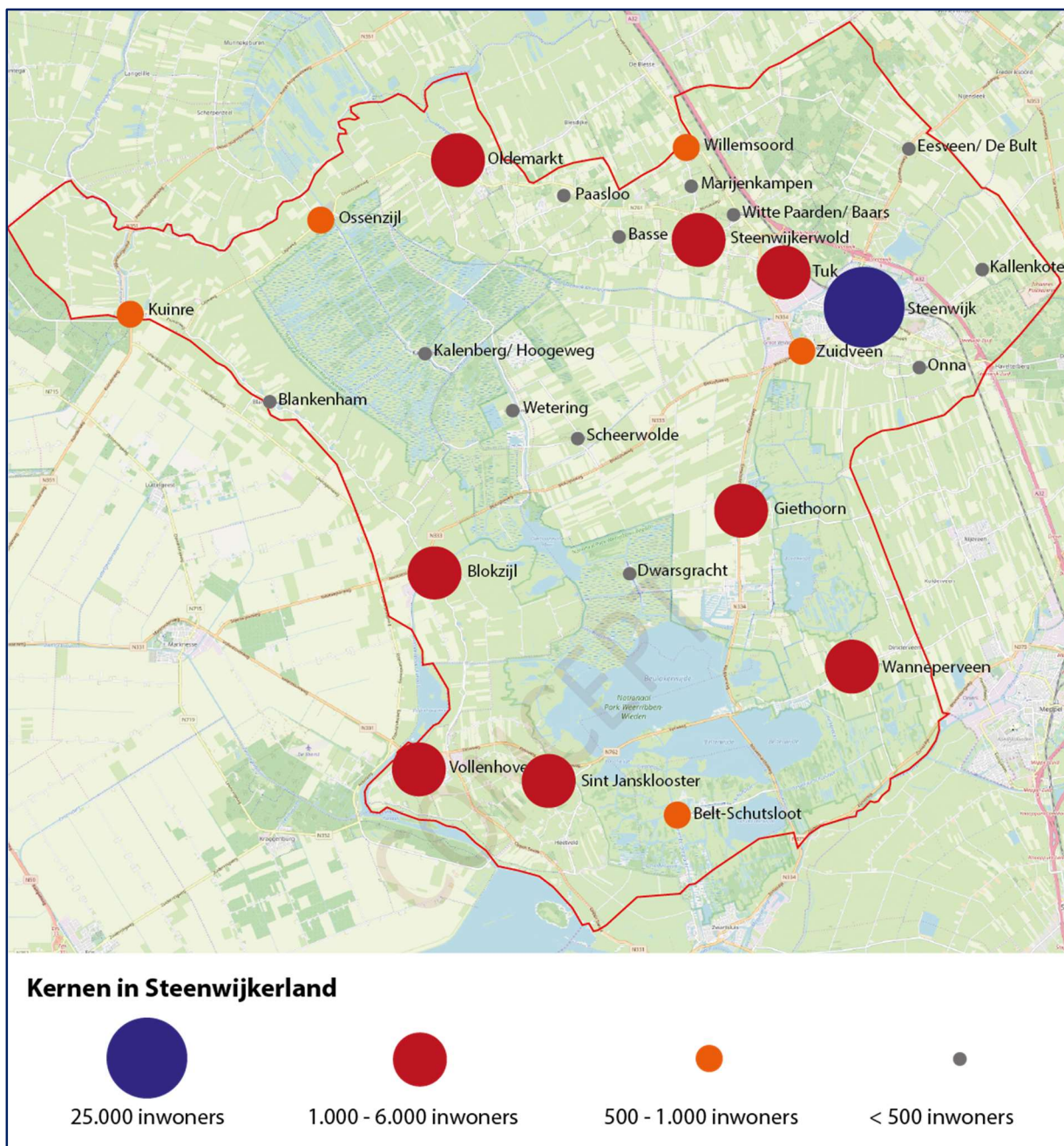
Binnen de gemeentegrenzen ligt het nationaal park Weerribben-Wieden. Dit nationaal park is met ruim 10.000 hectare het grootste aaneengesloten laagveenmoerasgebied van Noordwest-Europa. Het nationaal park is een belangrijke toeristische trekpleister vooral voor fietsers, wandelaars en waterrecreanten. Giethoorn is een internationale publiekstrekker. Het is een opgave om de steeds maar toenemende bezoekersstromen in goede banen te leiden.

Inwoners van Steenwijkerland hebben voor een deel hun oriëntatie buiten de eigen gemeentegrenzen. Ze gaan voor werk, onderwijs, zorg of boodschappen ook naar naburige Overijsselse, Friese, Flevolandse of Drentse dorpen en steden. De inwoners van Steenwijkerland zijn na de eigen gemeente vooral georiënteerd op Meppel, Zwolle, Leeuwarden, Emmeloord, Wolvega en Heerenveen.

De afhankelijkheid van de eigen auto is groot: de afstanden binnen de gemeente zijn groot en het openbaar vervoer komt lang niet overal.

1.2 Waarom een nieuwe Mobiliteitsvisie?

In 2017 is het laatste Beleidsplan Verkeer van Steenwijkerland vastgesteld. Dat is eigenlijk nog vrij recent. In het Beleidsplan Verkeer lag een zwaar accent op verkeersveiligheid. Mede in verband met de ontwikkeling van de Omgevingsvisie en onze ambities op het gebied van Duurzaamheid (waaronder duurzame mobiliteit) is er nu behoefte aan een meer integrale overkoepelende visie op mobiliteit in samenhang met andere beleidsvelden. Dit is ook in het coalitieakkoord opgenomen.



We zijn al aan de slag met duurzame mobiliteit:

- We hebben de visie ‘Steenwijkerland in beweging, een mobiliteitsvisie vanuit OV-perspectief’, opgesteld. De essentie daarvan is opgenomen in het aanbestedingsdossier voor de nieuwe OV-concessie in de regio;
- We starten met de revitalisering van fietsroutes als onderdeel van de regiodeal met de Provincie Overijssel;
- We gaan het bedrijvenwagenvak van de gemeente verduurzamen en in de gehele gemeente extra laadpalen plaatsen voor elektrische auto's.

Tevens hebben de laatste jaren vele nieuwe ontwikkelingen plaatsgevonden die van belang zijn voor het mobiliteitsbeleid:

- economische groei die gepaard gaat met mobiliteitsgroei;
- technologische ontwikkelingen: elektrisch rijden, autonoom rijden duurzame energie en digitalisering;
- demografische en maatschappelijke ontwikkelingen zoals vergrijzing en inclusiviteit;
- de gemeentelijke ambities op het vlak van toerisme en duurzaamheid.
- het Klimaatakkoord (CO₂-reductie).

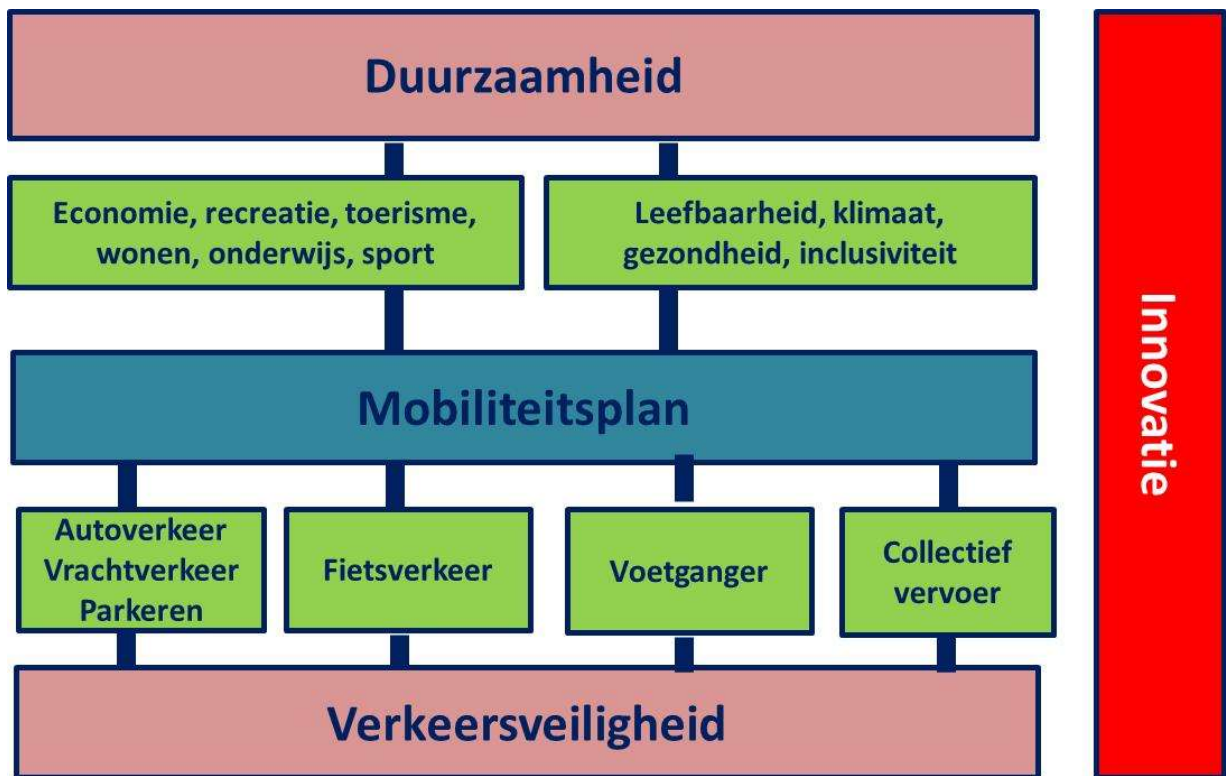
Er ontbreekt op dit moment een overkoepelende mobiliteitsvisie die mede rekening houdt met de nieuwe ontwikkelingen en vraagstukken. Kortom, er is alle aanleiding voor het opstellen van een nieuwe Strategische MobiliteitsVisie Steenwijkerland (SMVS). Daarbij kijken wij verder dan onze gemeentegrens.

De ontwikkelingen en onze ambities vragen om een mobiliteitsvisie die verder gaat dan alleen een visie op het wegennet, fiets of verkeersveiligheid. Het gaat over alle vervoerwijzen en het maken van keuzes die nodig zijn voor een gemeente met een economisch en duurzaam perspectief. Innovatie biedt nieuwe mogelijkheden om onze ambities te realiseren.

1.3 Wat wordt het voor een plan?

In de SMVS wordt opgenomen wat de gemeente de komende vijf tot tien jaar wil bereiken en hoe. De SMVS gaat niet over gedetailleerde maatregelen, maar vooral over de koers die de gemeente wil inzetten. De SMVS is als volgt te karakteriseren:

- Het accent ligt op de **doelstellingen, ambities** en de gewenste **effecten**.
- Een plan met als **tijdshorizon 2030** en waar mogelijk en nodig met een doorkijk daarna.
- De SMVS biedt kaders voor het realiseren van onze ambities en bij ontwikkelingen binnen onze gemeente. Het gaat hierbij om de **samenhang en synergie met andere beleidsvelden** zoals: duurzaamheid, economische en ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en milieu, onderwijs, toerisme en recreatie, landschap en groen.
- De SMVS gaat over verschillende **schaalniveaus**: kernen en wijken, de gemeente in zijn geheel en de samenhang met de regio.
- De SMVS is te gebruiken voor het maken van **investeringskeuzes** (Mobiliteitsagenda en uitvoeringsplannen), samenwerking en cofinanciering.



In de SMVS leggen we verbanden tussen de ambities van de verschillende beleidsvelden en de mobiliteit (vervoerwijzen).

Duurzaamheid en verkeersveiligheid lopen daar als rode draad doorheen. Daar willen we altijd aan bijdragen. Innovatie is geen doel op zich, maar een hulpmiddel. Nieuwe technieken kunnen ons helpen bij het realiseren van de Mobiliteitsvisie en het oplossen van mobiliteitsvraagstukken.

1.4 Essentiële ontwikkelingen

Er is een aantal (mondiale) ontwikkelingen dat van invloed is op mobiliteit. Ook zijn er veranderingen binnen mobiliteit zelf. De ontwikkelingen zijn in essentie te herleiden tot 6 clusters:

1. Economie

De economische groei en de groei van de welvaart leiden tot meer verplaatsingen. Afhankelijk van de staat van ontwikkeling van een land zal de groei per vervoerwijze verschillen. Zo is voor Nederland over langere tijd een verband gevonden waarbij

1 procent economische groei leidt tot 3 procent meer files.

2. Technologie

Binnen de sector mobiliteit gaat digitalisering steeds verder en ook kunstmatige intelligentie heeft zijn intrede gedaan. Diverse rijtaken in de auto worden inmiddels overgenomen door computers. Dit geldt voor meerdere vervoerwijzen. Van de 5 levels die er voor autonoom rijdende personenauto's worden onderscheiden, hebben de nieuwste autonome auto's inmiddels level 3 bereikt. In bekende en niet-complexe omgevingen (een snelweg bijvoorbeeld) kan de bestuurder de aandacht veilig van zijn rijtaken naar iets anders verleggen. Echter, wanneer nodig moet hij de controle van het voertuig overpakken. Er worden tevens diverse pilots uitgevoerd met autonoom rijdende shuttlediensten.

3. Demografie

Wereldwijd is een trek van het platteland naar de stedelijke gebieden zichtbaar. In 1.900 woonde 15% van de wereldbevolking in stedelijke gebieden. Nu is dat circa 50%

en in 2030 is dat naar verwachting 60%. Ook in Nederland wonen steeds meer mensen in stedelijke gebieden. Dit leidt tot specifieke mobiliteitsopgaven voor zowel de steeds drukker stedelijke gebieden als de minder bevolkte gebieden.

4. Maatschappij

De inclusieve samenleving waarin iedereen, óók mensen met een beperking, volwaardig deelneemt: non-discriminatie, participatie, gelijke kansen, toegankelijkheid en respect voor de waardigheid en persoonlijke autonomie. Ook is er een groeiende behoefte aan individualiteit. Voor mobiliteit betekent dit bijvoorbeeld dat de toegankelijkheid van de verschillende vervoerwijzen geborgd moet zijn. Ook is er een verschuiving zichtbaar van autobezit naar autogebruik. Ten slotte leidt vergrijzing tot meer druk op de rustige reismomenten van de dag.

5. Klimaat

We maken ons steeds meer zorgen over het klimaat. Mobiliteit is één van de belangrijkste veroorzakers van CO₂-uitstoot en draagt hiermee bij aan de klimaatverandering. Bovendien neemt de CO₂-uitstoot door mobiliteit zonder aanvullend beleid de komende decennia verder toe. Eén vijfde deel van de CO₂-uitstoot in Nederland wordt veroorzaakt door verkeer en vervoer.

6. De overheid

Door de technologische ontwikkelingen ontstaan er meer marktconcepten en marktinitiatieven ("nieuwe spelers") op het vlak van mobiliteit die traditioneel het exclusieve overheidsdomein waren. De overheid krijgt daardoor minder grip op de markt van mobiliteit of hoeft dit zelfs niet eens te hebben.

Eigen kracht en eigen verantwoordelijkheid van inwoners en bedrijven worden steeds meer een uitgangspunt. De gemeente is niet meer dé speler die alles bepaalt en organiseert maar één van de spelers in het

veld. Vraagstukken op het gebied van mobiliteit worden al snel bij de overheid neergelegd terwijl de burger of ondernemer mogelijk door het wijzigen van het eigen gedrag de sleutel tot de oplossing heeft.

Wat betekenen deze ontwikkelingen voor Steenwijkerland?

- Ook bij verdere groei van de economie zal dit in de gemeente niet direct leiden tot verkeersafwikkelingsproblemen op het gemeentelijke en provinciale wegennet. De grootste verkeersdruk zal ontstaan op de wegverbinding van en naar Zwolle; vooral het deel van de A28 tussen knooppunt Staphorst en Zwolle.
- Verdere groei van de economie, welvaart en vergrijzing leidt tot meer bestedingsmogelijkheden. Daardoor zal het aantal toeristische verplaatsingen en verblijven verder toenemen. Hierdoor ontstaat extra vraag naar verplaatsingen en parkeren maar ook hechten de toeristen aan een aantrekkelijke omgeving.
- Technologie kan leiden tot een optimaler gebruik van de beschikbare weg- en spoorcapaciteit en meer veiligheid.
- Op termijn zal door verdere technologische ontwikkelingen de eisen aan de inrichting van (weg)infrastructuur veranderen.
- Steenwijkerland heeft een groot buitengebied dat dunbevolkt is. Daardoor is er onvoldoende potentie voor regulier streekvervoer. Dit vraagt om een andere benaderingswijze om te voorzien in de (basis) mobiliteit.
- Binnen de mobiliteitssector wordt steeds meer ingezet op mobiliteitsmaatregelen die de CO₂-uitstoot helpen te verlagen: fietsbeleid, duurzame ontwerpen van wijken en wegen, mobiliteitsmanagement, het nieuwe rijden, schonere en zuivere voertuigen, autodelen, schone en zuiniger

bevoorrading, duurzaamheid in concessieverlening van het openbaar vervoer, alternatieve brandstoffen en elektriciteit, communicatie/campagnes en parkeerregulering.

- De rol van de (gemeentelijke) overheid verschuift van regisseur naar partner. Daarmee komen de accenten te liggen op marktordening als dat nodig is en het bewaken en het veilig stellen van maatschappelijke doelstellingen. Uiteraard houdt de overheid een belangrijke rol in de verdeling en inrichting van de openbare ruimte inclusief de infrastructuur, de handhaving en educatie. Het is handig om in de Mobiliteitsvisie voor een aantal thema's te definiëren wanneer de gemeente zich als verantwoordelijke beschouwt en wanneer niet. Dat vraagt om duidelijke definities en kwaliteitscriteria op het gebied van bijvoorbeeld parkeerdruk in woonwijken, directheid van fietsverbindingen, verkeersafwikkeling, bereikbaarheid en oversteekbaarheid. Mobiliteitsbeleid en mobiliteitsoplossingen vergen samenwerking. De gemeente heeft uiteraard haar verantwoordelijkheden en rol, maar samen is meer en sneller te bereiken. Dit betekent dan ook een verschuiving van draagvlak voor de voorstellen naar commitment en betrokkenheid bij de uitvoering.

1.5 Ambities in thema's

Mobiliteit is het verplaatsen van personen en/of goederen. Dit is, met uitzondering van recreatief wandelen en fietsen, nooit een doel op zich. Mobiliteit staat ten dienste van een activiteit (bijvoorbeeld werken, wonen, sport, recreatie, sociaal, cultuur, leisure, onderwijs) die op een andere locatie wordt uitgevoerd. Maar mobiliteit heeft helaas ook (negatieve) omgevingseffecten (CO₂, stikstof, ruimtebeslag, veiligheid, barrièrewerking).

In de 'Uitgangspunten en Ambities' onderscheiden we verschillende thema's. De thema's geven een verbinding met de op te stellen Omgevingsvisie (2.0) en de verschillende ambities van de gemeente Steenwijkerland.

De ambities van de gemeente Steenwijkerland gaan gedefinieerd worden in de Omgevingsvisie. Omdat deze nog niet beschikbaar is, sluiten we zoveel mogelijk aan bij ambities die opgenomen zijn in sectoraal beleid en in het coalitieakkoord:

- Een **duurzame** ontwikkeling: slimme en schone mobiliteit.
- Een toename van het gebruik van de **fiets**.
- Het behouden en versterken van de **landschappelijke en cultuurhistorische waarde** van het buitengebied.
- **Duurzaam toerisme** met behoud van dagelijkse leefkwaliteit.
- **Verkeers- en parkeeroverlast** in de kernen voorkomen.
- **Samenredzaamheid en zelfredzaamheid**: inwoners van Steenwijkerland kunnen meedoen aan sociale, maatschappelijke en/of economische activiteiten.
- Niet alle **voorzieningen** hoeven per se binnen de eigen gemeentegrenzen te liggen, als ze voor de inwoners maar goed **bereikbaar en toegankelijk** zijn.
- Een **levendige en economisch vitale** binnenstad (Steenwijk).
- **Beter benutten van het arbeidspotentieel** in de regio Zwolle.

De Bereikbaarheidsambitie van de Regio Zwolle vormt een belangrijk kader. Het is namelijk een visie van 21 gemeenten en vier provincies op het gebied van mobiliteit.

Voordat we de SMVS opstellen definiëren we eerst onze ambities op het gebied van mobiliteit. Hiervoor gebruiken we onder andere de hiervoor genoemde gemeentelijke ambities. We geven de mobiliteitsambities een plaats in de volgende thema's die we voor de SMVS hanteren:

1. **Duurzaam Steenwijkerland:** de bijdrage die mobiliteit kan leveren aan een duurzame ontwikkeling.
2. **Aantrekkelijk Steenwijkerland:** de bijdrage die mobiliteit kan leveren aan prettig wonen en ondernemen.
3. **Gastvrij Steenwijkerland:** de bijdrage die mobiliteit kan leveren aan de aantrekkelijkheid van het bezoeken van onze gemeente.
4. **Steenwijkerland in de regio:** de regionale componenten van ons mobiliteitsbeleid. Hierbij gaat het om de zaken die we op regionaal niveau willen en kunnen bereiken dan wel bijdragen aan de regionale ambities

Belangrijke thema's voor de SMVS zijn::

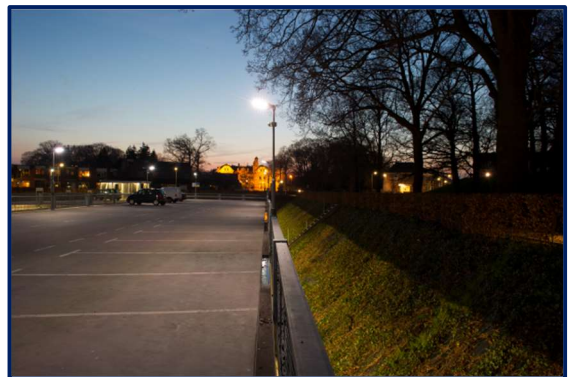
- o duurzaamheid;
- o verkeersveiligheid;
- o innovatie;
- o benutten van het water;
- o vraaggestuurde aanpak: nieuwe mobiliteitsdiensten afstemmen op de doelgroepen.

1.6 Keuzes maken

Het zal niet per definitie zo zijn dat al onze ambities behaald kunnen worden. Keuzes zijn noodzakelijk en uiteindelijk kiezen we voor de beste aanpak op basis van de volgende invalshoeken:

- o De mate waarin aan de ambities en uitgangspunten kan worden voldaan.
- o De uitvoerbaarheid (financieel, technisch, fasering, handhaving).
- o De bereidheid van andere partijen (zoals de Provincie Overijssel, ondernemers, organisatie) om samen te werken.
- o Het draagvlak (maatschappelijk, bestuurlijk).

We zien het als een opgave om zo veel mogelijk ambities met elkaar te verenigen. Daar waar het onvermijdbaar is, moeten heldere keuzes gemaakt worden. Deze keuzes worden onder andere zichtbaar in de Mobiliteitsagenda. Daarbij zullen oplossingen die bijdragen aan meerdere doelen de voorkeur verdienen zonder de eventuele neveneffecten uit het oog te verliezen. Uiteindelijk wordt dit zichtbaar in het investeringsprogramma van de gemeente.



1.7 Het proces: ontwikkeling in stappen

We brengen eerst in beeld wat er allemaal speelt (gegevens, ontwikkelingen, opgaven, relaties met andere beleidsvelden) en welke uitgangspunten en ambities we hanteren voor de SMVS. Dat is opgenomen in dit document 'Uitgangspunten en Ambities'. Dit document is het fundament voor de nog op te stellen SMVS. De SMVS komt in het eerste kwartaal van 2020 in de inspraak en besluitvorming.

en ambities' Strategische Mobiliteitsvisie Steenwijkerland Duurzaam In Beweging", conceptversie 31 juli 2019).

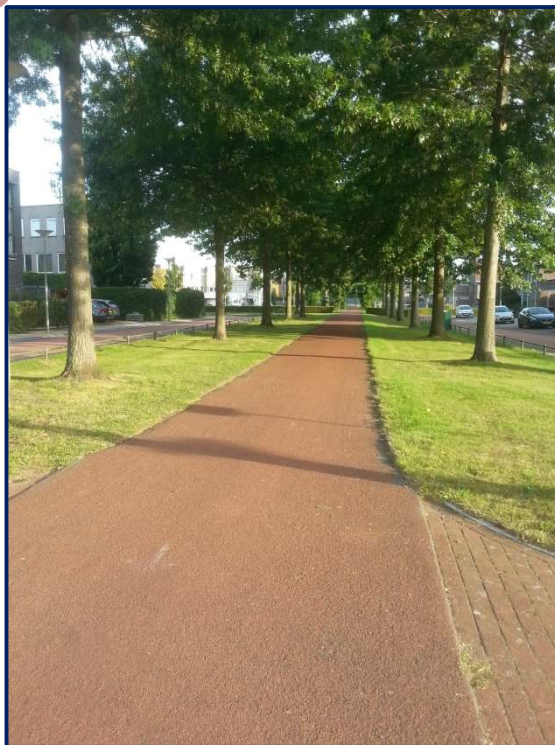
Na het vaststellen van de 'Uitgangspunten en Ambities' door het College van B en W wordt de concept-SMVS opgesteld en voorzien van een Mobiliteitsagenda (wat moeten we allemaal doen?). De concept-SMVS wordt opnieuw besproken tijdens een themasessie. De concept-SMVS wordt door het college van B en W in de inspraak gebracht en vervolgens aangeboden aan de gemeenteraad voor de besluitvorming.

Aan de SMVS kan op vele wijzen invulling worden gegeven. Voordat de SMVS wordt opgesteld, is het nodig om de koers op hoofdlijnen te bepalen zoals deze verwoord is in de 'Uitgangspunten en Ambities'.

In de volgende tabel is opgenomen wie we geconsulteerd hebben voor het opstellen van het document 'Uitgangspunten en Ambities'.

Consultaties 'Uitgangspunten en Ambities'	
1 ^{ste} Themasessie Mobiliteit: inventariserende sessie met stakeholders (ondernemers, bewonersorganisatie, G1000, Fietzersbond, VVN)	3 juni 2019
2 ^{de} en 3 ^{de} themasessie Mobiliteit: bespreken concept 'Uitgangspunten en Ambities' met stakeholders	29 augustus en 30 oktober 2019
Burgemeenten consulteren (telefonisch)	
Dialogo met college (inventariserend)	3 september 2019
Raadsleden, werkvergadering (presentatie en dialoog)	10 september 2019
Reacties bewonerspanel inventariseren op concept 'Uitgangspunten en Ambities'	Oktober 2019

De samenvattingen van de 3 themasessies Mobiliteit zijn opgenomen in de bijlagen 1, 2 en 3. Tevens is een aparte rapportage opgesteld waarin alle reacties zijn opgenomen van deelnemers aan de themasessie en leden van het bewonerspanel (zie rapportage Reacties op 'Uitgangspunten



2 Duurzaam Steenwijkerland

Duurzaamheids-ladder mobiliteit	Fietsen	Elektrische en waterstofvoertuigen, duurzame energie	Deelauto's	Slimme mobiliteit
------------------------------------	---------	--	------------	-------------------

2.1 Uitgangspunten en ambities

Onze uitgangspunten en ambities op het gebied van duurzame mobiliteit:

1. Bijdragen aan de doelstellingen van het klimaatakkoord: een mobiliteitsbeleid voeren dat inzet op de reductie van de uitstoot van CO₂ en klimaat- en energieneutraliteit.
2. We gaan efficiënt met onze ruimte om. We breiden de hoofdinfrastructuur voor het autoverkeer niet verder uit tenzij het echt niet anders kan. Nieuwe infrastructuur voor het autoverkeer sluiten wij niet uit als dit nodig is voor de ontsluiting van nieuwe locaties. Tevens is nieuwe infrastructuur een optie als die bijdraagt aan het verbeteren van de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en/of bieden van extra ruimte en kwaliteit voor het langzame verkeer. De principes zijn weergegeven in de duurzaamheidsladder voor mobiliteit (bladzijde 20). Dit principe geldt ook voor het parkeren op bedrijventerreinen en in de woonomgeving.
3. We sluiten ons aan bij de nationale doelstelling om het aantal verplaatsingen per fiets (inclusief e-fiets) te laten toenemen (+20% in 10 jaar). De doelgroep woon-werkverkeer zien wij als bijzonder speerpunt. Voor deze doelgroep streven we een toename na van 35% in 10 jaar.

4. Bieden van een aantrekkelijk fietsnetwerk voor het woon-werkverkeer, schoolverkeer en recreatief verkeer, dat kwalitatief inspeelt op de groei van het fietsverkeer en uitdaagt tot meer fietsen. Daar horen tevens goede stallingsvoorzieningen bij.
5. Een actieve rol op ons nemen om het gebruik van elektrische en waterstofvoertuigen (e- en h-voertuigen) te verhogen, waaronder het openbaar vervoer.
6. Een actieve rol op ons nemen om het gebruik van deelauto's te verhogen.
7. Innovatieve duurzame mobiliteit organiseren, waaronder het benutten van het water. Dit om te voorzien in de mobiliteitsbehoefte van specifieke doelgroepen zoals toeristen, personen die niet over een auto beschikken dan wel zelf niet meer een auto kunnen of willen besturen en voor de goederendistributie. We beschouwen daarbij nadrukkelijk wat de meerwaarde van een oplossing voor één doelgroep is voor andere doelgroepen.
8. Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur (auto, parkeervoorzieningen, fiets) en/of groot onderhoud beoordelen we de mogelijkheden voor een innovatieve aanpak. Deze aanpak is gericht op klimaatadaptatie, hittestress, energie en het gebruik van circulaire materialen.

Mobiliteitsgedrag, aanschaf en gebruik van een type voertuig zijn, behoudens wettelijke voorschriften en regelgeving, een vrije keuze. De gemeente kan wel het voortouw nemen op het gebied van fietsen, het woon-werkverkeer, het recreatieve verkeer, de goederendistributie, het bedrijfsvervoer en elektrisch rijden (laadinfrastructuur). Er bestaan landelijke 'Green Deals' en projecten voor duurzaam vervoer en autodelen waar Steenwijkerland haar voordeel mee kan doen.

Samenwerking met ondernemers en organisaties is een belangrijke succesfactor om een trendbreuk in te zetten. Daar waar nodig zullen we dat ondersteunen met regelgeving in de vorm van verboden en/of het extra faciliteren van duurzame mobiliteit.

2.2 Duurzaamheidsladder mobiliteit

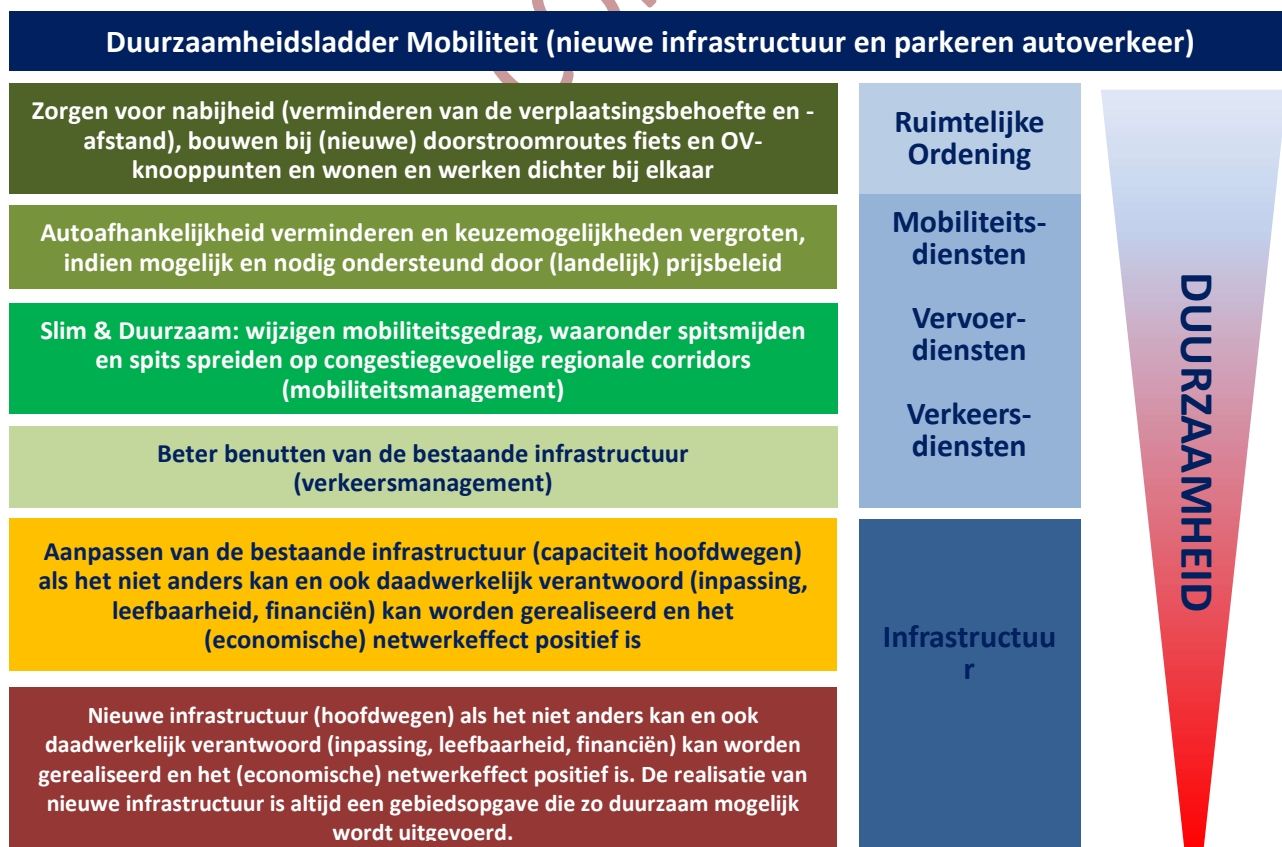
De Duurzaamheidsladder is een denk- en werkwijze die er van uit gaat dat investeren in nieuwe infrastructuur (inclusief parkeren) voor het autoverkeer pas aan de orde is als andere maatregelen onvoldoende effect hebben.

Vanuit de ruimtelijke ordening kunnen we bijdragen aan het voorkomen van automobilititeit. Daarnaast spelen alternatieven voor de auto altijd een belangrijke rol (fiets, elektrische fiets, lopen).

Duurzaamheid steeds noodzakelijker

Het klimaatakkoord (Parijs, 2015) betekent dat ook voor het mobiliteitssysteem een transformatie nodig is (CO₂-reductie). In het regeerakkoord is voor de terugdringing van broeikasemissies een aanvullend (tussen)doel van 3,5 Mton terugdringing voor 2030 opgenomen. Het kabinet zet erop in dat alle nieuwe auto's uiterlijk in 2030 emissievrij zijn. Ongeveer een derde van het energieverbruik in Steenwijkerland komt voor rekening van de mobiliteit. Het moet schoner en zuiniger en we gaan meer duurzame energie gebruiken. Op dit vlak zal vooral de markt haar werk moeten doen.

Daar waar het nodig en mogelijk is, ondersteunen we ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit. Duurzame oplossingen zijn voor ons een leidend principe.



Naast de **klimaatdoelstelling** is er ook een **economisch** belang bij duurzame mobiliteit. De verbranding van fossiele brandstoffen leidt tot een afname van de beschikbare olievoorraden. De afhankelijkheid van fossiele brandstoffen maakt de samenleving (economisch) kwetsbaar. Indien de olieprijs stijgt heeft dat negatieve economische effecten en door politieke instabiliteit kan de beschikbaarheid zomaar verminderen. Klimaatverandering en olieschaarste vormen een wereldvraagstuk dat uitsluitend opgelost kan worden als iedereen zijn steentje bijdraagt. Dit is een wereldwijd thema met het bekrachtigen van het klimaatakkoord in Parijs (2015), dat het einde van het gebruik van fossiele brandstoffen inluidt.

Duurzaamheid hoeft niet duur te zijn. Sterker nog, een duurzame ontwikkeling betaalt zichzelf terug. Soms op korte termijn, soms op iets langere termijn. 'Niet duurzaam' werkt niet kostenbesparend maar uiteindelijk kostenverhogend. De ondernemingen die duurzaam werken, zijn gericht op continuïteit en klaar voor de toekomst.

De uitspraak van de Raad van State over de stikstofuitstoot heeft ook consequenties voor Steenwijkerland. Meerdere factoren maken het noodzakelijk om de mobiliteit te verduurzamen.



2.3 Toename fietsgebruik

Fietsen is een vorm van duurzame mobiliteit avant la lettre. Fietzers gebruiken geen fossiele brandstoffen, nemen weinig ruimte in beslag, veroorzaken geen of nauwelijks omgevingshinder en dragen bij aan de vitaliteit en gezondheid (bewegen). Meer bewegen vermindert obesitas, ziekteverzuim en medische zorg. Fietsen is een zaak van persoonlijk welzijn en leidt tot een afname van bedrijfskosten en maatschappelijke kosten (ziekteverzuim en zorg).



In 2018 werden meer dan 400.000 e-fietsen verkocht. Dat is een verdubbeling ten opzichte 2013. In 2018 was de elektrische fiets zelfs voor het eerst het meest verkochte model en stootte daarmee de traditionele stadsfiets van de troon. De e-fiets is populair geworden in het woon-werkverkeer, het school- en het recreatief verkeer. De verkoop en het gebruik van de e-fiets blijft toenemen. Het wordt drukker op de fietspaden en de snelheidsverschillen worden groter.

We willen de fietser een prominente en aantrekkelijke plek geven (ruimte en kwaliteit, directe verbindingen) in de vorm van een samenhangend fietsnetwerk. De fiets speelt ook een belangrijke rol in vervoerketens in combinatie met het openbaar vervoer. We continueren het gemeentelijk beleid volgens ons Fietsplan. Speerpunten zijn: de e-fiets (gebruik en voorzieningen), toerisme, de opwaardering

van de fietsinfrastructuur, gemak (doorrijden, weinig wachttijden).

Het fietsnetwerk wordt opgebouwd uit verbindingen tussen de woongebieden, kernen, het station, centrum, werklocaties, onderwijslocaties, sportvoorzieningen, de toeristische attractiepunten, het buitengebied, regionale snelfietsroutes en de recreatieve fietsknooppunten. Kwaliteitseigenschappen van het fietsnetwerk zijn: comfort, directheid, weinig oponthoud, veiligheid en 'leuk fietsen' (belevingswaarde). We hebben met de Provincie Overijssel afspraken gemaakt over de revitalisering van de fietsvoorzieningen.

De vraag naar goede bewaakte of afsluitbare stallingsvoorzieningen met oplaadmogelijkheden neemt toe. Een e-fiets is namelijk te kostbaar om deze zomaar in de openbare ruimte zonder toezicht achter te laten. Een fietser wil met een gerust hart zijn (dure) fiets achterlaten en in goede staat terugvinden. Vooral in het geval van een langere verblijfsduur (bijvoorbeeld stallen op het station, bij het werk of in het binnenstadgebied) zijn bewaakte of afsluitbare stallingen belangrijk.

Meer gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer kunnen we uitsluitend tot stand brengen in samenwerking met de werkgevers en de werknemers (werkgeversaanpak). Het gaat om een combinatie van goede infrastructuur, het toepassen van fiscale en financiële regelingen (arbeidsvoorwaarden), de bedrijfscultuur (gezondheid en duurzaamheid), promotie en communicatie. We zullen samen met de ondernemers inzicht moeten krijgen in de factoren die het gebruik van de fiets in plaats van de auto belemmeren.

Steeds meer gemeenten gaan over tot het hanteren van fietsparkeernormen (naast autoparkeernormen) bij het afgeven van omgevingsvergunningen (verbouw, nieuwbouw voor alle functies). Wij gaan die aanpak ook volgen.

2.4 Elektrische en waterstofvoertuigen, duurzame energie



We zitten in een transitiefase. Het e- en h-rijden (elektriciteit, waterstof) breekt door voor alle modaliteiten: fiets, scooter, auto, openbaar vervoer en vrachtverkeer, mede gestimuleerd door technologische innovatie (prijzdaling), aandacht voor gezondheid en wet- en regelgeving. De auto-industrie investeert miljarden in de ontwikkeling van de elektrische auto. Elektrische auto's zorgen voor minder geluidsoverlast en uitstoot.

In het regeerakkoord is voor de terugdringing van broeikasemissies een aanvullend (tussen)doel van 3,5 Mton terugdringing voor 2030 opgenomen. Het kabinet zet erop in dat alle nieuwe auto's uiterlijk in 2030 emissievrij zijn.

Het aantal elektrische auto's neemt toe en dat zal dus de komende decennia doorgaan. De behoefte aan laadmogelijkheden in de woonomgeving neemt toe. Dat geldt vooral voor woningen die niet beschikken over een parkeerplaats op het eigen terrein. We werken mee aan het mogelijk maken van openbare laadinfrastructuur (laadpalen). We willen echter voorkomen dat alle straten vol komen te staan met laadpalen. Snelladers (in publieke ruimtes en bij de bestaande tankstations) worden daarom steeds belangrijker. We gaan al aan de slag met het plaatsen van openbare laadpalen. Alle kernen krijgen minimaal 1 openbare laadpaal. Dat is het nog maar een begin. Uiteindelijk moet het aanbod en de capaciteit van de (snel)laadinfrastructuur afgestemd zijn op de

behoefte en zullen meer strategische locaties voorzien moeten worden van laadvoorzieningen.

Tevens moeten we er rekening mee houden dat niet alles elektrisch zal worden. Ook waterstofauto's zijn kansrijk voor de toekomst. Ook dergelijke ontwikkelingen vragen om specifieke voorzieningen (waterstof tanken). Daar ligt uiteraard een rol voor de markt, waar nodig in samenwerking met de gemeente. Er treedt in de praktijk mogelijk wel een impasse op: geen aanschaf van h-voertuigen als er geen tankvoorzieningen zijn en geen aanbod van tankvoorzieningen als er onvoldoende h-voertuigen zijn. Collectieve afspraken met ondernemers en de aanschaf van gemeentelijke h-voertuigen kunnen ons over de drempel heen helpen

Over normale dieselmotoren bestaat de laatste tijd veel ophef. De brandstof wordt gezien als de meest vervuilende in zijn soort, onder meer door de NOx-deeltjes die vrijkomen. Overheden willen diesels verbannen. Diverse fabrikanten hebben de ontwikkeling van dieselmotoren stopgezet, terwijl andere fabrikanten nog wel geloven in diesel. De dieselmotor heeft bij gebruik van blauwe diesel mogelijk toch een toekomst. Blauwe diesel is een duurzame brandstof en is gemaakt van afvalproducten van de voedingsmiddelenindustrie, zoals oud frituurvet.

Er zijn veel ontwikkelingen op het gebied van schoner, kleiner en 0-emissie voor de distributie van goederen. De ervaringen die opgedaan worden in andere vergelijkbare (kleinere) gemeenten zijn interessant om te beoordelen op de toepasbaarheid en haalbaarheid voor Steenwijkerland. Dat geldt ook voor inzet van gemeentelijke bedrijfsvoertuigen die elektrische rijden of op waterstof.

2.5 Slimme mobiliteit



Volgens het Centraal Planbureau leggen Nederlanders de komende decennia steeds meer kilometers af, per auto, trein en fiets. Naast deze groei is ook de vraag naar mobiliteit aan het veranderen. De mobiliteitsvraag is in de toekomst minder gekoppeld aan bezit door de opkomst van Mobility as a Service. Mobility as a Service (MaaS) staat voor een transitie in mobiliteit, waarbij de consument mobiliteit inkoopt in plaats van te investeren in de aanschaf van vervoermiddelen.

De mogelijkheden en rollen voor digitale platforms en multimodale concepten die aansluiten bij de behoeften van reizigers en vervoerders nemen toe. Autofabrikanten maken een switch naar 'Mobility as a Service'. De eerste koppeling met vastgoed komt al voor: verhuur van appartementen in combinatie met mobiliteitsdiensten (zoals een elektrische deelauto). We zien dan ook dat voor het stimuleren van duurzame mobiliteit parkeernormen vervangen worden door mobiliteitsnormen. Een goed mobiliteitsaanbod kan een deel van de parkeerplaatsen vervangen en maakt nieuwe ontwikkelingen ook financieel beter haalbaar.

Het gebruik van deelauto's levert voordelen op voor de woonomgeving (minder parkeerplaatsen) en financiële voordelen voor bedrijven en bewoners als de deelauto de vervanger is voor een auto die relatief weinig wordt gebruikt. Ook voor bedrijven (op bedrijventerreinen) is een pool van deelauto's voor bedrijfsverplaatsingen (financieel) aantrekkelijk. Er zijn diverse aanbieders van deelauto's zoals Greenwheels, en Car2Go

(elektrische deelauto's). Daarnaast zijn er digitale platforms die particuliere aanbieders (eigen auto) verbinden met de vraag (Snappcar, MyWheels). In Oldemarkt is een 'liftpaalproject' opgezet. Dit systeem werkt met vrijwilligers. Waarborgen voor stabiliteit en continuïteit van dergelijke initiatieven zijn dan wel belangrijk.



De OV-fiets is een groot succes. Uitbreiding naar OV-haltes van het streekvervoer en concepten voor toeristisch-recreatief gebruik liggen voor de hand. Tevens kan de deelfiets voorzien in het overbruggen van afstand tussen het station of bushalte en de werklocatie (de 'last-mile'). Daardoor neemt het bereik van het openbaar vervoer enorm toe (in oppervlakte factor 10 rond een halte).

Het station van Steenwijk wordt ook bediend door de NS-zonetaxi. Deze taxi rijdt van en naar het station tegen een vast tarief. Er is al een taxirit vanaf €7,30 (tot 2 km, € 10,30 tot 4 km) en voor dit tarief kan men maximaal 3 personen extra meenemen. De zonetaxi kan worden geboekt met de NS App of op www.nszonetaxi.nl. De NS-zonetaxi rijdt van de eerste tot en met de laatste trein. De ritten worden uitgevoerd door lokale taxiondernemers.

Slimme mobiliteit bestaat ook door het koppelen van verschillende vervoerwijzen binnen één verplaatsing. Wij zien mogelijkheden voor het versterken van de volgende verplaatsingsketens:

- o Station (Steenwijk en Meppel) – bedrijventerreinen.
- o Station (Steenwijk en Meppel) – Giethoorn.

- o Recreatieve poorten (mobiliteitshubs in de vorm van ontvangst- en servicepunten): overstappen van de auto op andere (kleinschalige en duurzame) vervoerwijzen. Het overstappen moet voordelen bieden. Dat stelt eisen aan de beschikbaarheid, het gemak, de service en de prijs.
- o Van de auto naar kleinschalige omgevingsvriendelijke vormen van vervoer vanaf de rand van auto-arme gebieden. Dit heeft als doel om het parkeren te bundelen op daartoe geschikte locaties en in bepaalde gebieden het unieke karakter te blijven waarborgen.
- o Het benutten van de mogelijkheden van vervoer over water.
- o De fiets in combinatie met het openbaar vervoer.
- o Van kleinschalig en fijnmazig collectief vervoer naar het hoofdnet openbaar vervoer.

Slimme oplossingen zitten ook op het vlak van het vermijden van verplaatsingen. Er liggen mogelijkheden op het gebied van de digitalisering binnen de zorg (e-zorg), onderwijs (e-learning), de dienstverlening (digitaal loket onder andere van de overheid), pakketdistributie (afhaalpunten) en het brengen van de diensten bij de inwoners.

Voor het tot stand brengen van slimme mobiliteit is samenwerking met diverse partijen een must.



Foto: Theresa Jonkman

3 Aantrekkelijk Steenwijkerland

Leefbaarheid verblijfs-
gebieden en kernen

Parkeren en
openbare ruimte

Bereikbaarheid werk-
locaties en voorzieningen

Verkeers-
veiligheid

3.1 Uitgangspunten en ambities

Onze uitgangspunten en ambities op het gebied van Aantrekkelijk Steenwijkerland:

- 1. Het voorkomen van verkeersoverlast (doorgaand verkeer, zwaar verkeer, hoge snelheden) in de verblijfsgebieden en in de kernen.**
- 2. Een evenwichtige verdeling van de openbare ruimte tussen mobiliteitsvoorzieningen, speel- en beweegruimte en groenvoorzieningen.**
- 3. Het behouden van de identiteit en de kwaliteit van de kernen, natuurgebieden en landschappen.**
- 4. Het voorkomen van parkeeroverlast ten gevolge van wijk- en kernvreemd parkeren.**
- 5. De werklocaties goed ontsluiten voor het fietsverkeer, openbaar vervoer of vormen van (duurzame) ketenmobiliteit.**
- 6. Op wijk- en kernenniveau goede fiets- en voetgangersbereikbaarheid naar scholen, winkel- en sportvoorzieningen.**
- 7. Een afname van het aantal verkeersslachtoffers in Steenwijkerland (gemeentelijke wegen) met minimaal 25% in 5 jaar.**

3.2 Verblijfsgebieden en kleine kernen

De leefbaarheid in samenhang met mobiliteit speelt vooral binnen woonwijken en kleine kernen. Daarom wordt onderscheid gemaakt tussen hoofdwegen en verblijfsgebieden. In de verblijfsgebieden (30 km/uur) ligt de prioriteit bij het langzaam verkeer en past het autoverkeer zich aan. Het is de bedoeling dat het autoverkeer gebundeld wordt op het hoofdwegenet en de verblijfsgebieden en kleine kernen niet gebruikt worden als doorgaande sluiproute tussen de hoofdwegen.

Veel gemotoriseerd verkeer (rijdend en parkeren) en hoge snelheden staan op gespannen voet met het kleinschalig karakter van een aantal karakteristieke kernen en buurten. Grote vrachtwagens veroorzaken tevens een schaalconflict. Dit willen we vermijden. Tevens vraagt de groei van het toeristisch en recreatief verkeer om een goede balans met de omgeving.

Recreatieve publiekstrekkingen zoals Giethoorn en het Nationaal Park Weerribben-Wieden trekken veel gemotoriseerd verkeer aan (personenauto's, touringcars). Voor de karakteristieke kernen gaan we nader definiëren wanneer er sprake is van overlast. Voor het verminderen van de overlast zoeken we de oplossing niet in een aanpassing van de bestaande infrastructuur. Daarmee zouden we de identiteit van deze kernen aantasten. We zoeken de oplossing in het aanpassen van het verkeersgedrag en/of het opleggen van beperkingen en/of het beïnvloeden van de routekeuze.

3.3 Parkeren en openbare ruimte

Parkeeroverlast ten gevolge van wijk- of kernvreemd parkeren kan optreden in de omgeving van het station, werklocaties, de binnenstad en (recreatieve) publiekstrekkers. We gaan definiëren wat we onder parkeeroverlast verstaan. Daarmee wordt het duidelijk wanneer maatregelen tegen parkeeroverlast overwogen moeten worden. Parkeren gaat niet alleen over personenauto's, maar ook over fietsen. Dat betekent dat de beschikbare ruimte ook goed (her)verdeeld moet worden tussen deze vervoerwijzen.

Mobiliteitsvoorzieningen, groen- en speelvoorzieningen beconcurreren elkaar wat betreft het ruimtebeslag in de openbare ruimte. Parkeren neemt vaak een groot aandeel van het ruimtebeslag voor zijn rekening. Dit komt vooral voor in de oudere wijken. Dit kan ten koste gaan van de speel- en groenvoorzieningen. Vooral voor jonge kinderen zijn ontplooiings- en beweegmogelijkheden in de directe omgeving van belang. Daar waar dit evenwicht verstoord is of verstoord raakt (bijvoorbeeld door de roep om meer parkeerplaatsen), willen we aangeven hoe we de verschillende ruimteclaims goed tegen elkaar afwegen.

Voor de publiekstrekkers is het bundelen van het parkeren op strategische overstaplocaties een serieuze oplossingsrichting. Op de overstaplocaties kunnen verschillende kleinschalige duurzame vormen van mobiliteit aansluiten (fiets, e-fiets, e-scooter, e-boot, e-busjes, kano, waterbus). Deze vormen van mobiliteit kunnen de beleving van het gebied en de aantrekkelijkheid van een bezoek verhogen. Mobiliteit wordt daarmee onderdeel van de 'attractie'.

3.4 Bereikbaarheid werklocaties

Mede in het kader van duurzame mobiliteit moeten de grote werklocaties perfect met de fiets bereikbaar zijn. Dit vergt comfortabele routes die directe verbindingen (geen omrijden) bieden vanaf de woonwijken en de kernen. Tevens moet het goed kunnen stallen van de fiets mogelijk zijn. De werkgevers hebben een belangrijke rol op het gebied van de arbeidsvoorwaarden en het fiscaal stimuleren van het aanschaffen of leasen van een (e-)fiets en het fietsgebruik.

Binnen Steenwijkerland ligt de focus op de fiets. Voor werknemers van buiten Steenwijkerland kan het openbaar vervoer ook een rol spelen. Dat zal niet altijd mogelijk zijn met rechtstreekse verbindingen naar de werklocaties. Daarom ligt voor die doelgroep de focus tevens op de slimme ketenmobiliteit: de combinatie van de trein of bus met de fiets in het natransport.

3.5 Verkeersveiligheid

Ieder verkeersongeval is er één te veel. De verkeersveiligheid blijft te allen tijde een speerpunt van het mobiliteitsbeleid. Ongevallen zijn nooit voor 100% uit te sluiten maar we zetten wel in op het verminderen van het aantal en de ernst van de ongevallen. Daarbij maken we onderscheid tussen infrastructuur, gedrag, educatie en handhaving.

Speciale aandacht bij het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers is nodig voor de kwetsbare verkeersdeelnemers (schoolgaande kinderen en jeugd, ouderen, fietsers) en speerpunten zoals het gebruik van de E-fiets door ouderen en eenzijdige ongevallen met fietsers.

Ouderen blijven langer mobiel, maar worden kwetsbare verkeersdeelnemers. In Nederland is de helft van alle verkeersdoden 60 jaar ouder. Ook onder ernstig verkeersgewonden

neemt het aandeel 60-plussers toe (41% in 2017).

De schaalvergroting in het landbouwverkeer vraagt om speciale aandacht wat betreft de verkeersveiligheid van de fietsers. De vervanging van de IJzeren Brug (Witte Paarden) biedt extra routemogelijkheden voor het zware landbouwverkeer en daardoor minder landbouwverkeer door Steenwijk. De meeste nieuwe auto's worden uitgerust met Advanced Driver Assistance Systems (ADAS). Deze kunnen bijdragen aan een verhoging van de verkeersveiligheid. Snelheidsbeheersing is van groot belang om de kans op en de ernst van de afloop van ongevallen te minimaliseren.

We richten ons niet alleen op locaties waar ongevallen plaatsvinden maar zetten ook in op een risico-gestuurde aanpak (preventie) in combinatie met de klachten over de verkeersonveiligheid (subjectieve verkeersonveiligheid).



De politie kan niet 24/7 op iedere hoek toezicht houden en handhaven. Keuzes voor de inzet zijn noodzakelijk. Wat ons betreft wordt prioriteit gegeven aan de handhaving bij de snelheidsovertredingen vooral in de omgeving waar dit ernstige gevolgen kan hebben voor het langzaam verkeer en de kwetsbare verkeersdeelnemers.

In de periode 2014-2018 zijn er gemiddeld per jaar 42 verkeersslachtoffers geregistreerd op de gemeentelijke en provinciale wegen samen. Over 5 jaar willen we dit aantal teruggebracht zien tot maximaal 35 per jaar, ieder jaar een afname van gemiddeld 7 (ongeveer 15%). Over een periode van 5 jaar is dat een totale afname van 35 verkeersslachtoffers.

De locaties met de meeste letselongevallen (5 slachtoffers of meer in 5 jaar) in die periode zijn: Eesveenseweg (Steenwijk), N331 (Vollenhove), Middenweg (Steenwijk), Meppelerweg (Steenwijk), De Vesting (Steenwijk), N334 (Giethoorn), Veneweg (Wanneperveen), N333 (Steenwijk), N334 (Wanneperveen), N762 (Wanneperveen), N334 (Tuk).

Niet alleen de mens is slachtoffer in het verkeer. Er worden ook dieren aangereden. Op belangrijke ecologische verbindingen zijn veilige faunapassages nodig.



4 Gastvrij Steenwijkerland

Bereikbaarheid
voorzieningen

Inclusiviteit

Toerisme

Binnenstad

4.1 Uitgangspunten en ambities

Onze uitgangspunten en ambities op het gebied van Gastvrij Steenwijkerland luiden:

- 1. De kernen buiten Steenwijk goed verbinden met voorzieningen in Steenwijk met de fiets, openbaar vervoer (mogelijk ook over water), vormen van slimme (duurzame) ketenmobiliteit of andere vervoerservices.**
- 2. Inclusieve gemeente: personen met een beperking en mobiliteitsarmen hebben de keuze om zich zelfstandig te kunnen verplaatsen en zo deel te nemen aan de economische en maatschappelijke activiteiten of gebruik te maken van voorzieningen.**
- 3. Gemak voor bezoekers van toeristische publiekstrekkers: parkeren van fiets en auto, oplaadvoorzieningen, bereikbaarheid. Overstappen (op goed bereikbare en bekende mobiliteitshubs, ontvangst- en servicepunten) van de auto op kleinschalige duurzame vormen van vervoer (inclusief de benutting van de mogelijkheden van vervoer over water) moet de beleving, de aantrekkelijkheid en de bezoekerspotentie van de toeristische publiekstrekkers verhogen. Aansprekende en spraakmakende mobiliteitsoplossingen kunnen bijdragen aan een positief toeristische profiel en identiteit. Gemak voor bezoekers van de binnenstad van Steenwijk en kernen met een bovenlokale functie: parkeren van fiets en auto, oplaadvoorzieningen en bereikbaarheid.**

4.2 Bereikbaarheid van voorzieningen

Binnen Steenwijkerland vervult Steenwijk een centrumfunctie. Het is dan ook van belang dat de binnenstad van Steenwijk goed verbonden is met de kernen:

- Directe verbindingen met de fiets.
- Directe verbindingen met het openbaar vervoer, ketenmobiliteit (combinatie fiets- OV, kleinschalig collectief vervoer OV of specifieke mobiliteitsdiensten).

Delen van Steenwijkerland worden niet of nauwelijks bediend per openbaar vervoer. Volgens onze OV-visie willen we deze leemtes op een creatieve en innovatieve wijze oplossen. De oplossing zit niet alleen in het nastreven van reguliere buslijnen, die vervolgens leeg rondrijden. We zullen nadrukkelijk moeten kijken naar nieuwe ontwikkelingen en toepassingen. Ook het beter benutten van het bestaande openbaar vervoer zullen we moeten beoordelen: de schakels naar de OV-haltes en de lijnvoering. Kan de Giethoorn-expres bijvoorbeeld ook een rol spelen voor de bewoners?

Er zijn verschillende schaalniveaus die op elkaar moeten aansluiten: de trein, de regionale buslijnen en aanvullende vormen van vervoer naar knooppunten en/of voorzieningen (3-lagenmodel). Hierbij kan de rol van vrijwilligers (samenredzaamheid) toenemen.

Het 'geautomatiseerde' of autonome voertuig biedt nieuwe kansen voor deelsystemen en vervoerconcepten op wijk- en dorpsniveau. Er zijn inmiddels in en buiten Nederland volledig autonome OV-systemen operationeel. Dit biedt kansen voor het verhogen van de efficiëntie en voor het bedienen van 'dunne' vervoerstromen.



Vooraf voor de kleinen kernen zijn slimme ketens belangrijk waarbij we verschillende doelgroepen onderscheiden: ouderen, scholieren en werkende jongeren, toeristen. Een doelgroepen aanpak kan ook leiden tot slimme combi's als het doelgroepen vervoer (zoals leerlingen vervoer en WMO-vervoer) ook kan functioneren als regulier openbaar vervoer voor de kernen.

De afstand tot het basisonderwijs is in Steenwijkerland groter dan gemiddeld in Nederland. Dat komt door het grote grondgebied en de vele kleine kernen die niet allemaal hun eigen voorzieningen hebben. Het is wel van belang dat scholieren zo veel mogelijk zelfstandig hun basisschool lopend of fietsend kunnen bereiken. Dat vraagt om veilige loop- en fietsvoorzieningen naar de basisscholen. Voor het voortgezet onderwijs zijn directe veilige fietsvoorzieningen nodig vanuit de kernen.

4.3 Inclusieve samenleving

Een tweedeling dreigt: personen die mee (kunnen) doen aan de maatschappelijke en economische activiteiten en personen die dit niet kunnen en daardoor op achterstand raken.

Mobiliteitsvoorzieningen kunnen bijdragen aan actieve zelfstandige deelname aan economische activiteiten, sociale activiteiten en het gebruik van voorzieningen. Deze opgave spits zich toe op twee categorieën: personen met een beperking (toegankelijkheid infrastructuur, openbaar

vervoer en parkeren) en 'mobiliteitsarmen' (ouderen, bewust of gedwongen niet-autobezitters).

In Steenwijkerland neemt het aantal ouderen (75-80 jaar) de komende tien jaar met 56% toe. Ouderen blijven langer thuis wonen. Dit vraagt om een levensloopbestendige woonomgeving en bereikbaarheid van voorzieningen (toegankelijkheid en basismobiliteit van deur tot deur). Voor de basismobiliteit kijken we nadrukkelijk naar een vernieuwende aanpak. Het sociaal domein, slimme mobiliteit en participatie vormen mogelijk de verbindende elementen om voor de toekomst de basismobiliteit te organiseren en veilig te stellen.

In 2006 heeft de VN het Verdrag over de rechten van personen met een handicap opgesteld. Op 14 juli 2016 is dit VN-verdrag geratificeerd door de Tweede Kamer. In het Verdrag is opgenomen dat personen met een beperking toegang moeten hebben tot de fysieke omgeving en tot vervoer in zowel stedelijke als landelijke gebieden. Het Verdrag verplicht de deelnemende landen om ervoor te zorgen dat mensen met een beperking gelijkwaardig aan de samenleving kunnen deelnemen. Een goede toegankelijkheid past ook bij een gastvrije gemeente. Voor personen met een beperking is dit van toepassing op de infrastructuur (lopen, rollator, scootmobiel, rolstoel), het openbaar vervoer (toegankelijkheid, service), het parkeren (maatvoering, loopafstanden) en het verkeersmanagement (oversteken bij verkeerslichten).

De inzet van een platform van ervaringsdeskundigen blijkt bijvoorbeeld in de gemeenten zoals Zwolle en Hardenberg een succesfactor te zijn. In Steenwijkerland ligt een samenwerking met de Gehandicaptenraad en de Adviesraad Sociaal Domein voor de hand.

4.4 Bezoekers van toeristische publiekstrekkingen

De toeristische markt is een groeiende markt. Dat geldt voor zowel binnenlandse als buitenlandse bezoekers. We constateren dit in onze eigen gemeente in Giethoorn. Vooral de Aziatische markt groeit hier sterk.

Onze toeristische publiekstrekkingen bestaan uit kwetsbare (natuur)gebieden. Bezoek in grote getalen is mogelijk als we de bezoekers spreiden (in ruimte en tijd), faciliteren per openbaar vervoer of tijdig laten overstappen van de auto op verschillende kleinschalige duurzame vormen van mobiliteit. Dit vergt een stelsel van uitgaande locaties met parkeervoorzieningen en overstapmogelijkheden (mobiliteitshub) en verbindingen vanaf de stations Steenwijk, Meppel en Wolvega. Deze voorzieningen gaan dan onderdeel uitmaken van een totaal pakket aan spreidingsmaatregelen. De poorten (hubs) moeten een toegevoegde waarde hebben, bijvoorbeeld als ontvangst- en servicepunt.

Steenwijk beschikt over een NS-station en is knooppunt van diverse wandelroutes (lange afstand). De stad fungeert als vertrek- en eindpunt voor een scala aan toeristische activiteiten in een wijde omgeving. Van watersport in De Wieden tot wandelen op de hei van Havelte of Dwingeloo, van fietsen langs de oude boerderijen van Staphorst of het Land van Vollenhove tot toeren langs de bollen- en de tuinenpracht van de Noordoostpolder.

Door op de poorten (hubs) verschillende mobiliteitsvormen aan te bieden, kan iedere bezoeker zijn gepaste keuze maken. Aansprekende en spraakmakende mobiliteitsoplossingen kunnen tevens bijdragen aan de bekendheid en aantrekkelijkheid van de toeristische locaties. Op deze wijze kunnen we in de toekomst nog groeien en de beleving van de publiekstrekkingen verhogen. Innovatieve vormen van vervoer over water gaan daarin

een belangrijke rol spelen. Een aantal kernen is eveneens aantrekkelijk voor de toerist. Daar zijn goede fiets- en parkeervoorzieningen belangrijk.

De fiets is een belangrijk vervoermiddel voor recreatie en toerisme. Het is daarom van belang dat ons fietsnetwerk aansluit bij de toeristische publiekstrekkingen binnen onze gemeente en op de toeristische locaties in de omgeving. Dit zijn bijvoorbeeld: Drentse Wold, Rottige Meenthe (als “verlengde” van de Weerribben/Wieden), Friese meren en de dorpen, Friese Schansroute (inclusief Kuinre).

4.5 Bezoekers van de binnenstad van Steenwijk en kernen

Het grootste deel van de detailhandel komt van de bewoners van Steenwijkerland, Westerveld en enigszins Weststellingwerf. De vervoerrelaties met deze herkomstgebieden zijn belangrijk. De belangrijke herkomstgebieden liggen op verschillende afstanden. Voor de bezoekers van de binnenstad van Steenwijk zijn dan ook alle vervoerwijzen belangrijk.

- o Voor personen die lopen zijn looproutes vanuit de wijken van belang en de loopverbindingen vanaf het station en de OV-haltes.
- o Voor personen die fietsen zijn directe en comfortabele fietsvoorzieningen nodig vanuit de wijken en kernen (tot een afstand van ongeveer 5 km). Tevens is het veilig kunnen stallen van de fiets belangrijk.
- o Voor automobilisten zijn duidelijke parkeerroutes en beschikbaarheid van parkeervoorzieningen van belang.

Voor kernen met een bovenlokale functie zijn dezelfde uitgangspunten van toepassing.



5 Steenwijkerland in de regio

Arbeidsmarkt	Bereikbaarheid voorzieningen	Regionale hoofdfietsroutes	Regionaal OV-netwerk	Regionale corridors
--------------	------------------------------	----------------------------	----------------------	---------------------

5.1 Uitgangspunten en ambities

Onze uitgangspunten en ambities op regionaal gebied:

- 1. Het verbeteren van de bereikbaarheid van onze werklocaties vanuit de omliggende kernen, de regionale gemeenten met de grootste pendelstromen en vanuit de regionale OV-knooppunten en vanuit Steenwijkerland naar de belangrijkste werklocaties buiten Steenwijkerland. Voor de korte afstanden (tot 15 km) ligt het accent op de fiets.**
- 2. Het verbeteren van de bereikbaarheid van voorzieningen (onderwijs, zorg) waar onze inwoners gebruik van maken en die niet binnen onze gemeente beschikbaar zijn.**
- 3. Het versterken van de hoofdfietsroutes naar de omliggende regio's.**
- 4. Het versterken van het regionale OV-netwerk en het behouden van de IC-functie van station Steenwijk.**
- 5. Het versterken van de bereikbaarheid op de regionale corridors.**

5.2 Arbeidsmarkt

We hebben te maken met een groeiende economie, afname van het aantal jongeren en toenemende vergrijzing. Dit veroorzaakt krapte op de arbeidsmarkt. De arbeidsmarkt binnen het invloedsgebied van werkgevers wordt kleiner. Werknemers, zoals gespecialiseerd personeel en de starters op de arbeidsmarkt, moeten van verder komen en beschikken niet altijd over een auto. Daarom is een goede bereikbaarheid per fiets (tot 7,5 km), de e-fiets (tot 15 km) en de speed pedelec (tot 25 km) en openbaar vervoer van de grote werklocaties vanuit en in de regio nodig.

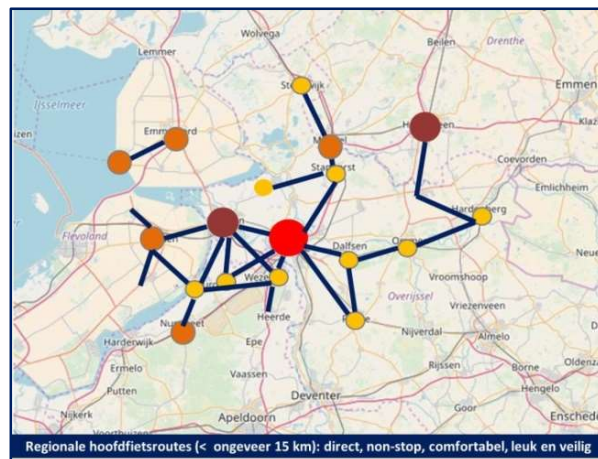
Onze grootste werklocaties zijn:

- de binnenstad van Steenwijk;
- de bedrijventerreinen in Steenwijk: Groot Verlaat, Oostermeentherand en Dolderkanaal;
- de bedrijventerreinen Kanaalweg en Scheepdiep in Blokzijl;
- het bedrijventerrein Borgherkant in Kuinre;
- het bedrijventerrein Boterberg in Oldemarkt;
- het bedrijventerrein Schaarkampen in Vollenhove;
- Giethoorn.

De belangrijkste verplaatsingen in het woon-werkverkeer naar Steenwijkerland (pendelstromen) komen vanuit de gemeenten Weststellingwerf, Noordoostpolder, Meppel en Westerveld.

Het aantal uitgaande verplaatsingen in het woon-werkverkeer vanuit Steenwijkerland is een kwart groter dan de inkomende pendel. De uitgaande pendel is het grootst naar Meppel, gevolgd door Zwolle en de gemeente Noordoostpolder en in mindere mate naar Weststellingwerf en Zwartewaterland.

In Steenwijkerland en de directe omgeving zijn geen doorstromingsproblemen voor het gemotoriseerd verkeer en ook niet te verwachten. De A28 is wel een belangrijke corridor voor het logistieke verkeer. Rondom Zwolle is er wel regelmatig sprake van congestie mede ten gevolge van incidenten. We hebben er dus belang bij dat de verkeersdruk op de A28, vooral in het woon-werkverkeer afneemt. Voor onze eigen omgeving leggen we de nadruk op de kwaliteit van de fietsverbindingen en het openbaar vervoer.



5.3 Bereikbaarheid voorzieningen

Een aantal voorzieningen waar onze inwoners mede van afhankelijk zijn, ligt buiten de gemeentegrenzen:

- Zorg (ziekenhuis): Meppel, Heerenveen, Zwolle en Leeuwarden.
- Vervolgonderwijs: Zwolle, Emmeloord, Leeuwarden en in mindere mate Meppel en Wollega.
- Winkelen: Meppel, Zwolle, Emmeloord, Leeuwarden en Wollega.
- Cultuur, musea: Zwolle en Leeuwarden.

De verbindingen per auto zijn goed. Voor personen die niet over een auto beschikken, moet de bereikbaarheid per openbaar vervoer op orde zijn.

5.4 Regionaal netwerk hoofdfietsroutes

De Regio Zwolle (21 gemeenten en 4 provincies) heeft de 'Bereikbaarheidsambitie Regio Zwolle' opgesteld. Daarin is een aantal ambities en thema's opgenomen die wij onderschrijven zoals het versterken van het regionale netwerk van hoofdfietsroutes, openbaar vervoer en de corridor Steenwijk-Zwolle.

Voor Steenwijkerland is binnen de Regio Zwolle de hoofdfietsroute op de corridor Steenwijk – Meppel – Staphorst – Zwolle van belang.

Inwoners kern
> 100.000
30.000 – 40.000
20.000 – 30.000
10.000 – 20.000

Bron: Bereikbaarheidsambitie Regio Zwolle, concept juli 2019

Omdat Steenwijkerland aan de noordrand van de Regio Zwolle ligt, beoordelen wij ook hoe we dit netwerk hoofdfietsroutes willen uitbreiden in de verschillende richtingen. Daarbij geven we prioriteit aan de grootste relaties met als motieven werken en onderwijs en binnen een fietsafstand van 15 km.

5.5 Versterken regionaal OV-netwerk

De Regio Zwolle zet in op een versterking van het OV-netwerk. Daarin spelen (nieuwe) knooppunten een belangrijke rol. Voor Steenwijkerland ligt er een belangrijke rol voor de stations Steenwijk en Meppel. Op deze stations kunnen het interregionale netwerk en het regionale netwerk met elkaar verknoot worden. De stations spelen dan ook een belangrijke rol in slimme vervoerketens naar werklocaties, regionale kernen en publiektrekkers zoals Giethoorn.

Het is voor Steenwijkerland de opgave om het (boven)regionale OV-netwerk te verknopen met lokale vervoerservices. Een samenwerking met onze buurgemeenten op dit thema kan efficiënt zijn.

De gedachten en discussie over de aanleg van de van de zogenaamde Lelylijn (bijvoorbeeld Groningen – Heerenveen – Lelystad) bloeien mogelijk weer op. Een Lelylijn vermindert de kwetsbaarheid van de verbinding Zwolle – Meppel.

5.6 Multimodale corridoraanpak

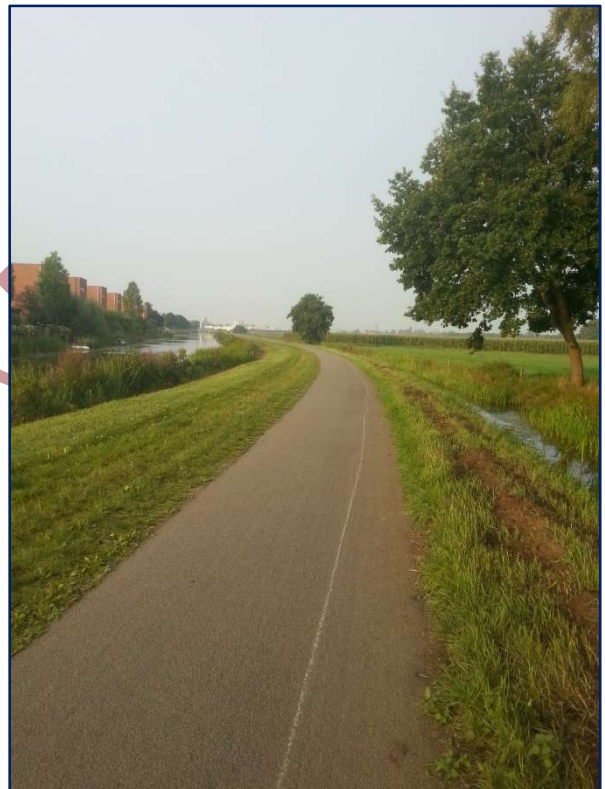
De verschillende vervoerwijzen en schaalniveaus kunnen niet los van elkaar gezien worden. Als de wegcapaciteit wordt uitgebreid, kan dit een verbetering voor het fietsverkeer of het openbaar vervoer teniet doen (reistijdverhouding). Daarom kunnen de regionale corridors het beste multimodaal beoordeeld worden. Voor Steenwijkerland gaat het om de verbindingen naar de belangrijkste regionale werk- en voorzieningenlocaties (zie paragrafen 5.2 en 5.3).

Potentiële maatregelen die passen in de systematiek van de duurzaamheidsladder, zijn:

- o Het verkorten van fietsverbindingen, het verhogen van de beleving en het realiseren van ontbrekende schakels.
- o Zorgen voor voldoende kwaliteit van fietsroute(s) naar lokale treinstations (station Steenwijk).
- o Het verbeteren van de lokale fietsnetwerken tussen de kernen en de werklocaties in de gemeente.
- o Het verbeteren van de kwaliteit en kwantiteit van stallingsvoorzieningen bij stations (zoals Steenwijk). Het ambitieniveau is bewaakt of afsluitbaar (geïntegreerd met het OV-gebruik), geen weesfietsen.
- o Het verbeteren van de kwaliteit en kwantiteit van parkeervoorzieningen (auto) bij treinstations (Steenwijk).
- o De beleving en sociale veiligheid op treinstations (Steenwijk).

- o Uitbreiden werkgeversaanpak: spitsmijden en bevorderen gebruik fiets, openbaar vervoer of keten.

Deze speerpunten en maatregelen sluiten aan bij onze ambities. Voor Steenwijkerland is het de opgave om, daar waar nodig en mogelijk, er concreet vorm en inhoud aan te geven. Er ontstaat meerwaarde op de gehele corridor als we dat doen in samenwerking met de gemeenten Staphorst, Meppel, Zwartewaterland, Westerveld, Hoogeveen, De Wolden en Weststellingwerf.



CONCEPT

Bijlage 1: samenvatting themasessie Mobiliteit 3 juni 2019

De wethouder opent de bijeenkomst en bedankt iedereen voor de belangstelling en deelname. Voor de wethouder is het van belang wat mobiliteit in toekomst betekent voor vandaag, bijvoorbeeld de verbetering van fietsvoorzieningen.

Het doel van de eerste bijeenkomst is informatie geven over het proces en bespreken van een aantal thema's (inventariserend). De planhorizon is variabel, afhankelijk van het thema.

Ontwikkelingen die een rol kunnen spelen zijn: vergrijzing, krimp, gezondheid, technologie en digitalisering, autonoom rijden, elektrisch rijden, deeleconomie, toerisme, logistiek (duurzame distributie), opheffen van zwakke OV-lijnen en strekken sterkere lijnen. Ontwikkelingen binnen de gemeente kunnen ook consequenties hebben voor mobiliteit en kunnen sturend zijn. Als voorbeeld wordt genoemd: het draagvlak behouden van het onderwijs, wat is er dan nodig op het gebied van mobiliteit om de leerlingen in Steenwijkerland het onderwijs te laten volgen.

De ambities van de gemeente bestaan onder andere uit: toerisme Weerribben en Wieden, duurzaamheid, zelf- en samenredzaamheid. De gemeentelijke ambities worden ook opgenomen in de Omgevingsvisie 2.0. De gemeentelijke ambities krijgen ook een plek in de eerste stap 'Uitgangspunten en Ambities'.

Er zijn enkele thema's behandeld om te inventariseren wat van belang kan zijn voor de Strategische Mobiliteitsvisie.

Fiets

- Toename gebruik e-fiets, mogelijkheden om de auto te vervangen in het woon-werkverkeer? Daarbij zijn ook van belang: Stallingen, infrastructuur, arbeidsvoorwaarden, cultuur.
- Belangrijk vervoermiddel voor recreatie en onderwijs.
- Fietsen mogelijk maken (openbaar vervoer bijvoorbeeld bij sneeuwval) en terugvalopties bieden.
- Breedte van fietsvoorzieningen: meer fietsers, verschillende snelheden.
- Onderhoud fietsvoorzieningen.
- Bewegwijzering fietsers.
- Heldere fietsroutes noord-zuid en oost-west.
- Er wordt verwezen naar de Fietsvisie 2040 van de Fietsersbond.
- Fietsenstallingen: op zaterdag ongeveer 500 fietsen in aanloopstraten (centrum Steenwijk), soms 700-800. De mogelijkheden voor een pilot met een bewaakte stalling worden verkend. De fiets is ook van economisch belang. Apeldoorn is een goed voorbeeld van goede stallingsvoorzieningen (bewaakt en gratis).

Openbaar Vervoer

- Fijnmazigheid: kan het beter en efficiënter?
- Rol van de overheid, bedrijven, burgers
- Welke bestemmingen zijn het belangrijkste?
- Multimodale overstappunten (transferia), voor verschillende doelgroepen en meervoudige waarde bieden (toerisme, relatie met Lelystad Airport).

Duurzame Mobiliteit

- Duurzame mobiliteit: vanaf 2035 geen auto's met fossiele brandstof? Amsterdam wordt als voorbeeld genoemd: hoe ver gaat de Strategische Mobiliteitsvisie?
- Steeds onderscheid maken tussen de rollen van overheid, bedrijven en burgers (facilitator en gebruiker). Ook onderscheiden maken tussen verantwoordelijke, wie betaalt de kosten, wie heeft de benefits.
- Duurzame mobiliteit betekent ook kansen creëren: stimuleren maar daar waar nodig ook verbieden.
- Gebruik deelauto stimuleren/faciliteren.
- Wat is het meest kansrijk voor Steenwijkerland, wie zijn erbij betrokken?

Openbare Ruimte, verdeling ruimte

- Dorpen zijn vaak vol geparkeerd (2 auto's per woning). Buiten het dorp parkeren (2^{de} auto) is een optie. Duidelijk moet zijn wat je er voor terugkrijgt. Bewoners kunnen dat samen oppakken (challenge, participatie). Een goed voorbeeld is de gebiedsgerichte aanpak van de Groenestraat in Blokzijl (1 pp/woning, grenzen stellen).
- Parkeeroverlast speelt rond het station. Een beoordelingscriterium voor parkeeroverlast is ook de toegankelijkheid voor de hulpdiensten.
- Toegankelijkheid
- Verdeling van de ruimte voor verkeer, groen, spelen, verblijven en ontmoeten
- Inrichting beïnvloedt verkeersgedrag

Overige ingebrachte punten

- Fietsersbond geeft aan: draagvlak houden voor (onderwijs)voorzieningen, mobiliteit mag geen belemmering zijn om onderwijs te volgen in de eigen gemeente.
- Auto-afhankelijkheid verminderen.
- Er zijn 33 kernen, de structuur is lastig.
- In de Strategische Mobiliteitsvisie ook richting aangeven (hoe).
- Verkeersveiligheid is een belangrijk thema.

CONCEPT

Bijlage 2: samenvatting themasessie Mobiliteit 29 augustus 2019

De tweede themasessie staat in het teken van de uitgangspunten en ambities, waarvoor een gespreksdocument is verzonden.

- Gert Hut geeft aan dat zijn bedenkingen bij het proces niet in de samenvatting van de eerste bijeenkomst zijn opgenomen. Er ontstaat wat discussie over het proces. Enkele aanwezigen vinden de opkomst mager. Er zijn ongeveer 60 organisaties uitgenodigd. Het is aan een ieder om af te wegen om mee te doen. Alle genodigden hebben daarvoor de gelegenheid gekregen. Voor de eerste bijeenkomst waren, om de opkomst te stimuleren, ook twee tijdstippen gereserveerd. Wat betreft de betrokkenheid van de overige inwoners: er is een panel van ongeveer 200 inwoners die belangstelling hebben voor het thema mobiliteit. Zij krijgen in september de gelegenheid om hun reactie/input te leveren op de ambities en uitgangspunten uit het gespreksdocument. Een terugkoppeling van de reacties en de wijze waarop daar mee wordt omgegaan wordt gewenst (extra bijeenkomst). Ed bespreekt dit na de terugkomst van Peter Traas (vakantie) en hierover worden de deelnemers geïnformeerd. De opmerkingen over het proces worden overgebracht naar het college.
- Er wordt geconstateerd dat er nog geen Omgevingsvisie is. Dat roept de vraag op: wat zijn precies de ambities van de gemeente? De samenhang met de andere beleidsvelden is belangrijk. Er is nu gebruik gemaakt van de ambities die bekend zijn vanuit de verschillende beleidsvelden en het coalitieakkoord.
- Er zouden meer streefwaarden in moeten komen (bijvoorbeeld voor het aantal e- en h-voertuigen) zoals wel gebeurd is voor de verkeersveiligheid.
- De westelijke kernen komen nog te weinig in beeld en Steenwijkerland heeft niet alleen een oriëntatie op Zwolle. Dit laatste staat overigens wel in het gespreksdocument vermeld. De positie van Steenwijkerland kan sterker worden benadrukt. Hier kan ook de relatie met station Meppel aan de orde komen.
- Moeten scheepvaart en waterrecreatie ook niet een thema zijn?
- Gemist worden de ambities van Steenwijkerland als afgeleide van Europese, landelijke en provinciale kaders zoals het Klimaatakkoord, het Energie-akkoord, duurzaamheid, Provinciale Omgevingsvisie. Deze ambities kan je confronteren met waar we nu staan en wat er nodig is. Je hebt dan ook meer informatie en analyse over de stand van zaken 'nu' nodig.
- Er wordt meer aandacht gevraagd voor besloten vervoer, logistiek en recreatieverkeer.
- Waar komen de scootmobielen en driewielers aan de orde? Dat is een onderdeel van inclusiviteit in het conceptdocument 'Uitgangspunten en Ambities'. Dit wordt verder uitgewerkt in de volgende stap (de Mobiliteitsvisie en de Mobiliteitsagenda).
- Er wordt voor de Weerribben een toekomstvisie opgesteld. Daar zitten ook elementen van mobiliteit in. Tijdige inbreng en afstemming zijn gewenst.
- Er wordt uitgebreid gesproken over het thema 'verminderen mobiliteitsbehoefte'. Dit is de eerste trede van de Duurzaamheidsladder. Er worden voorbeelden genoemd zal afhaalpunten, bezorgen en afname van lokale producten, kleine winkels. Interessant is dan wat de rollen en invloeden kunnen zijn van de burgers, ondernemers en de overheid.
- Slimme mobiliteit (ketens) is prima, maar er is ook een groep reizigers die behoefte heeft aan één vervoerwijze voor een verplaatsing van deur tot deur. Vrijwilligers inzetten is mooi, maar misschien ook kwetsbaar. Misschien heb je dus wel een structurele professionele inzet nodig.
- Graag aandacht voor de problematiek van doorgaand vrachtverkeer in de kleinere kernen.
- Aanvullend wordt nog een aantal onderwerpen genoemd zoals: e-laadpalen, energiecoöperaties en duurzame wegen. Dit zijn onderwerpen die mogelijk een rol kunnen spelen in de volgende stap (Mobiliteitsvisie).
- Diverse zaken kunnen beter worden geformuleerd in verantwoordelijkheden. Ook dit moet in de volgende fase aan de orde komen.
- Bij werklocaties ook aandacht voor publiekstrekkers.
- Het detail- en abstractieniveau wisselen nog al eens, graag gelijktrekken.
- De deelnemers ontvangen nog een e-mail (is inmiddels verzonden) met daarin de vraag om te reageren op de uitgangspunten en ambities. Een tijdige reactie is nodig om te beoordelen of er aanvullingen en wijzigingen nodig zijn en om voor een transparant proces, waarin het bestuur van eventuele afwijkende meningen en wensen wordt geïnformeerd.

CONCEPT

Bijlage 3: samenvatting themasessie Mobiliteit 30 oktober 2019

De derde themasessie is een extra bijeenkomst met als doel: toelichten op welke wijze de reacties van de deelnemers en het bewonerspanel (ruim 30 reacties) zijn verwerkt en het inventariseren van de reacties op het tweede concept 'Uitgangspunten en Ambities'. Daarna wordt het document aangepast en ter besluitvorming aan het college van B en W aangeboden. Na de vorige bijeenkomst heeft tevens een dialoog met het college van B en W en met de gemeenteraad plaatsgevonden. Aparte gesprekken zijn uitgevoerd met André Hammer en Jurr van Dalen. Naar aanleiding daarvan is in paragraaf 1.4 een aantal ontwikkelingen beschreven.

De reactie van Frans Resink is te beknopt samengevat in het tweekolommenstuk. Een uitgebreidere samenvatting wordt alsnog opgenomen. De e-mail van John Hoogma van 23 oktober is niet nog verwerkt. De opmerkingen worden in het derde concept verwerkt.

Thema's die in de derde bijeenkomst ingebracht zijn:

- De verdeling van de openbare ruimte tussen parkeren voor auto's en fietsen.
- Het controleren van het rapport G1000 (Werkplaats Duurzame Mobiliteit, hoofdstuk 4).
- Kwaliteit van de fietsroutes: verminderen/beperken wachttijden.
- Weren vrachtverkeer: er is daarover al tekst opgenomen in paragraaf 3.2.
- Inclusiviteit zit er goed in.
- Verbinding maken tussen Sociaal Domein, slimme mobiliteit en participatie.
- Balans vinden tussen toename mobiliteit, onder andere ten gevolge van toerisme en recreatie, en leefbaarheid.
- Fietsverbinding station Steenwijk – Giethoorn-noord.
- De ambities voor de uitvoering: dat komt aan de orde in de Mobiliteitsagenda en de besluitvorming bij voorkeur inclusief de middelen. Het actief zoeken naar middelen is eveneens een opgave.
- Handhaving is een onlosmakelijk onderdeel voor het realiseren van een aantal ambities.
- Openbaar vervoer over water biedt kansen.
- Prioriteit geven aan de aanpak die meerdere doelen dient.
- Anneke Turkstra mailt haar inbreng nog naar Ed.

De deelnemers zijn tevreden over het tweede concept en de vooruitgang die is gemaakt ten opzichte van de vorige versie. De gemeente en Ed krijgen hiervoor een compliment van de aanwezigen.

CONCEPT

CONCEPT

