



Strategische Mobiliteitsvisie 'Steenwijkerland duurzaam in beweging'

13 oktober 2020

Strategische Mobiliteitsvisie Steenwijkerland 'Steenwijkerland duurzaam in beweging'

Vastgesteld door de gemeenteraad op november 2020



Inhoudsopgave

	Voorwoord	7
DEEL 1	1 De uitgangspunten en ambities	9
	1.1 Een nieuwe Strategische Mobiliteitsvisie	9
	1.2 Ambities in thema's	11
	1.3 Uitgangspunten en ambities	11
	1.4 De uitwerking van de ambities in de SMVS	13
DEEL 2	2 Duurzaam Steenwijkerland	15
	2.1 Duurzaamheidsladder mobiliteit	15
	2.2 Wijziging van mobiliteitsgedrag	16
	2.3 Meer fietsen	16
	2.4 Meer lopen	22
	2.5 Zero-emissievoertuigen	22
	2.6 Slimme mobiliteit	24
	2.7 Innovatie	26
	2.8 De uitvoering	27
	3 Aantrekkelijk Steenwijkerland	29
	3.1 Verblijfsgebieden en kernen	29
	3.2 Binnenstad Steenwijk	30
	3.3 Parkeren en openbare ruimte	30
	3.4 Parkeereis en parkeernormen	32
	3.5 Verkeersveiligheid	32
	3.6 De uitvoering	35
	4 Gastvrij Steenwijkerland	37
4.1 Transfers	37	
4.2 Inclusiviteit: toegankelijkheid	37	
4.3 Inclusiviteit: basismobiliteit	39	
4.4 De uitvoering	40	
VISIE	5 Steenwijkerland in de regio	43
	5.1 Openbaar vervoer	43
	5.2 Wegcorridors	45
	5.3 De werkgeversaanpak	45
	5.4 De bewonersaanpak	46
	5.5 De uitvoering	47
DEEL 3	6 Mobiliteitsagenda	49
	6.1 Keuzes maken	49
	6.2 Van PARTICipatie naar PARTnerschap	49
	6.3 Uitvoering: dynamisch proces	49
	6.4 Organisatie en werkwijze	50
	6.5 Mobiliteitsagenda	52
	6.6 Reservelijst	55
	Bijlage 1: componenten van het fietsnetwerk	57



Voorwoord

Wij zijn blij met deze nieuwe Strategische Mobiliteitsvisie. Steenwijkerland is een aantrekkelijke gemeente om in te wonen, te werken en om te bezoeken. Dat willen we graag zo houden. We zien op het gebied van mobiliteit **vier kernopgaven**:

1. **Duurzaamheid**: ruimte voor schone mobiliteit en mobiliteit die weinig ruimte inneemt (lopen en fietsen).
2. **Aantrekkelijkheid**: voorkomen van verkeers- en parkeeroverlast, verhogen van de verkeersveiligheid en zorgen voor bereikbaarheid en toegankelijkheid voor personen met een beperking en voor mobiliteitsarmen.
3. **Gastvrijheid** voor onze toeristische bezoekers. Dat betekent een evenwicht tussen bereikbaarheid en de identiteit van Steenwijkerland.
4. Bijdragen aan de **regionale** opgaven op het gebied van bereikbaarheid en duurzame mobiliteit.

Er moet veel gebeuren om de visie tot uitvoering te brengen. Niet alles kan tegelijk, zeker niet in deze financieel onzekere tijden. Daarom onderkennen wij, ,ede binnen het kader van h et Hernieuwd Perspectief, in de Mobiliteitsagenda projecten en activiteiten die naar onze mening prioriteit hebben. En waarvan de kosten deels al zijn gedekt. Daarnaast is er een reservelijst met projecten en activiteiten. Bij onze aanpak en uitvoering van duurzame mobiliteit hanteren we de Duurzaamheidsladder Mobiliteit. Daarmee zetten we in op efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen. We richten ons daarbij op:

Fiets- en wandelgemeente

Fietsen en lopen zijn duurzame vormen van mobiliteit die bijdragen aan gezondheid en vitaliteit. We gaan aan de slag met het investeren in:

- o doorfietsroutes en recreatieve fietsroutes;
- o fietsenstallingen;
- o looproutes en toegankelijkheid;
- o promotie van het fietsen en lopen.

Transfers voor recreanten en toeristen

Vanaf transfers kunnen toeristen gaan wandelen, fietsen, varen. Ze kunnen daar hun auto parkeren en opladen en er is informatie te verkrijgen. Het concept van de transfers en de meest geschikte locaties daarvoor gaan we uitwerken met alle betrokkenen en belanghebbenden.

Basismobiliteit

In gebieden die niet worden ontsloten door het gewone openbaar vervoer zijn aanvullende mobiliteitsvoorzieningen nodig. We willen het knooppuntenmodel en kernnet openbaar vervoer realiseren in combinatie met transfers en vervoer over water. Deelauto's, buurtbussen, vrijwilligersvervoer of andere mobiliteitsconcepten gaan daarin ook een rol spelen.

Werkgeversaanpak

In samenwerking met bedrijven en ondernemers willen wij het aantal woon-werk- en bedrijfsverplaatsingen verduurzamen. We gaan hier zelf als grote werkgever ook mee aan de slag.

Pilots

De komende periode willen we graag innovatieve pilots op het gebied van duurzame mobiliteit uitvoeren. Wij gaan uitzoeken hoe we deze pilots concreet inhoud kunnen geven.

Waterstof

We ondersteunen het initiatief voor het realiseren van een waterstoftankstation op Eeserwold.

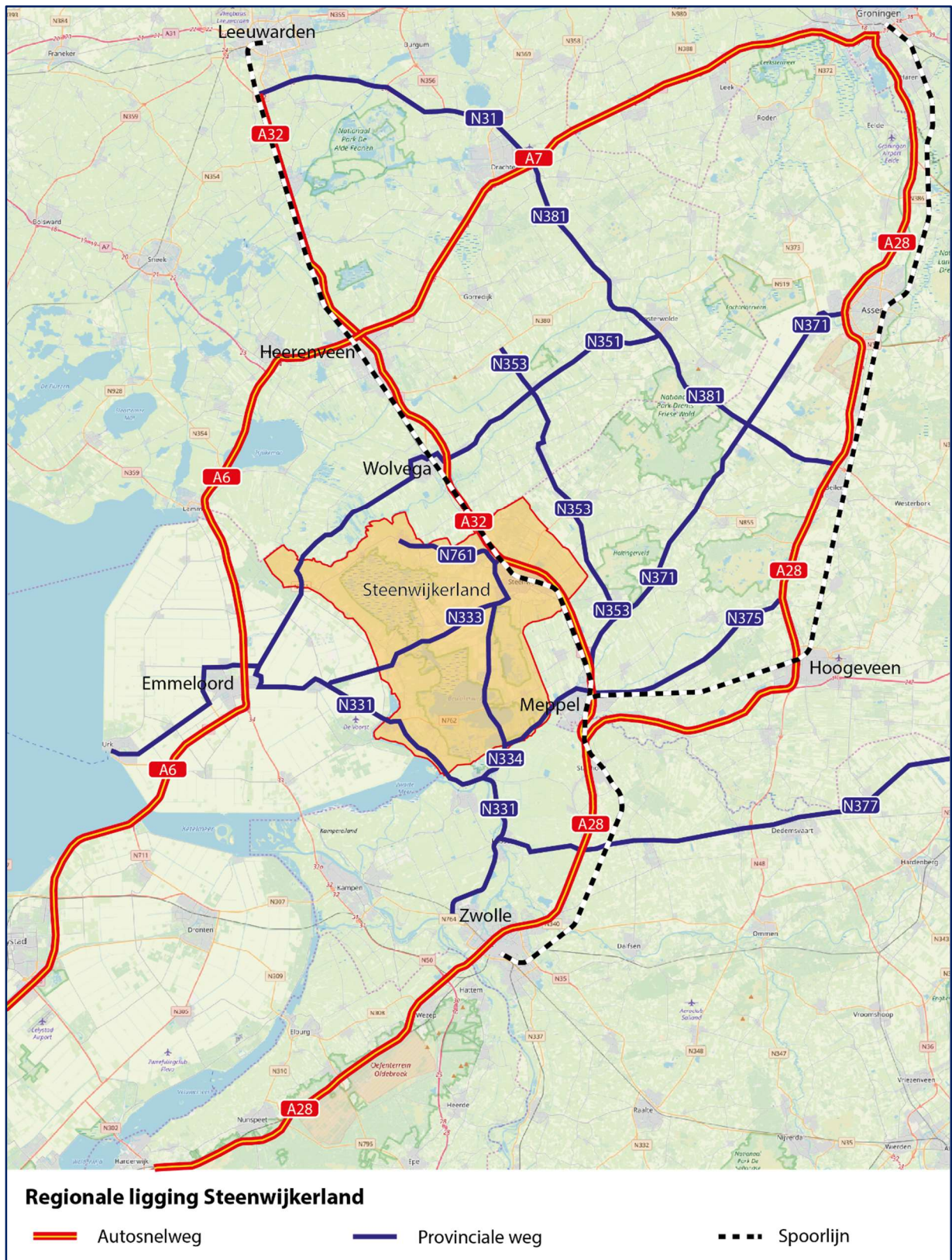
Kortom, we gaan een boeiende en uitdagende periode in. We zien uit naar een enthousiaste samenwerking met onze inwoners, ondernemers, provincies en buurgemeenten. Deze Strategische Mobiliteitsvisie biedt volop mogelijkheden om onze identiteit op het gebied van economie, toerisme en aantrekkelijk wonen voor de toekomst zeker te stellen.



Wethouder Mobiliteit
Marcel Scheringa



Wethouder Duurzaamheid
Tiny Bijl-Oord



1 De uitgangspunten en ambities

1.1 Een nieuwe Strategische Mobiliteitsvisie

In 2017 is het laatste Beleidsplan Verkeer van Steenwijkerland vastgesteld. Dat is eigenlijk nog vrij recent. In het Beleidsplan Verkeer lag het accent op verkeersveiligheid. Het thema openbaar vervoer was er bijvoorbeeld niet in opgenomen. 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.

De laatste jaren hebben vele nieuwe ontwikkelingen plaatsgevonden die van belang zijn voor het actualiseren van het mobiliteitsbeleid:

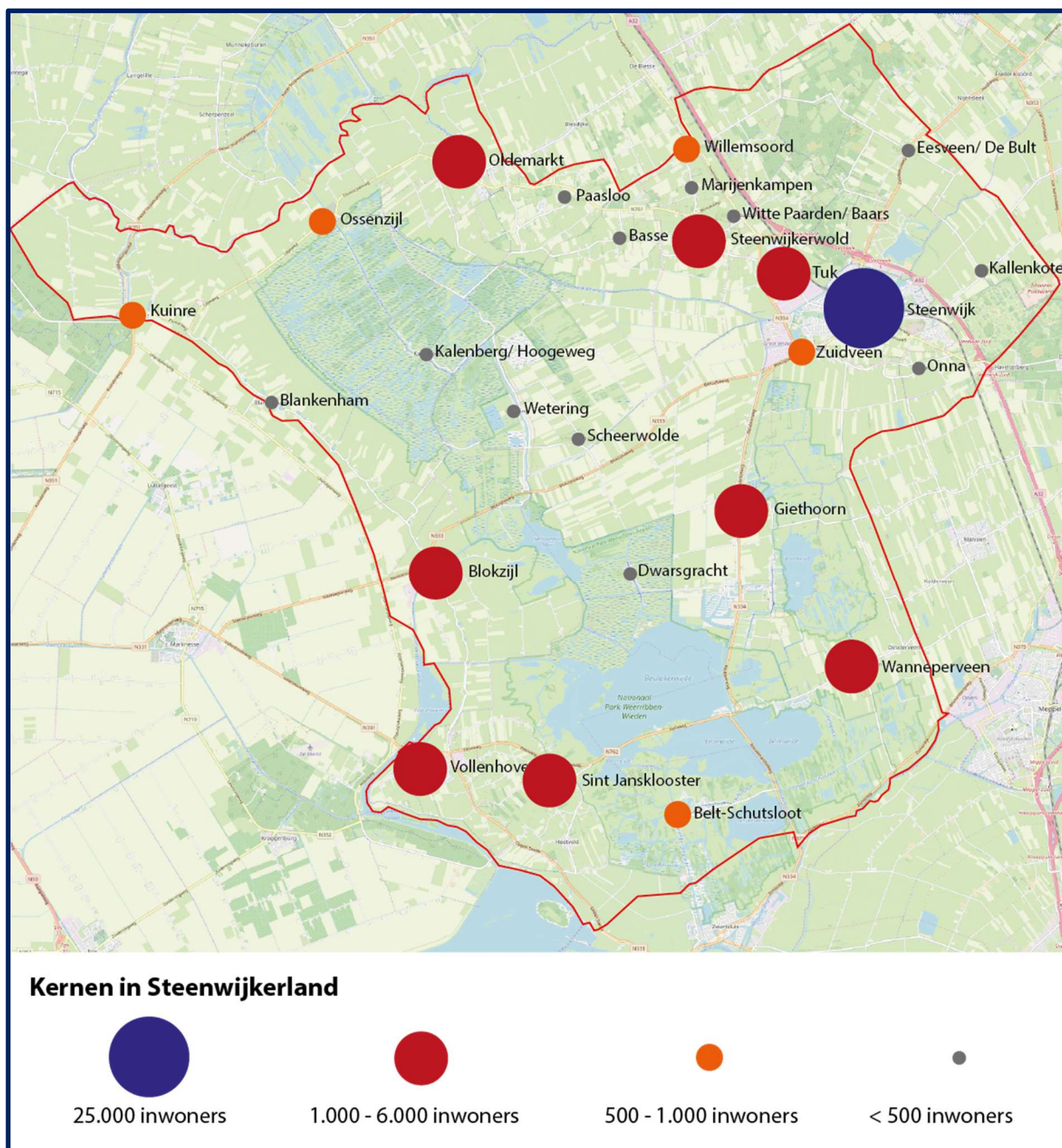
- o economische groei die gepaard gaat met mobiliteitsgroei;
- o technologische ontwikkelingen: elektrisch rijden, autonoom rijden, duurzame energie en digitalisering;
- o demografische en maatschappelijke ontwikkelingen zoals vergrijzing en inclusiviteit;
- o de gemeentelijke ambities op het vlak van toerisme en duurzaamheid;
- o het Klimaatakkoord (CO₂-reductie) en de milieu-opgaven zoals de reductie van de stikstofdepositie.;
- o de veranderende rol van de overheid door een toename van marktinitiatieven op het gebied van mobiliteit waardoor de

overheid meer in de rol komt van samenwerkingspartner.

Deze ontwikkelingen en onze ambities vragen om een Strategische Mobiliteitsvisie Steenwijkerland (SMVS) die verder gaat dan alleen een visie op het wegennet, fiets of verkeersveiligheid. Het gaat over alle vervoerwijzen, doelgroepen, gebieden 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.

De SMVS gaat niet over gedetailleerde maatregelen, maar vooral over de koers die de gemeente gaat inzetten. De SMVS is als volgt te karakteriseren:

- o Het accent ligt op de **doelstellingen, ambities** en de gewenste **effecten**.
- o Een plan met als **tijdshorizon 2030** en waar mogelijk en nodig met een doorkijk daarna.
- o 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.
- o De SMVS gaat over verschillende **schaalniveaus**: kernen en wijken, de gemeente in zijn geheel en de samenhang met de regio.
- o Met deze SMVS vervallen het Verkeersplan van 2017 en het Fietsplan van 2013.



- De SMVS is te gebruiken voor het maken van **investeringskeuzes**. Een onderdeel van de SMVS is de Mobiliteitsagenda. De Mobiliteitsagenda bestaat uit:
 1. Projecten en acties die naar onze mening uitgevoerd moeten worden. Het betreft projecten en acties die al financieel worden gedekt met reeds beschikbare budgetten of volgens specifieke afspraken. De uitvoering vindt in veel gevallen plaats in

samenwerking met en met cofinanciering door andere partijen.

2. De reservelijst: projecten en acties die we ook graag willen uitvoeren. Vanwege de huidige financiële onzekerheden moeten we echter keuzes maken. De uitvoering van deze projecten en acties hangt af van de (financiële) ontwikkelingen.

Onze Mobiliteitsagenda wordt ook input voor de Regionale Mobiliteitsagenda. In het Klimaatakkoord is opgenomen dat deze opgesteld gaat worden in alle regio's in Nederland.

1.2 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, verkeersonveiligheid, barrièrewerking).

Vóór het opstellen van deze SMVS heeft het college van B en W de 'Uitgangspunten en Ambities' vastgesteld voor vier thema's.

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

1.3 Uitgangspunten en ambities

De vastgestelde uitgangspunten zijn opgenomen in de rapportage 'Uitgangspunten en Ambities, Strategische Mobiliteitsvisie Steenwijkerland, Steenwijkerland Duurzaam In Beweging, 3 december 2019'.

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 om met onze ruimte. We breiden de hoofdinfrastructuur voor het autoverkeer niet verder uit tenzij het echt niet anders kan. Nieuwe infrastructuur voor het autoverkeer sluiten we 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 we 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 in 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 is voor verschillende 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 door 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 vervoersservices.
2. Inclusieve gemeente: personen met een beperking en mobiliteitsarmen hebben de keuze om zich zelfstandig te verplaatsen en zo deel te nemen aan de economische en maatschappelijke activiteiten en gebruik te maken van voorzieningen.
3. Gemak voor bezoekers van toeristische publiekstrekkingen: parkeren van fiets en auto, oplaadvoorzieningen en bereikbaarheid. Overstappen (op goed bereikbare en bekende transfers, 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 dragen bij aan een positief toeristisch 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, vanuit de regionale gemeenten met de grootste pendelstromen, 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.

1.4 De uitwerking van de ambities in de SMVS

In deel 1 zijn de vastgestelde Uitgangspunten en ambities opgenomen. In deel 2, de Strategische Mobiliteitsvisie, geven we aan met welke beleidsinzet we dat gaan realiseren. Dat is in deel 2 uitgewerkt in de volgende thema's:

1. Duurzaam Steenwijkerland (hoofdstuk 2).
2. Aantrekkelijk Steenwijkerland (hoofdstuk 3).
3. Gastvrij Steenwijkerland (hoofdstuk 4).
4. Steenwijkerland in de regio (hoofdstuk 5).

Voor de verschillende onderdelen van de Thema's is aangegeven aan welke ambities ze bijdragen. Een thema of onderdeel daarvan kan bijdragen aan meerdere ambities.

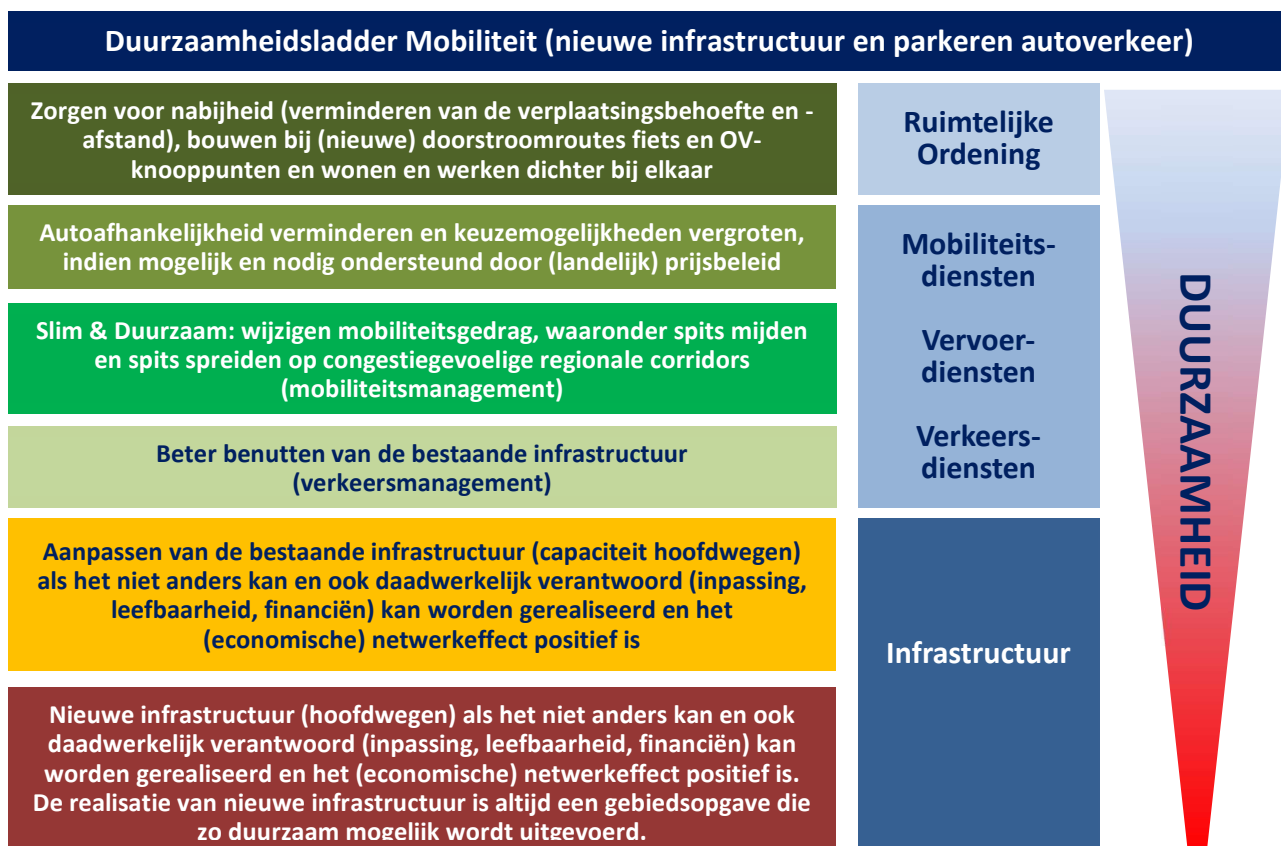
In deel 3 is de Mobiliteitsagenda opgenomen. In de Mobiliteitsagenda is aangegeven wat we moeten doen en met wie.





2 Duurzaam Steenwijkerland

2.1 Duurzaamheidsladder mobiliteit



Volgens het principe van de duurzaamheidsladder is investeren in nieuwe infrastructuur (inclusief parkeren) voor het autoverkeer pas aan de orde als andere maatregelen onvoldoende effect hebben.

We voorzien binnen onze gemeente geen capaciteitsproblemen of congestie in de reguliere spitsuren ten gevolge van het woon-werkverkeer. Toch vinden we het nodig, in het kader van de duurzaamheid (CO₂, stikstofemissie, energieverbruik), in te zetten op een toename van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Dit draagt tevens bij aan het verminderen van de verkeersdruk op de belangrijke logistieke corridors (A28 en A32).

We verwachten, ondanks de huidige daling ten gevolge van het coronavirus, de grootste mobiliteitstoename in het toeristisch verkeer in het zomerseizoen. Dit vraagt om een specifieke aanpak voor wat betreft de geleiding van dit verkeer naar de parkeervoorzieningen en het voorkomen van verkeersoverlast in een aantal kleine kernen (Ossenzijl, Blokzijl en Giethoorn). In Giethoorn gaat het vooral om de grote stromen bezoekers die een parkeerplaats zoeken. In Ossenzijl (Hoofdstraat) en Blokzijl (Brouwerstraat) rijdt het (zware) verkeer over de smalle dorpsstraten. In het vaarseizoen (recreatie) leiden de frequente brugopeningen tot veel wachtend verkeer. In de paragrafen 3.1 en 3.3 zijn de

knelpuntdefinities en oplossingsrichtingen opgenomen.

In het Klimaatakkoord (juni 2019) zijn diverse afspraken opgenomen die ook voor de SMVS van belang zijn:

- fietsparkeernormen;
- zero Emissie Doelgroepenvervoer;
- zero Emissie Reinigingsvoertuigen;
- aanbestedingsvoordeel voor bedrijven met duurzaam wagenpark;
- elektrificeren en autodelen;
- Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Iedere gemeente stelt eind 2020 een integrale visie op laadinfrastructuur vast;
- in 30-40 grotere steden Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek (ZES) met als doel in 2025 emissieloos.

Deze onderwerpen hebben we ook opgenomen bij het thema duurzaamheid.

2.2 Wijziging van mobiliteitsgedrag

We zitten midden in de start van een mobiliteitstransitie. Veranderingen gaan soms organisch en hebben tijd nodig. Maar veranderingen gaan ook niet altijd vanzelf. Meer gebruikmaken van de fiets, het openbaar vervoer, het aanschaffen van een zuinigere of schonere auto, het vaker laten staan van de auto, gebruikmaken van een deelauto, betekent altijd het doorbreken van gewoontegedrag en/of het doorbreken van de sociale norm. Dat geldt ook voor het goederenvervoer en distributie.

Bij duurzame mobiliteit gaat het dan ook om een omslag in het denken en doen van beleidsmakers, burgers, ondernemers en werknemers. Consumenten bewegen gemakkelijker mee als er keuzemogelijkheden en flexibiliteit mogelijk zijn. Nieuwe mobiliteitsproducten en –diensten mogen geen extra nadelen opleveren maar moeten juist voordelen bieden. Dan gaat de gedragsverandering bij wijze van spreken

vanzelf. Een financieel voordeel voor bewoners, werknemers en ondernemers is altijd een sterke prikkel.

Alleen als actoren het (persoonlijk) nut inzien van gedragsverandering (kennen en begrijpen), in staat zijn om dit te effectueren (kunnen) en hiertoe ook daadwerkelijk bereid zijn (willen), is de kans groot dat de gedragsverandering ook daadwerkelijk blijvend optreedt. Prikkelers tot gedragsverandering zijn:

- een verlaging van de kosten;
- het vergroten van het gemak;
- een betere gezondheid;
- het imago dat ontleend wordt aan bepaald gedrag of gebruik van een vervoermiddel;
- en niet te vergeten: het moet gewoon leuk zijn!

Deze ‘regels’ staan centraal in onze activiteiten die gericht zijn op gedragsverandering bij bedrijven, werknemers en bewoners.

Het coronavirus heeft ook invloed op het mobiliteitsgedrag zeker voor de korte termijn. De periode die voor ons ligt, moet uitwijzen wat de effecten voor de langere termijn zijn.

2.3 Meer fietsen



Waarom meer fietsen?

Fietsen is een vorm van duurzame mobiliteit avant la lettre. Fietsers gebruiken geen fossiele brandstoffen, nemen weinig ruimte in beslag, veroorzaken geen omgevingshinder en dragen bij aan vitaliteit en gezondheid (bewegen). Meer bewegen vermindert obesitas, ziekteverzuim en de vraag naar

medische zorg. Fietsen is een zaak van persoonlijk welzijn en leidt tot een afname van bedrijfskosten en maatschappelijke kosten (ziekteverzuim en zorg). Onze ambitie is dan ook dat het fietsgebruik verder toeneemt. We maken daarbij onderscheid tussen het fietsen met de volgende motieven: werken, toerisme en recreatie, onderwijs, winkelen en boodschappen en sociale activiteiten.

Wat hebben we nodig?

Om tot een hoger fietsgebruik te komen zijn drie zaken van belang:

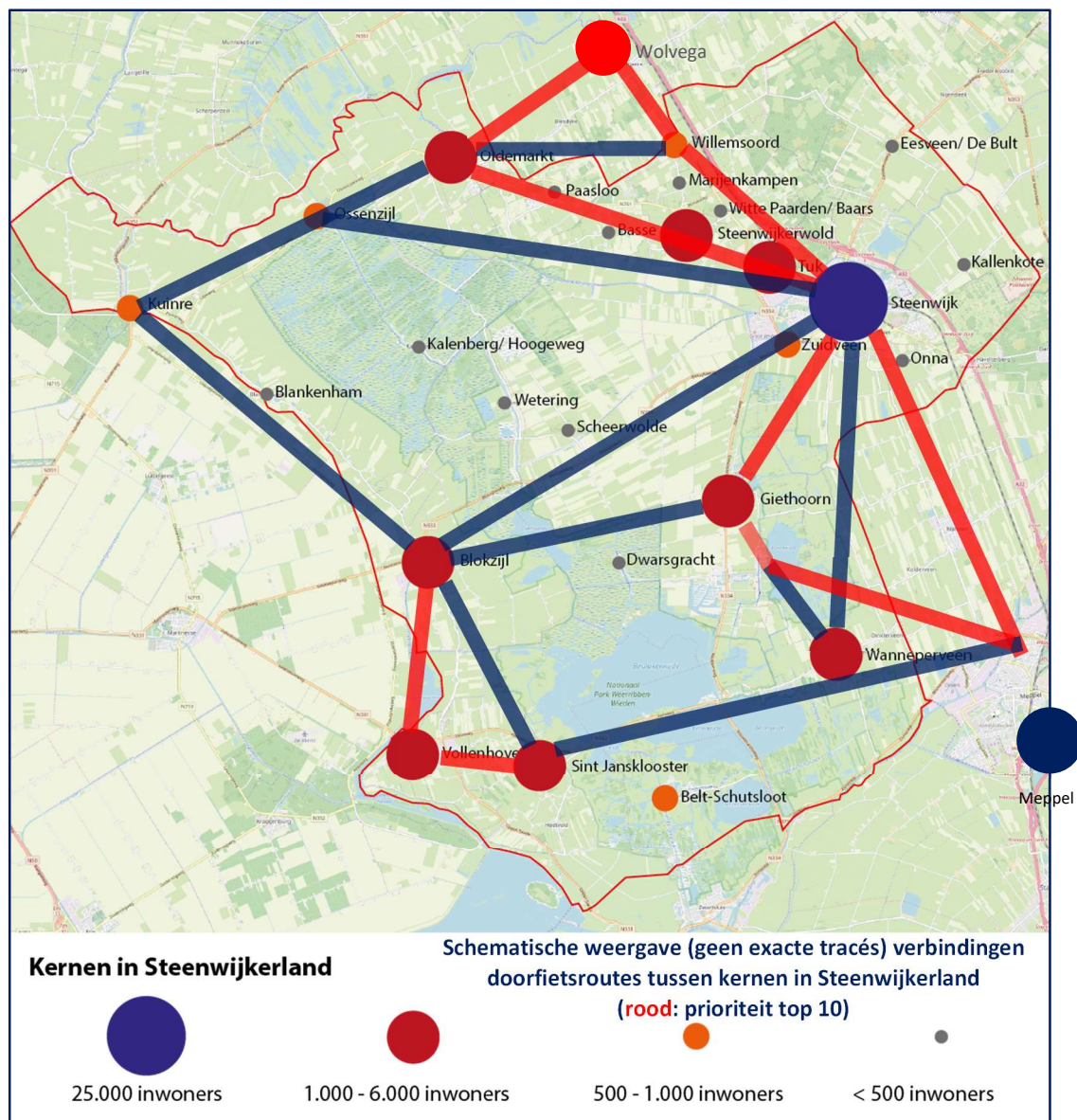
1. Een aantrekkelijk **fietsnetwerk**, dat uitnodigt tot het gebruik van de fiets.

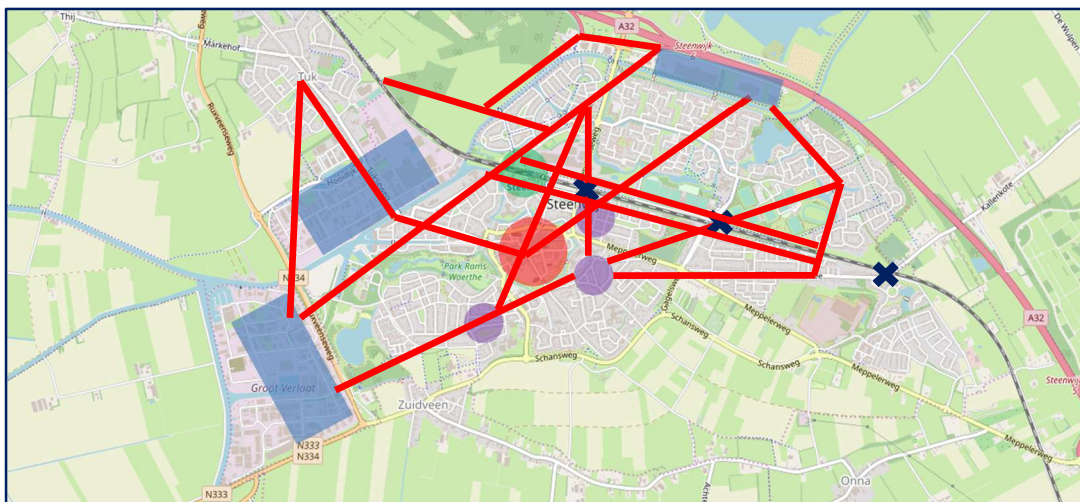
2. Voldoende en goede **stallingsvoorzieningen**.

3. Een **bedrijfscultuur** en **gedragsbeïnvloeding** die gericht zijn op een verhoging van het fietsgebruik.

Het fietsnetwerk: de doorfietsroutes

De componenten van en de kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk zijn opgenomen in bijlage 1. We gaan een aantal routes onderscheiden met een extra kwaliteit. Dat zijn de doorfietsroutes.





Schematische weergave (geen exacte tracé's) verbindingen doorfietsroutes in Steenwijk



Vanwege de omvang van de kern Steenwijk en de aanwezigheid van voorzieningen (winkelen, werken, onderwijs) zijn de doorfietsroutes in Steenwijk apart uitgelicht.

Er is beoordeeld in welke mate op de bestaande verbindingen omgereden moet worden op de doorfietsroutes tussen de kernen. Te veel omrijden verzwakt de aantrekkelijkheid van het gebruik van de fiets. Op veel verbindingen bedraagt de omrijfactor minder dan 1,25. Dat geldt niet voor de volgende bestaande verbindingen.

Fietsverbindingen tussen kernen met omrijfactor > 1,25	
Meppel – Giethoorn	1,54
Oldemarkt - Wolvega	1,49
Wanneperveen – Giethoorn	1,49
Ossenzijl - Wolvega	1,47
Blokszijl - Wanneperveen	1,36
Blokszijl – Giethoorn	1,35
Vollenhove - Giethoorn	1,31

Het omrijden is noodzakelijk ten gevolge van het watergebied rondom Giethoorn (Weerribben – De Wieden). Voor dit gebied is het interessant

om, vooral voor het recreatieve fietsverkeer, de mogelijkheden van het vervoer over water (bijvoorbeeld een watertaxi) in beeld te brengen.

De fietsverbindingen met een hoge omrijfactor binnen de kern Steenwijk zijn opgenomen de volgende tabel.

Fietsverbindingen binnen Steenwijk met hoge omrijfactor		
Verbinding	Factor	Oorzaak
Tuk – Groot Verlaat	1,99	Ruxveenseweg
Oostermeenthe west - Dolderkanaal	1,83	Spoorweg
Oostermeenthe west – Station	1,64	Spoorweg
Binnenstad – Station	1,54	Voetgangers gebied
Oostermeenthe west – Groot Verlaat	1,51	Spoorweg
Tuk - Oostermeentherand	1,46	Spoorweg
Tuk - Station	1,38	Bedrijventer rein langs spoor
Oostermeenthe oost - Oostermeentherand	1,31	Steenwijker AA

In de kern Steenwijk is een aantal barrières aanwezig:

- De spoorlijn heeft drie passagepunten. Aan de westzijde en ter hoogte van het station ontbreken noord-zuidverbindingen. Voor de fietsers zijn extra fietstunnels gewenst op deze locaties.
- Het bedrijventerrein Oostermeentherand is uitsluitend toegankelijk aan de west- en oostzijde.
- De Ruxveenseweg (N334) heeft weinig passagepunten.
- Het bedrijventerrein Dolderkanaal: tussen het station en Tuk ontbreekt een fietsverbinding langs de spoorlijn.
- Het voetgangersgebied: de Gasthuisstraat en de Kerkstraat (tussen Weemstraat en Markt) beperken de fietsmogelijkheden in noord-zuid en oost-westrichting. In het algemeen is de voetgangersdruk niet direct een beperking voor een menging met het fietsverkeer (geen brommers). Dit geldt mogelijk niet voor de zaterdagmiddag en koopavond. We gaan de voetgangersdichtheden in beeld brengen om te beoordelen of menging van voetgangers en fietsers een optie is. We maken daarbij tevens gebruik van de ervaringen een aanbevelingen van andere gemeenten waar het aan fietsers toegestaan is om door het winkelgebied in de binnenstad te rijden.

De doorfietsroutes gaan we ook beoordelen op de overige kwaliteitsaspecten. De prioriteit van het verbeteren van de doorfietsroute is voor de relaties tussen de kernen in Steenwijkerland bepaald op basis van het aantal arbeidsplaatsen, het aantal inwoners en de afstand. Bij een toename van het aantal arbeidsplaatsen en inwoners en een afname van de afstand neemt de fietspotentie toe. De prioriteit neemt ook toe als een route zowel een doorfietsroute is als een recreatieve route.

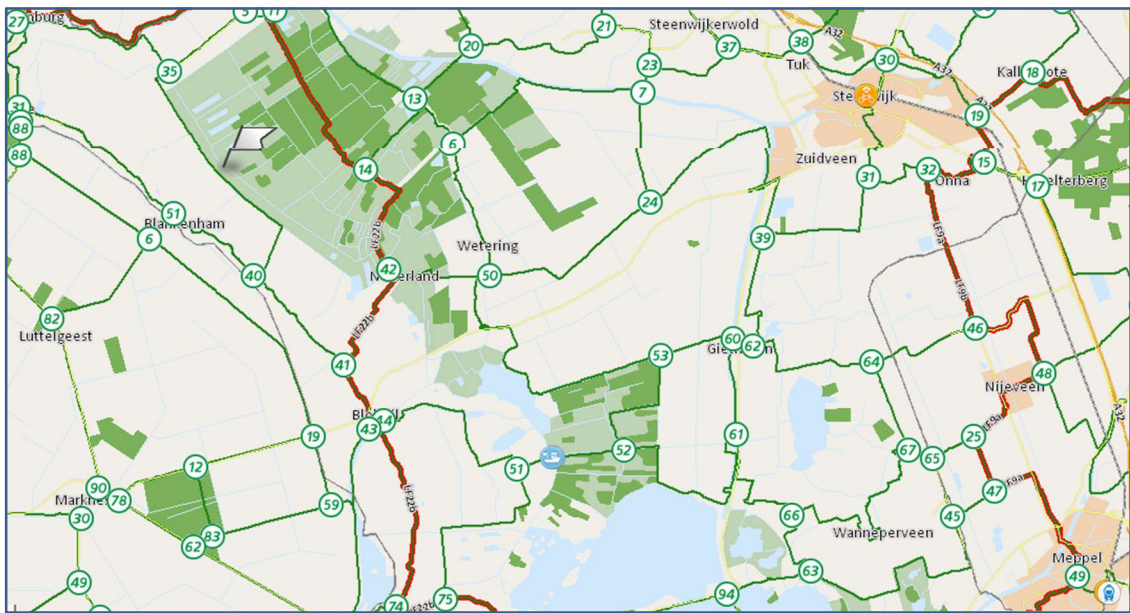
Het moment voor het verbeteren van de fietsvoorzieningen wordt mede bepaald door de planning van het groot onderhoud. In een aantal gevallen is de wegbeheerder de Provincie Overijssel en stellen we samen met de Provincie Overijssel een actieplan op.

Prioriteit verbeteringen doorfietsroutes tussen kernen op basis van omvang inwoners en werkgelegenheid (top 10)		
Verbinding	Gewicht	Recreatie
Steenwijk - Meppel	2,530	Gedeelte
Steenwijk – Wolvega	0,668	Gedeelte
Steenwijk - Steenwijkerwold	0,487	Gedeelte
Steenwijk – Giethoorn	0,382	Volledig
Meppel – Giethoorn	0,375	Volledig
Steenwijk – Oldemarkt	0,132	Gedeelte
Wolvega – Oldemarkt	0,131	Gedeelte
Steenwijk – Willemsoord	0,110	Gedeelte
Vollenhove – Sint Jansklooster	0,095	Volledig
Blokzijl – Vollenhove	0,061	Volledig

Het fietsnetwerk: de recreatieve routes

De recreatieve routes zijn de routes die opgenomen zijn in het knooppuntensysteem. De aanpak voor verbetering ligt vooral op het vlak van een comfortabel wegdek en voldoende breedte. We stellen daarvoor een plan van aanpak op. We toetsen de benodigde breedte op het feitelijke gebruik van de routes en de te verwachte toename.

Daar waar nodig wordt het knooppuntensysteem aangepast, bijvoorbeeld voor een nieuwe fietsroute naar Giethoorn.



Fietsnetwerk: recreatieve knooppuntenroutes en langeafstandsroutes

Fietsen stallen en fietsparkeernormen

Het veilig en goed stallen van een fiets is essentieel, vooral omdat de waarde van de fietsen (e-fietsen) toeneemt. In 2018 was de elektrische fiets voor het eerst het meest verkochte model. We maken onderscheid tussen verschillende doelgroepen met verschillende kwaliteitsbehoeften:

- Treinreizigers: afsluitbaar, 24 uur gratis met OV-kaart. De bestaande afgesloten fietsenstalling is aan de krappe kant. We gaan onderzoeken of de gebruikers van de fietsenrekken behoefte hebben aan uitbreiding. Dit doen we in samenwerking met de NS.
- OV-haltes: in de regel zijn deze voorzien van fietsenklemmen. Het huidige gebruik is een indicatie voor de behoefte. Het openbaar vervoer (de keten) wordt aantrekkelijker als de e-fiets ook achtergelaten kan worden in een afsluitbare fietsenkluis die op een eenvoudige wijze (OV-kaart) te gebruiken is (toegang en betaling). Ook hiervoor zijn inzicht in het huidige gebruik en een behoefte-onderzoek nodig. Dit moet in samenwerking met de Provincie Overijssel plaatsvinden.
- Toeristische publiekstrekkingen vooral op locaties waar wordt overgestapt van de fiets op de boot of waar wandelroutes beginnen: de transfers (paragraaf 4.1) en de TOP's (Toeristische Opstapplaatsen: Giethoorn en Blokzijl). Op deze locaties zijn voorzieningen nodig met aanbindmogelijkheid of kluizen.
- De binnenstad van Steenwijk: voor lange verblijven is een gratis bewaakte fietsenstalling gewenst (maximaal 24 uur). Deze is dan ook te gebruiken door het woon-werkverkeer. De fietsenstalling moet op een centrale locatie liggen, comfortabel toegankelijk zijn en een goede dienstverlening hebben. We betrekken hierbij de ervaringen en leerpunten die we opgedaan hebben met de uitgevoerde pilot in 2019.
- Winkelvoorzieningen, boodschappen doen: fietsenklemmen of 'nietjes' met aanbindmogelijkheden. Op locaties waar bezoekers kort verblijven bij publieke voorzieningen zijn voldoende fietsenrekken (met aanbindmogelijkheid) nodig. Daar gaan we vraagvolgend te werk.
- Scholen: we gaan in gesprek met de schoolbesturen over de kwaliteit en kwantiteit van de stallingsvoorzieningen. Tevens moeten

we daarbij een beeld hebben van de mate van diefstal en/of vernieling. Daar waar nodig stimuleren we de betreffende scholen tot het uitvoeren van verbeteringen.

- Onze parkeernormensystematiek gaan we uitbreiden met fietsparkeernormen voor het afgeven van omgevingsvergunningen (uitbreidingen en nieuwbouw). Dit is conform de voorstellen in het Klimaatakkoord. Daar waar het autogebruik hoog is, is in het algemeen het fietsgebruik lager en omgekeerd. Voor het opstellen van de parkeereis voor de fiets (voor functies anders dan wonen) wordt uitgegaan van de volgende samenhang tussen het autogebruik en het fietsgebruik:
 - Voor de binnenstad van Steenwijk is de fietsparkeernorm 100% hoger (factor 2) dan voor de auto. De parkeernorm voor de fiets is voor de binnenstad van Steenwijk nooit lager dan voor andere zones voor soortgelijke functies.
 - Voor de rest van de bebouwde kommen van Steenwijk, Vollenhove en Oldemarkt zijn de fietsparkeernormen en de parkeernormen voor de auto aan elkaar gelijk.
 - In het buitengebied is de fietsparkeernorm 35% lager dan de parkeernorm voor de auto (met uitzondering van scholen en horeca).
 - Voor functies in de binnenstad van Steenwijk wordt de fietsparkeereis voor bezoekers gebaseerd op de parkeervraag op zaterdagmiddag. Het fietsparkeren voor bezoekers in de binnenstad wordt buiten het voetgangersgebied gerealiseerd. Hiervoor wordt een financiële bijdrage vereist van de ontwikkelaar voor een fietsparkeerfonds. Dit geldt ook voor de gebieden buiten de binnenstad als het bezoekersdeel in het openbare gebied wordt gerealiseerd. Het fietsparkeerfonds wordt gebruikt om collectieve openbare (bewaakte) fietsparkeervoorzieningen te realiseren. Hiervoor is een verordening

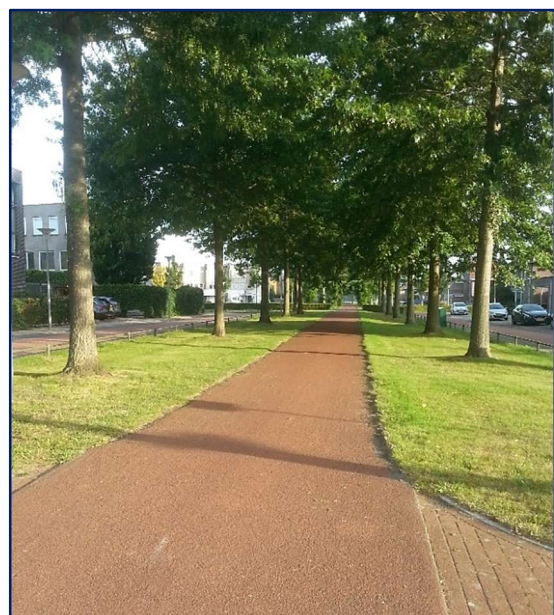
nodig. Tevens wordt de Nota Parkeernormen daarop geactualiseerd.

- Voor woningen zijn de fietsparkeernormen niet van toepassing. In het bouwbesluit, dat per 1 april 2012 in werking is getreden, is al een bepaling opgenomen over bergruimte voor fietsen bij nieuwbouwwoningen. Voor de bezoekers van nieuwe woningen zijn geen extra fietsparkeerplaatsen nodig als de woning beschikt over een voortuin.

Bedrijfscultuur en gedragsbeïnvloeding

We streven naar een groei van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer van 35% in maximaal 10 jaar (vanaf 2021). We hebben daarvoor een nulmeting nodig. Om de groei te realiseren is een nauwe samenwerking nodig met de werkgevers en werknemers. Voor de gedragsbeïnvloeding wordt verwezen naar de werkgeversaanpak en de bewonersaanpak (paragrafen 5.3 en 5.4).

We gaan het profiel van fietsgemeente onderdeel maken van onze identiteit en de marketing voor toeristen en recreanten. Voor onze eigen bewoners leggen we de nadruk op de positieve effecten op het gebied van gezondheid, vitaliteit en duurzaamheid. Op dit vlak biedt een samenwerking met de medische sector en/of de zorgverzekeraars meerwaarde.



2.4 Meer lopen



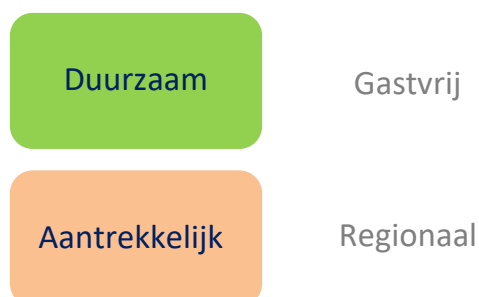
In het kader van duurzaamheid, gezondheid en vitaliteit is lopen een belangrijke vervoerwijze. In het algemeen geldt dat er overal voldoende obstakelvrije trottoirs (minimaal 1,8 m, bij voorkeur > 2,1 m) aanwezig moeten zijn. Net zoals bij de fiets maken we onderscheid tussen bestaande situaties, nieuwe aanleg en herinrichting bij groot onderhoud. Bij herinrichtingen passen we het principe van 'omgekeerd ontwerpen' toe: eerst voldoen aan de kwaliteitseisen voor het langzaam verkeer en daarbij een passende oplossing kiezen voor het gemotoriseerd verkeer en parkeren. Voor bestaande situaties die niet voldoen aan de gewenste breedte, is altijd een nadere beoordeling nodig of en hoe een herindeling kan plaatsvinden. We geven daarbij prioriteit aan schoolroutes en routes die knelpunten opleveren voor personen met een beperking. Daarnaast is speciale aandacht en kwaliteit nodig voor:

- De loopverbinding Station Steenwijk – binnenstad Steenwijk: beleving, duidelijkheid en bewegwijzering.
- Veilige schoolroutes naar basisscholen (paragraaf 3.5).
- De omgeving van winkelveorzieningen: directe routes vanuit de omliggende wijk (binnen 500 m) en goede oversteekvoorzieningen.
- Vanaf de transfers (paragraaf 5.1). Tevens gaan we in beeld brengen welke nieuwe schakels de aantrekkelijkheid van het recreatieve netwerk vergroten. Samenwerking met organisaties zoals Staatsbosbeheer en Natura 2000 (Ministerie van Landbouw,

Natuur en Voedselkwaliteit) is noodzakelijk voor de realisatie.

- Per buurt een 'wandelroute' die onderdeel uitmaakt van een gemeentelijk knooppuntennetwerk van wandelroutes.
- Het onderhoud op de langeafstandswandelroutes.

2.5 Zero-emissievoertuigen



Personenauto's: elektrisch en waterstof

Elektrisch rijden en rijden op waterstof hebben de toekomst. Dat blijkt uit de bestuurlijke ambities (Europees, landelijk), regelgeving en de investeringen door de auto-industrie. Het kabinet zet erop in dat alle nieuwe auto's uiterlijk in 2030 emissievrij zijn en subsidieert de aanschaf van elektrische auto's.

Voor de elektrische auto's is de belangrijkste opgave het tijdig voorzien in laadinfrastructuur. Het aanbod moet voorlopen op de vraag. Het aanbieden van laadinfrastructuur is vooral een taak van de markt, in ons geval Allego. We zijn al aan de slag met het plaatsen van openbare laadpalen. Alle kernen met minimaal 1.000 inwoners krijgen minimaal 1 openbare laadpaal. Dat is het nog maar een begin. Uiteindelijk moeten het aanbod en de capaciteit van de (snel)laadinfrastructuur afgestemd zijn op de behoefte en moeten meer strategische locaties voorzien worden van laadvoorzieningen.

Als onderdeel van het Klimaatakkoord is een Nationale Agenda Laadinfrastructuur opgezet die de decentrale overheden en vooral ook gemeenten ontzorgt en helpt de nodige groei

van laadinfrastructuur te faciliteren. Er komt per regio een ondersteuningsbureau.

In samenwerking met marktpartijen, de provincie en het ondersteuningsbureau willen we in ieder geval het volgende bereiken:

- Voorlopen op de vraag naar laadvoorzieningen in de woonomgeving.
- Laadvoorzieningen bij publiekstrekkers met een lange verblijftijd (winkelvoorzieningen, parkeergarages/terreinen, stations en recreatieve knooppunten en transfers).
- Een toename van het aantal snelladers.
- Het toepassen van 'intelligente' laadvoorzieningen die teruglevering aan het net mogelijk maken (vehicle to grid).

Op 10 maart 2020 is de herziene Energy Performance of Building Directive (EPBD) in Nederland geïmplementeerd. Per 10 maart 2020 gaat bij nieuwbouw of ingrijpende renovatie (meer dan 25% van de gebouwde schil wordt vervangen) van gebouwen met meer dan 10 parkeervakken het volgende gelden.

Utiliteitsgebouwen moeten worden voorzien van minimaal 1 laadpunt en van loze leidingen voor de aanleg van laadpunten bij minstens 1 op de 5 parkeervakken. Bij woongebouwen moet voortaan elk parkeervak voorzien worden van loze leidingen. Daar dient bij de ontwikkeling van bouwplannen dus nu al rekening mee gehouden te worden. We gaan dit verwerken in de Parkeernormennota.

De introductie van de waterstofauto ligt wat lastiger, omdat de beschikbaarheid van een tankgelegenheid noodzakelijk is. Er treedt in de praktijk mogelijk 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 helpen ons over de drempel heen. We maken dit thema onderdeel van de integrale werkgeversaanpak. We ondersteunen het initiatief voor de realisatie van

een waterstoftankstation op Eeserwold. Tevens gaan we met de Provincie Overijssel in gesprek om een soortgelijke aanpak als in de gemeente Arnhem in te voeren. Voor de gemeente Arnhem is het H2-drive project ingevoerd. Dat is een stimuleringsprogramma voor de aanschaf en het gebruik van waterstofauto's.

Distributie

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. Een fors aantal (30-40) grotere steden neemt deel aan de Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek (ZES). Deze steden stellen uiterlijk in 2022 middelgrote zero-emissie zones (ZE-zones) vast. Deze zones moeten dan vervolgens met ingang van 2025 voor het goederenvervoer gaan gelden. Andere gemeenten kunnen zich hierbij aansluiten. Voor Steenwijkerland is dit een interessante ontwikkeling, mogelijk voor de volgende gebieden:

- de binnenstad van Steenwijk;
- kleine kernen met overlast van zwaar verkeer en/of een kleinschalig karakteristiek dorpsbeeld;
- karakteristieke (natuur)gebieden met veel distributie zoals Giethoorn;
- Natura 2000-gebieden waar we de stikstofdepositie moeten beperken zoals De Wieden en De Weerribben.
- De gebieden die onderdeel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

We sluiten ons aan bij het ZES-verband met als doel om voor onze gemeente stappen te maken op het gebied van Zero-Emissie. We betrekken daarbij ook de mogelijkheden van het vervoer over water. Samenwerking met ondernemers en organisaties is een belangrijke succesfactor om een trendbreuk in te zetten.

Voor grote vrachtwagens heeft elektrisch rijden nog zijn beperkingen. Een nieuwe subsidieregeling van de rijksoverheid stimuleert het gebruik van vloeibaar aardgas (Lng) gemengd met het duurzame biogas (Lbg).

Voor de overstap op een uitstootvrij voertuig zijn fiscale voordelen beschikbaar gesteld en komen tussen 2021 en 2025 subsidies beschikbaar. Ook voor vrachtwagens zijn er subsidies.

Openbaar vervoer

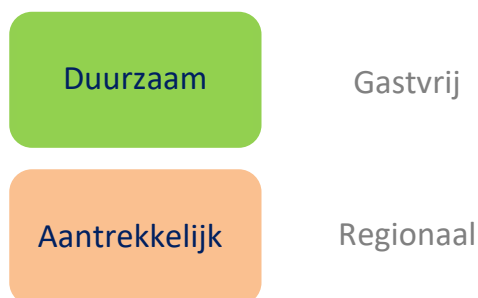
Vanaf 2024 gaan vrijwel alle bussen elektrisch rijden.

Aanbestedingen en regie

We hebben als gemeente een opdrachtgeversrol. Dit zetten we in om duurzaam vervoer te realiseren voor:

- o ons eigen wagenpark;
- o het doelgroepenvervoer (zorg, leerlingen);
- o reinigingsvoertuigen en vuilnisophaaldiensten;
- o bij aanbestedingen een duurzaam wagenpark van de aanbieders laten meewegen.

2.6 Slimme mobiliteit



De deelauto

Het gebruik van de deelauto is in opmars, vooral in de stedelijke gebieden. Op het dashboard van CROW-KPVV staat Steenwijkerland laag in de ranking wat betreft het deelautogebruik (plaats 349 van 390 gemeenten). Toch is het ook een uitdaging om de kansen van de deelauto voor onze gemeente te benutten. Het is namelijk voor bewoners financieel een interessante optie als

vervanger voor de tweede auto. We brengen dit onder in onze integrale bewonersaanpak (paragraaf 5.4).

Een (elektrische) deelauto in de kleine kernen en op de transfers is mogelijk ook een optie om de basismobiliteit zeker te stellen. We hebben voor deze optie wel vrijwilligers nodig die als bestuurder optreden (paragraaf 4.3).

We gaan onze gemeentelijke elektrische auto's of waterstofauto's ook inbrengen als deelauto. Daarmee bereiken we dat meerdere autobezitters kennismaken met duurzaam rijden en met een deelauto. Zo vergroten we het aanbod van deelauto's.

De deelauto zien we ook verschijnen als onderdeel van vastgoedontwikkeling en eveneens in de stedelijke gebieden. We sluiten een dergelijk concept voor de toekomst voor nieuwbouw in onze gemeente evenmin uit. Maar we gaan eerst de behoefte en mogelijkheden van de huidige bewoners voor deelauto's scherper in beeld hebben. We gaan in onze parkeernormensystematiek wel de mogelijkheid bieden om te werken met een lagere parkeernorm als daar een mobiliteitsconcept tegenover staat.

Ten slotte zijn deelauto's een optie voor bedrijvenlocaties. Werknemers die een auto (incidenteel) nodig hebben voor hun werkzaamheden, hoeven dan niet per se met een eigen auto naar het werk te komen. Dit brengen we ook onder in de werkgeversaanpak (paragraaf 5.3).

We faciliteren het parkeren van een deelauto door een parkeerplaats te reserveren voor deelauto's die als zodanig herkenbaar zijn (naam van het aanbiedende bedrijf op het voertuig). In de wijken met een hoge parkeerdruk gaan we samen met de aanbieders de voordelen van een deelauto extra onder de aandacht brengen. Dat geldt specifiek voor de doelgroep ouderen, die vaak nog maar in beperkte mate gebruikmaken van de eigen auto.

Twintig grote plattelandsgemeenten (waaronder De Fryske Marren) zetten in op het gebruik van deelauto's (Green Deal Autodelen II) en committeren zich aan de doelstelling van 100.000 deelauto's in 2021. We sluiten ons aan bij dit soort kennisnetwerken.

De deelfiets

De OV-fiets is een groot succes. Zeker in verband met de toename van het toerisme is monitoring van het gebruik en de beschikbaarheid, in het zomerseizoen, essentieel. We maken hierover afspraken met de NS.

Giethoorn trekt veel buitenlandse toeristen, die ook met de trein komen. Veel treinreizigers maken gebruik van de Giethoorn Express (lijn 270 van Steenwijk via Giethoorn naar de Blauwe Hand). Deze lijn rijdt van eind april tot en met oktober, dagelijks van 10.00 tot 18.00 uur. Het is vooral in de zomermaanden ook aantrekkelijk om Steenwijk en omgeving beter te leren kennen door gebruik te maken van een deelfiets. Een herkenbare en goede fietsroute is dan essentieel evenals een deelfietsstelsel dat gemakkelijk (laagdrempelig) te gebruiken is door toeristen. Het in gebruik nemen en betalen moet een fluitje van een cent zijn. Door hetzelfde deelfietsstelsel ook aan te bieden op station Meppel ontstaat de mogelijkheid voor een aantrekkelijk fietsrondje, bijvoorbeeld: station Meppel – Weerribben-De Wieden – Giethoorn – Steenwijk of omgekeerd en/of uitbreidingen op deze route. Samen met de toeristische sector gaan we deze mogelijkheid introduceren. Deze deelfietsen hebben ook een functie voor werknemers die (incidenteel of regelmatig) gebruikmaken van de trein. In dat kader is ook de kennis over de beschikbaarheid van de NS-zonetaxi van belang.

Het deelfietsstelsel gaan we tevens aanbieden op de transfers. Op deze recreatieve poorten kan worden overgestapt van de auto op andere (kleinschalige en duurzame) vervoerwijzen: lopen, fietsen, kano en (fluister)boot.

In het kader van de werkgeversaanpak gaan we met de werkgevers inventariseren of bepaalde OV-haltes (bus) eveneens voorzien moeten worden van deelfietsen en/of afsluitbare kluizen voor privé- of bedrijfsfietsen. Deze optie is in ieder geval interessant voor Giethoorn en Steenwijk. Daarmee wordt het gebruik van het openbaar vervoer, in het kader van duurzame mobiliteit, aantrekkelijker.

Ketenmobiliteit met vervoer over water

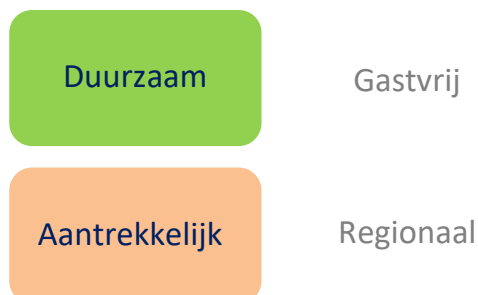
Met de hiervoor beschreven deelsystemen ontstaan diverse slimme mobiliteitsketens. Bekendheid en gemak zijn belangrijke succesfactoren. Steenwijkerland is waterrijk en dat biedt ook mogelijkheden voor mobiliteit over water. We zien daarvoor de volgende mogelijkheden:

- o Op de transfers overstappen op kano of (fluister)boot.
- o Recreatieve-toeristische verbindingen, al dan niet als onderdeel van een arrangement, tussen Steenwijk (station) en Blokzijl, Ossenzijl en Giethoorn.
- o Een watertaxi, die verbindingen biedt tussen transfers waar gebruik kan worden gemaakt van deelfietsen. Zo wordt het mogelijk om recreatieve dagtochten naar behoefte samen te stellen die bestaan uit meerdere onderdelen en vervoerwijzen (lopen, fiets, deelfiets, kano, fluisterboot, watertaxi).
- o Een watertaxi/waterbus zoals beschreven in paragraaf 2.3 (meer fietsen en fietsnetwerk).

Voor het gebied rondom Giethoorn is het interessant om het vervoer over water in beeld te brengen. Een waterbus/watertaxi heeft een functie voor het fietsverkeer (woon-werkverkeer), voor toeristen/recreanten en als aanvulling op het openbaar vervoer vanuit enkele kernen. Het vervoer over water moet dan aansluiten op de Giethoorn Express. Eerst moeten de technische mogelijkheden in beeld worden gebracht. De levensvatbaarheid is moeilijk vooraf aan te tonen. Dat hangt mede af van het totaalconcept (vervoerketens, tariefintegratie, communicatie en marketing). De

potentie kan het beste met een experiment worden vastgesteld.

2.7 Innovatie



Voorkomen van mobiliteit

Slimme oplossingen zoeken we 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. We leggen onze focus vooral op de zorg en het digitale loket van de overheid. We gaan in overleg met de medische sector (medici en zorgverzekeraars) om samen te beoordelen welke innovaties en toepassingen voor onze gemeente ingezet of ontwikkeld kunnen worden.

We beoordelen marktinitiatieven om het afleveren van boodschappen en goederen te combineren met bijvoorbeeld de basismobiliteit (paragraaf 4.3). Voor diverse kernen liggen de winkelveorzieningen namelijk op grote afstand. Het collectief bezorgen levert efficiëntiewinst op, voorkomt verplaatsingen en verhoogt de zelfredzaamheid.

Innovatie

We gaan een (deel van een) voorbeeldfietsroute innovatief inrichten door bijvoorbeeld gebruik te maken van:

- circulaire materialen;
- zuinige, dynamische en adaptieve verlichting;

- het fietspad als energiebron: zonnepanelen langs, boven of in het wegdek en/of stallingsvoorzieningen voor energielevering aan het net of verwarming van het wegdek.

Hiermee doen we ervaring op, zodat we kunnen beoordelen hoe en in welke het (financieel) haalbaar is om daar een vervolg aan te geven.

Verder vinden we het een optie om grote parkeerplaatsen te voorzien van zonnepanelen. De opgewekte energie kan worden aangewend voor oplaadpunten voor elektrische auto's, verlichting, verkeersapparatuur en teruglevering aan het energienet. Verkeers- en wegapparatuur zetten we zoveel mogelijk energieneutraal in door het toepassen van mini-windmolens en/of zonnepanelen. Het vervangen of de aanleg van nieuwe infrastructuur is het moment om nieuwe duurzame technieken in te zetten, vooral als dat ook tot kostenbesparingen leidt.

Monitoring

Nieuwe technologische ontwikkelingen hebben het mogelijk gemaakt om data te verzamelen. Data kunnen we voor verschillende doeleinden gebruiken:

- het monitoren van ontwikkelingen en trends;
- het vaststellen van effecten van bepaalde maatregelen;
- als ondersteuning bij beleidsbeslissingen;
- als bron voor serviceverlening (door marktpartijen) naar de gebruikers (bezoekers, bedrijven, werknemers);
- voor het vaststellen van knelpunten op het gebied van leefbaarheid, parkeerdruk en parkeeroverlast.
- voor de operationele sturing en informatieverstrekking op de transfers vanuit een mobiliteitscentrale. Het gaat dan om de verkeersdrukte (lopen, op het water,

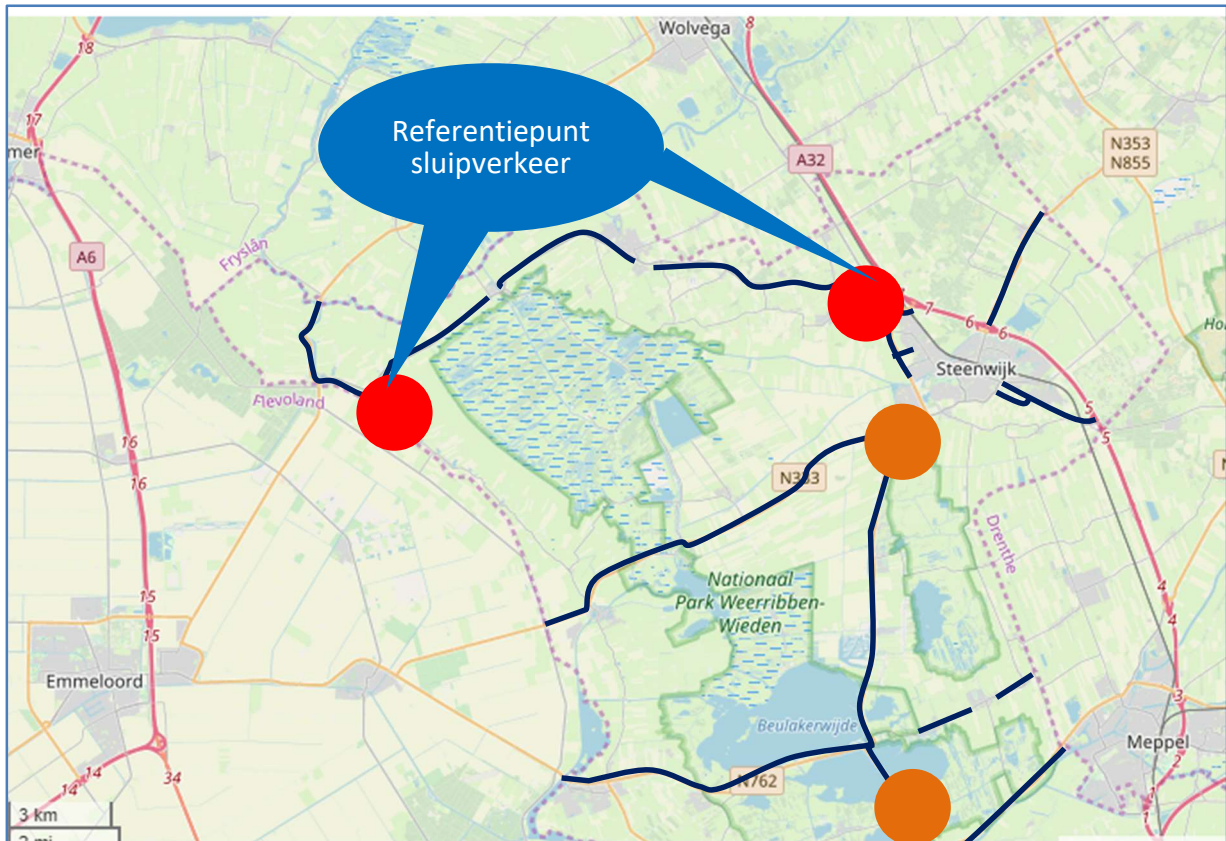
parkeren) en de beschikbare overstapfaciliteiten.

In de Mobiliteitsagenda is een basis voor het monitorprogramma gedefinieerd.

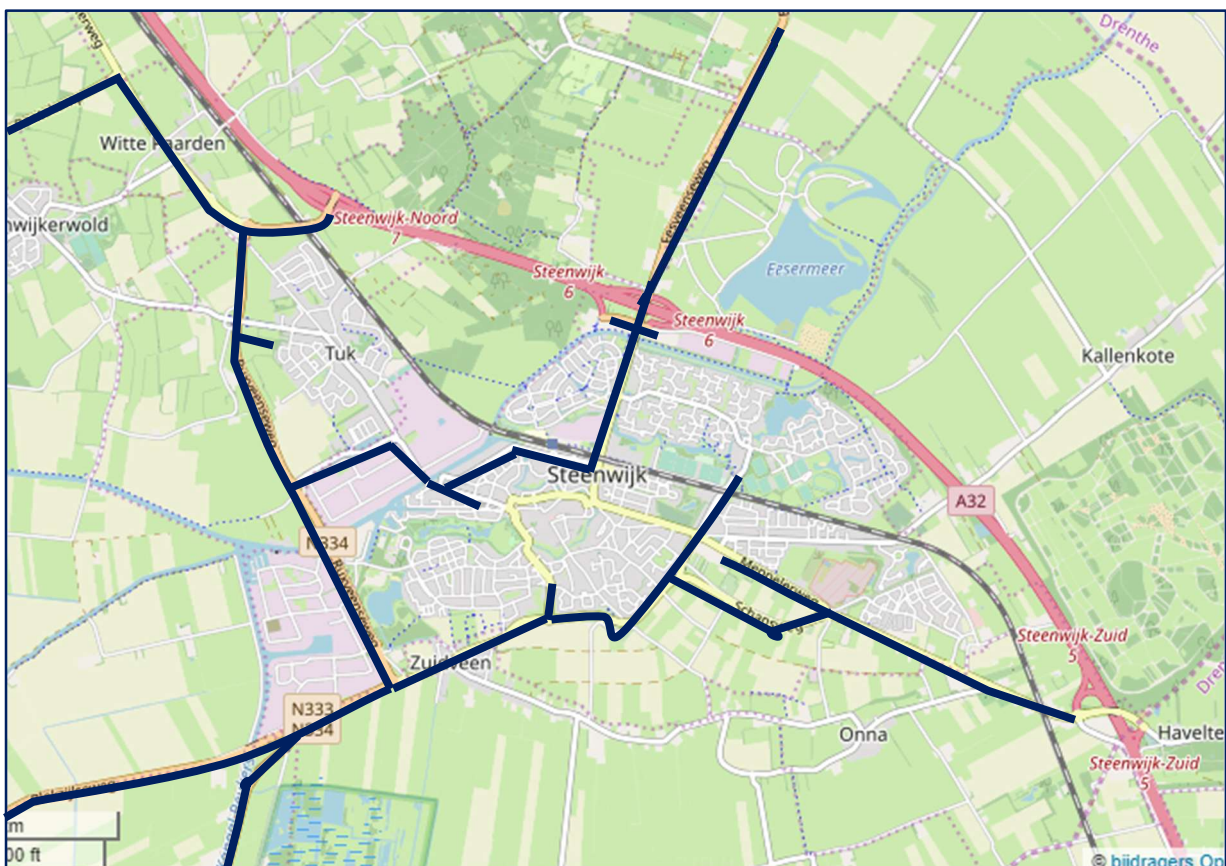
2.8 De uitvoering

In de volgende tabel is een samenvatting opgenomen van de benodigde projecten en acties en de partijen waarmee we gaan samenwerken.

Uit te voeren projecten en acties	Partners	Rol gemeente
Doorfietsroutes	Provincie, buurgemeenten	Trekker
Verbreden recreatieve fietsroutes	Provincie, buurgemeenten	Samenwerken
Nieuwe verbindingen, ontbrekende schakels		Trekker
Fietsenstallingen	Fietzersbond, ondernemers, NS, Provincie, scholen	Trekker en samenwerken
Fietsparkeernormen		Trekker
Stimuleren fietsgebruik en promotie	Provincie, ondernemers	Samenwerken
Looproutes en toegankelijkheid		Trekker
Laadinfrastructuur elektrisch rijden	Provincie, Rijk, energiebedrijven	Samenwerken
Duurzaam aanbesteden		Trekker
Deelauto, nieuwbouw		Samenwerken
Deelauto, bewoners en bedrijven		Trekker
Reservelijst	Partners	Rol gemeente
Fietsenstalling binnenstad Steenwijk	Fietzersbond, ondernemers	Trekker en samenwerken
H2-drive, waterstof-tankstation	Provincie, ondernemers	Trekker
Zonnepanelen parkeervoorzieningen	Provincie, energiebedrijven, energiecoöperatie	Samenwerken
Zero-emissie distributie	Provincie, ondernemers	Samenwerken
Deelauto, gemeentelijke elektrische auto's, pilot transfer		Trekker
E-diensten		Trekker
Innovatieve infrastructuur		Trekker



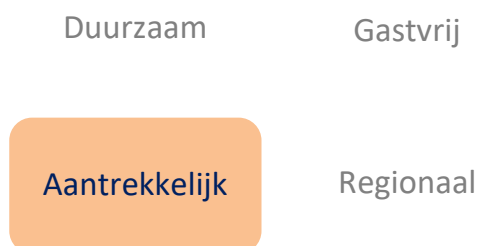
Hoofdwegennet (≥ 50 km/uur)



Hoofdwegennet (≥ 50 km/uur)

3 Aantrekkelijk Steenwijkerland

3.1 Verblijfsgebieden en kernen



Ons hoofdwegennet (zie kaartbeelden) is op orde. Er is geen reden om dit aan te passen. De hoofdwegen zijn de wegen waarop we het gemotoriseerde verkeer willen bundelen. Op de hoofdwegen is de maximum toegestane snelheid 50 km/uur of hoger. Buiten de hoofdwegen liggen de verblijfsgebieden. In deze gebieden is de maximum toegestane snelheid 30 km/uur binnen de bebouwde kom en 60 km/uur buiten de bebouwde kom. In de verblijfsgebieden beperken we het doorgaande verkeer.

Snelheidsgedrag

We gaan in beeld brengen waar de overschrijding van de maximum toegestane snelheid in de verblijfsgebieden het meest voorkomt. Deze gegevens betrekken we bij onze risico-gestuurde aanpak op het gebied van duurzaam veilig (paragraaf 3.5). Vooral locaties waar kwetsbare verkeersdeelnemers vaak moeten oversteken (winkels, scholen, zorglocaties, OV-haltes) beoordelen we op de noodzaak tot extra maatregelen.

Sluipverkeer en verkeersoverlast

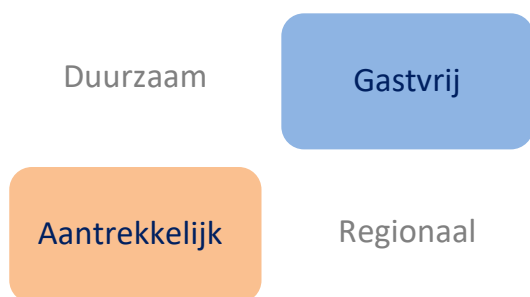
Knelpuntdefinitie sluipverkeer en verkeersoverlast

Binnen de kern Steenwijk is er sprake van sluipverkeer als het autoverkeer zich van de ene hoofdweg naar de andere begeeft door een verblijfsgebied heen. Er is overlast als de omvang van het doorgaande verkeer gedurende minimaal 4 uur per dag meer dan 10% bedraagt van het verkeer dat het gebied in- of uitrijdt bij de aansluiting op het hoofdwegennet. In de overige kernen is er niet altijd een alternatief voor doorgaand verkeer. Voor de kleine kernen is een ruimere definitie noodzakelijk. Daar liggen de referentiepunten op de N761 (voorkeursroute N351) en de N334. Er is tevens sprake van overlast in een kern als gedurende minimaal 4 uur per dag het aandeel van het vrachtverkeer (middelzwaar en zwaar) meer dan 5% bedraagt.

Met het hanteren van deze definities is het mogelijk om de mate van overlast te objectiveren en te prioriteren. Als overlast wordt vastgesteld, wordt in beeld gebracht of en welke maatregelen er mogelijk en haalbaar zijn om de overlast te verminderen. Zoekrichtingen zijn:

- o wijziging in de verkeerscirculatie.
- o spitsafsluitingen;
- o bewegwijzering;
- o digital policy en voorkeursroutes in navigatiesystemen opnemen;
- o vrachtwagenverboden;
- o zero-emissiezones;
- o inrichtingsmaatregelen;
- o omleidingen.

3.2 Binnenstad Steenwijk



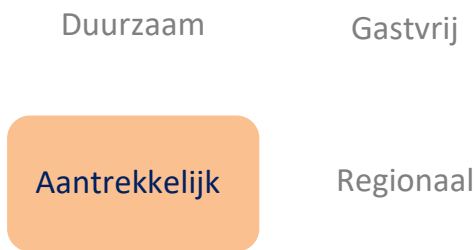
Voor de bezoekers per auto is de parkeergelegenheid belangrijk. De beste parkeerplaatsen (bereikbaarheid, herkenbaarheid en vindbaarheid, loopafstand) aan de rand de binnenstad bestemmen we voor de bezoekers en/of bewoners. Om de beschikbaarheid voor deze doelgroepen zo groot mogelijk te maken is op een aantal locaties al een parkeerduurbepanking ingevoerd. Daarmee wordt vermeden dat de beste locaties worden ingenomen door werknemers.

Voor langparkeerders (bezoekers, toeristen) zijn parkeervoorzieningen beschikbaar die op iets grotere afstand liggen. Dit geldt ook voor het parkeren door werknemers. Daar waar werknemers parkeeroverlast in de woonomgeving veroorzaken, zijn aanvullende parkeerregulerende maatregelen nodig.

Voor bezoekers en werknemers is een bewaakte fietsenstalling gewenst indien er voldoende potentiële gebruikers zijn te verwachten. Nut en noodzaak van een bewaakte fietsenstalling in de binnenstad moeten nader worden bepaald.

Voor het doen van boodschappen zijn fietsenklemmen met aanbindmogelijkheid nodig. Daar waar er een tekort is of de doorgang voor voetgangers belemmerd wordt, wordt een parkeerplaats van een auto omgezet in ongeveer 8 fietsparkeerplaatsen.

3.3 Parkeren en openbare ruimte



Parkeeroverlast (overdag)

Parkeeroverlast in de woonomgeving ten gevolge van wijk- of kernvreemd parkeren kan optreden in de omgeving van het station, werklocaties, de binnenstad en (recreatieve) publiekstrekkingen.

Knelpuntdefinitie parkeeroverlast

Er is parkeeroverlast in de woonomgeving als gedurende minimaal 2 uur op 2 dagen van de week de bezetting meer dan 85% bedraagt en minimaal 15% van de parkeercapaciteit wordt ingenomen door parkeerders met een ander motief dan wonen of bezoeken van bewoners.

Met het hanteren van deze definitie is het mogelijk om de mate van overlast te objectiveren en te prioriteren. Als overlast wordt vastgesteld, wordt in beeld gebracht of en welke maatregelen er mogelijk en haalbaar zijn om de overlast te verminderen. Zoekrichtingen zijn:

- o overleg met bedrijven in de directe omgeving en afspraken maken over het parkeergedrag (onderdeel van de werkgeversaanpak);
- o elders parkeercapaciteit uitbreiden;
- o het invoeren van een vorm van parkeerregulering.

Hoge parkeerdruk (avond en nacht)

Het autobezit in Steenwijkerland bedraagt ongeveer 1,1 personenauto per huishouden. Parkeervoorzieningen, 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 en kernen. Dit gaat ten koste van de speel- en groenvoorzieningen. Vooral voor jonge kinderen zijn ontplooiings- en beweegmogelijkheden in de directe omgeving van belang. Een hoge parkeerdruk, ten gevolge van het autobezit van bewoners, betekent niet automatisch het uitbreiden van de parkeercapaciteit.

Knelpuntdefinitie parkeerdruk auto's woonomgeving

Er is een hoge parkeerdruk in de woonomgeving als in de avond- of nachturen de bezetting meer dan 95% bedraagt in een gebied van 100 x 100 m en het parkeeraanbod kleiner is dan 1 parkeerplaats per woning.

De gebieden met de hoogste parkeerdruk en het laagste parkeeraanbod hebben de hoogste prioriteit. Uitbreiding van het parkeeraanbod overwegen we uitsluitend als het groen- en speelaanbod in de directe omgeving op een voldoende niveau is en blijft. Tevens moet er draagvlak zijn en moet het uiteraard ruimtelijk mogelijk en betaalbaar zijn. Tevens beoordelen we altijd eerst, volgens de systematiek van de duurzaamheidsladder, of andere maatregelen het parkeerprobleem verlichten zoals:

- o optimaler gebruik van parkeervoorzieningen op eigen erf;
- o efficiënter gebruik van de parkeercapaciteit;
- o eenrichtingsverkeer;
- o gebruik van deelauto's.

Voor een goede afweging en knelpuntbeoordeling is nader inzicht nodig in de parkeerdruk in onze gemeente.

Parkeeroverlast fietsen

Ook fietsen kunnen parkeeroverlast veroorzaken.

Knelpuntdefinitie overlast fietsparkeren

Er is overlast van geparkeerde fietsen als deze structureel een belemmering in de doorgang opleveren voor voetgangers, scootmobielen, rolstoelen en personen met een kinderwagen.

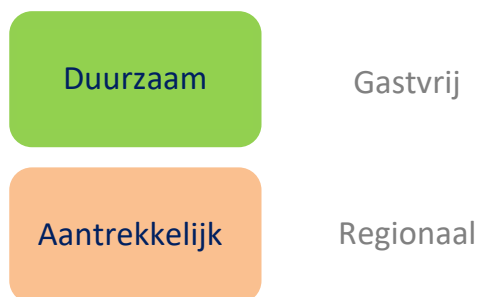
In het geval van parkeeroverlast door fietsen beoordelen we of er een uitbreiding van het aantal stallingsplaatsen in de openbare ruimte mogelijk is. Als de capaciteit onvoldoende blijft, is het ter plaatse omzetten van één of meerdere parkeerplaatsen voor auto's in fietsparkeerplaatsen een optie.

Toeristische locaties

Voor de publiekstrekkingen is het bundelen van het parkeren op strategische transfers (paragraaf 4.1) een serieuze oplossingsrichting. De transfers, die een toeristische functie hebben, dragen bij aan de spreiding van de bezoekersstromen. Op de transfers sluiten verschillende kleinschalige duurzame vormen van mobiliteit aan (fiets, e-fiets, e-scooter, e-boot, e-busjes, kano, waterbus). Deze vormen van mobiliteit verhogen de beleving van het gebied en de aantrekkelijkheid van een bezoek. Mobiliteit wordt daarmee onderdeel van de 'attractie'.

De transfers zijn ook een optie voor gebieden die we (seizoenafhankelijk), autovrij of auto-arm willen houden. Dat is bijvoorbeeld het geval als de verkeersdruk leidt tot verkeersonveiligheid, ergernis, een tekort aan parkeerplaatsen en zoekverkeer en een aantasting van de unieke waarde van een gebied. Transfers verminderen de verkeersdruk. De toerist kan zelf kiezen om er gebruik van te maken. Indien nodig wordt dit ondersteund door het invoeren van beperkingen en/of parkeerregulerende maatregelen.

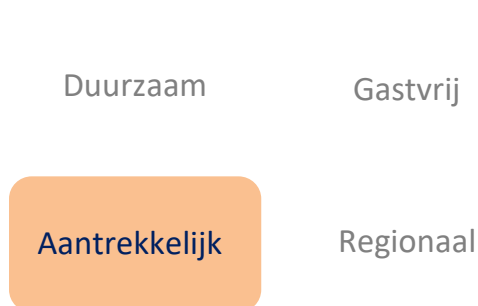
3.4 Parkeereis en parkeernormen



Een aanvrager van een omgevingsvergunning moet voldoen aan een parkeereis. Dit geldt voor nieuwbouw, functie-uitbreiding en functiewijziging. De systematiek is gebaseerd op de aanleg van parkeerplaatsen op eigen terrein. Deze systematiek werkt belemmerend voor kleine bouwplannen, het benutten van al aanwezige parkeercapaciteit, dubbelgebruik en nieuwe mobiliteitsconcepten. We gaan daarom onze parkeereis meer flexibel maken.

- In de gebieden met parkeerregulering stimuleren we het gebruik van de fiets. Een (hoge) parkeereis voor werknemers is daar dan strijdig mee.
- Het optimaal gebruiken van beschikbare restcapaciteit. Dit speelt onder ander een belangrijke rol in het geval van inbreidingsplannen.
- Miniplannen vrijstellen van een parkeereis.
- In bepaalde gebieden het mogelijk maken om de parkeereis in de openbare ruimte te realiseren in plaats van op eigen terrein. Parkeerplaatsen worden dan uitwisselbaar (gebruik door meerdere functies) en efficiënter gebruikt.
- Het inspelen op een lager autogebruik en/of nieuwe mobiliteitsconcepten in specifieke gebieden.

3.5 Verkeersveiligheid



Duurzaam verkeersveilige infrastructuur

Voor een duurzaam veilige infrastructuur worden de volgende principes gehanteerd:

- De maximumsnelheid is overal 30 km/uur binnen de bebouwde kom en 60 km/uur buiten de bebouwde kom, behalve op het hoofdwegennet.
- Er is voldoende ruimte voor de fietser op fietspaden en fietsstroken in die gevallen waarin deze voorzieningen, in verband met de intensiteit van het autoverkeer, nodig zijn. Daar waar ruimtelijke keuzes moeten worden gemaakt, is de verkeersveiligheid van de fietser leidend.
- De verblijfsgebieden worden ingericht in overeenstemming met de functie en het gewenste gedrag (smalle rijbanen of rijlopers zonder asmarkering, parkeren op de rijbaan, gelijkwaardige wegen en straten en dus geen voorrangregelingen, korte rechtstanden en/of snelheid remmende voorzieningen, mogelijk afwijkende principes op fietsstraten).
- Schoolzones rond de basisscholen.
- Veilige kruispunten en oversteekvoorzieningen in een zone van 400 meter rondom voorzieningen (onderwijs, winkels zorg, OV-haltes). Voor het middelbaar onderwijs geldt dit voor een zone van 1.000 meter voor de oversteekplaatsen voor fietsers.
- Speciale aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers, scholieren (per

fiets en lopend), ouderen en verkeersdeelnemers met een lichamelijke functiebeperking.

- o Op kruispunten wordt het uitzicht niet belemmerd door groenvoorzieningen of objecten.
- o Op (compacte) rotondes binnen de bebouwde kom heeft de fietser voorrang.
- o Vanwege het risico van schijnveiligheid wordt zeer terughoudend omgegaan met zebrapaden. Uitzonderingssituaties zijn locaties met veel voetgangers waar het autoverkeer een lage snelheid (op maximaal één rijstrook) en een uitstekende zichtbaarheid heeft. Ook rotondes (met één rijstrook) lenen zich soms voor een zebrapaden.

Risico-gestuurde aanpak

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). We gaan de locaties in beeld brengen met een verhoogd risico en beoordelen of er maatregelen op het gebied van duurzaam veilig nodig zijn (risico-gestuurde aanpak). We richten ons daarbij eerst op de omgeving van scholen en voorzieningen.

Verkeersongevallenconcentraties

De locaties met de meeste letselongevallen (5 slachtoffers of meer in 5 jaar tot en met 2018) zijn: Eesveenseweg (Steenwijk), N331 (Vollenhove), Middenweg (Steenwijk), Meppelerweg (Steenwijk), De Vesting (Steenwijk), N334 (Giethoorn), Veneweg (Wanneperveen), N333 (Steenwijk), N334 (Wanneperveen), N762 (Wanneperveen), N334 (Tuk).

De Provincie Overijssel hanteert de volgende definitie voor een verkeersongevallenconcentratie: In een periode van 3 aaneengesloten jaren vinden er minimaal 3

gewogen ongevallen plaats. (letsel of dodelijke afloop heeft wegingsfactor 1, uitsluitend materiële schade heeft wegingsfactor 0,1). Volgens deze definitie heeft Steenwijkerland 1 VOC-locatie (rotonde Eesveenseweg – Middenweg). De verwachting is dat ook het kruispunt Gasthuisdijk-de Bramen-Klosseweg (in de Klosse) een verkeersongevallenconcentratie is op het volgende ijkmoment.

We gaan de wegen die in ons beheer zijn nader beoordelen op de mogelijke oorzaken en benodigde maatregelen. Voor de wegen die in beheer zijn in de Provincie Overijssel treden we in overleg.

Kwetsbare verkeersdeelnemers en speerpunten

Speciale aandacht bij het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers gaan we geven aan de kwetsbare verkeersdeelnemers zoals schoolgaande kinderen, jeugd, ouderen en fietsers. Dit geldt ook voor een aantal thematische speerpunten zoals het gebruik van de e-fiets door ouderen en eenzijdige ongevallen met fietsers. We sluiten hierbij aan bij de acties (educatie en training) op deze terreinen van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid en Veilig Verkeer Nederland Steenwijkerland.

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 bereiken. Voor het voortgezet onderwijs zijn directe veilige fietsvoorzieningen nodig vanuit de kernen. De verbindingen naar de scholen voor het voortgezet onderwijs maken onderdeel uit van het fietsnetwerk. Dat geldt voor de scholen in Steenwijk, Meppel, Wolvega en Emmeloord. Voor de gemeentegrensoverschrijdende verbindingen is samenwerking nodig met de omliggende gemeenten en/of provincies.

Voor het basisonderwijs richten we ons vooral op:

- o de looproutes in een gebied van 500 m rondom de basisscholen;
- o het parkeergedrag: het halen en brengen per auto mag niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid rondom de schoolingang. Indien nodig geven we prioriteit en ruimte aan het langzame verkeer en is het parkeren voor de deur niet altijd mogelijk. Ruimte voor de fiets, lopen en verkeersveiligheid hebben prioriteit boven we de auto. Ook communiceren we in probleemsituaties over het parkeergedrag met de ouders.

De analyse van de verkeersveiligheid rondom de basisscholen wordt onderdeel van de risico-gestuurde aanpak.

Landbouwverkeer

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. Met de nieuwe brug wordt een passage van de spoorweg en de A32 mogelijk voor het landbouwverkeer.

Tractoren, machines en vrachtwagens zijn groter, breder, zwaarder en sneller geworden. De wegen worden ook steeds meer gebruikt door het woon-werkverkeer, door recreanten en schoolgaande jeugd. De plattelandsweg “van toen” kan het verkeer “van vandaag” niet meer op een veilige manier aan. De wegen en rijbanen zijn te smal. Daardoor is de veiligheid van vooral de kwetsbare weggebruiker in het geding. Op dit soort wegen hebben we veilige en voldoende passeermogelijkheden voor fietsers en/of bermverharding nodig. Dit speelt bijvoorbeeld op de route tussen het pontje van Jonen en Blokzijl en tussen Oldemarkt en Wolvega.

Snelheidsbeheersing

De ernst van een ongeval neemt meer dan evenredig toe met de snelheid van een betrokken voertuig. Dat heeft vooral een grote impact op langzaam verkeer. Daarom is snelheidsbeheersing een belangrijk aspect van de verkeersveiligheid.

Knelpuntdefinitie snelheidsgedrag

Er is een knelpunt op het gebied van snelheidsgedrag als gedurende minimaal 10 uur per week minimaal 15% van de weggebruikers de maximumsnelheid overschrijdt.

We krijgen meer grip op het snelheidsgedrag op basis van monitorgegevens en de risico's die we inschatten voor het langzame verkeer. Dat kan leiden tot infrastructurele maatregelen, gerichte handhaving of cameracontrole.

Het liefst zien we dat weggebruikers de stap gaan maken naar vrijwillig gebruik van de snelheidsbeïnvloeding. De meeste nieuwe auto's worden uitgerust met Advanced Driver Assistance Systems (ADAS). Deze dragen bij aan een verhoging van de verkeersveiligheid. We gaan ervaring opdoen met het toepassen van deze techniek en zetten een pilot op met de Provincie en vrijwillige deelnemers (bewoners en/of bedrijven). Tevens gaat het niet alleen om fout gedrag te bestraffen maar ook om goed gedrag te belonen. Sommige autoverzekeraars passen dit al toe door het rijgedrag te monitoren en goed rijgedrag te belonen met een lagere verzekeringspremie.

Handhaving

We hebben onze infrastructuur wat betreft de verkeersveiligheid goed op orde. Daarom is handhaving zeker ook nodig. Dat geldt vooral voor verkeersdeelnemers die zichzelf of anderen opzettelijk of onnodig in gevaar brengen.

De handhavingsinzet is altijd beperkt en dat vergt dus dat er keuzes gemaakt moeten worden. Voor de inzet en methodiek (mens of elektronica) van handhaving maken we onderscheid tussen het hoofdwegennet, de verblijfsgebieden en specifieke routes die van belang zijn voor kwetsbare verkeersdeelnemers (fiets, voetganger, schoolgaande jeugd en ouderen).

Keuzes voor de inzet zijn noodzakelijk. Wat ons betreft wordt prioriteit gegeven aan de handhaving van snelheidsovertredingen vooral in de omgeving waar dit ernstige gevolgen heeft voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. We gaan met de politie periodiek afspraken maken over een halfjaarlijks handhavingsprogramma.

Hulpdiensten

Periodiek wordt getoetst of voldaan wordt aan de wettelijke aanrijtijden voor de hulpdiensten. Tevens beoordelen we periodiek samen met de hulpdiensten of er knelpunten optreden in de toegankelijkheid voor de hulpdiensten door bijvoorbeeld fout parkeren.

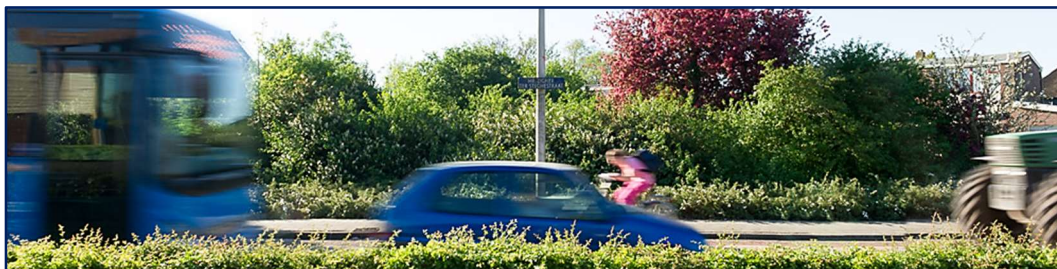
Faunapassages

Niet alleen de mens is slachtoffer in het verkeer. Er worden ook dieren aangereden. Op belangrijke ecologische verbindingen zijn veilige faunapassages nodig. Op verschillende wegen in en langs natuurgebieden verplaatsen zich otters van de ene naar de andere kant van de weg. Dat vraagt om aanleg van nieuwe en verbetering van sommige bestaande faunavoorzieningen.

3.6 De uitvoering

In de volgende tabel is een samenvatting opgenomen van de benodigde projecten en acties en de partijen waarmee we gaan samenwerken.

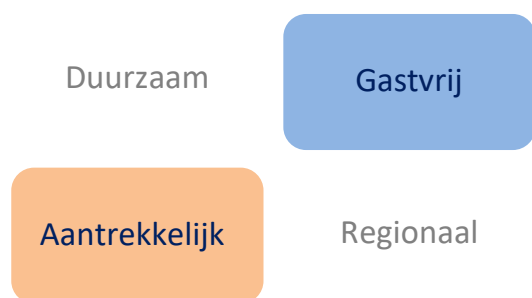
Actie	Partners	Rol gemeente
Onderzoek sluipverkeer		Trekker
Verminderen sluipverkeer, verkeersoverlast, snelheid	Provincie, buurgemeenten	Trekker
Maatregelen parkeerdruk en parkeeroverlast		Trekker
Maatregelen overlast fietsparkeren	Fietsersbond, ondernemers	Trekker
Aanpassen parkeernormen		Trekker
Voorzieningen Duurzaam Veilig inclusief landbouwverkeer	Provincie	Trekker
Analyse risico-gestuurde aanpak	Provincie	Trekker
Campagnes en gedragsbeïnvloeding	Provincie	Samenwerken
Toetsen aanrijtijden en toegankelijkheid	Hulpdiensten	Samenwerken
Handhaving	Politie	Samenwerken
Faunapassages		Samenwerken
Reservelijst	Partners	Rol gemeente
Fietsenstalling binnenstad Steenwijk	Fietsersbond, ondernemers	Trekker en samenwerken
Snelheidsbeheersing: pilot ADAS en gedragsbeïnvloeding	Provincie	Samenwerken





4 Gastvrij Steenwijkerland

4.1 Transferpunten



Steenwijkerland heeft unieke natuurwaarden en karakteristieke landschappen en dorpsgezichten. Dit trekt veel bezoekers. Dit kan een bedreiging zijn voor het gebied als alle bezoekers zich te massaal naar één plek in het gebied begeven. Daarom voeren we een spreidingsbeleid dat gebaseerd is op gastvrijheid en service.

Een transfer is een knooppunt van wegverbindingen, recreatieve fietsverbindingen, wandelroutes, waterwegen en (aanvullend) openbaar vervoer. Een transfer heeft een overstapfunctie voor de toerist en de recreant (conform de transfers in de visie Recreatie en Toerisme). Door op de transfers verschillende mobiliteitsvormen aan te bieden, kan iedere recreatieve bezoeker een keuze maken om van de auto over te stappen op een andere vervoerwijze. De transfers zijn dan ook toeristische overstappunten (TOP). De transfers dragen bij aan het spreiden van de verkeersdruk door het autoverkeer. De transfers liggen daarom dicht bij de hoofdwegenstructuur.

Aansprekende en spraakmakende mobiliteitsoplossingen dragen tevens bij aan de bekendheid en aantrekkelijkheid van de toeristische locaties. Dit wordt onderdeel van onze identiteit. De bezoekers verkennen en bezoeken dan op de door hun gewenste wijze

het gebied. Tevens kunnen ze ketens samenstellen uit verschillende vervoermiddelen. De transfers dragen bij aan het spreiden van de bezoekersstromen. Station Steenwijk vervult een poortfunctie met overstapmogelijkheden op de Giethoorn Express, deelfietsen, fiets- en wandelroutes).

De transfers liggen rondom locaties of gebieden die een unieke waarde hebben op het gebied van landschap, natuur of dorpsbeeld. Op de transfers zijn de volgende voorzieningen aanwezig; informatie over het gebied, informatie over bootverhuur en beschikbaarheid, kaartverkoop, oplaadpunten voor auto en fiets, deelfietsen, kano's en fluisterboten, watertaxi, startpunten van wandelroutes, fietsroutes en vaarroutes.

Op de transfers wordt tevens actuele informatie gegeven over de drukte op de vaarwegen vooral in en rond Giethoorn ('Talking Traffic'). We verstrekken ook (dynamische) informatie op de wegen over de parkeervoorzieningen, de ligging van de transfers en aansluitende vervoermogelijkheden (Smart Mobility). Daarbij geven we uitvoering aan het projectformat Smart Mobility vanuit de Regiodeal. We willen het concept van de transfers verder uitwerken met allen betrokkenen en belanghebbenden.

4.2 Inclusiviteit: toegankelijkheid

Duurzaam

Gastvrij

Aantrekkelijk

Regionaal

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 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).

Om personen met een lichamelijke functiebeperking zelfstandig te laten deelnemen aan het verkeer zijn er speciale voorzieningen nodig voor routes, locaties, kruispunten, voorzieningen, het openbaar vervoer en parkeren. Uniformiteit in de aanpak is van groot belang. Er is hier ook een samenhang met de regels voor uitstallingen (obstakelvrije routes) en het parkeren van fietsen. Als beheerder van de openbare ruimte heeft de gemeente een regierol op het gebied van toegankelijkheid.

Voor deelname aan het verkeer zijn de volgende voorzieningen nodig:

- o voldoende trottoirbreedte (minimaal 1,80 meter, streefwaarde 2,10 meter);

- o obstakelvrije routes: handhaving op foutparkeren, geen blokkades door gestalde fietsen of straatmeubilair en het limiteren van de uitstallingen (inclusief handhaving);
- o trottoirverlagingen bij kruispunten en oversteekplaatsen;
- o toegankelijkheid van het openbaar vervoer (naar de halte, van de halte naar het voertuig, en in het voertuig);
- o oversteekvoorzieningen: op wegen/straten met een intensiteit groter dan 4.000 mvt/etmaal vergroten middeneilanden op de looproutes een veilige oversteekbaarheid. We zijn terughoudend met zebrapaden. Bij uitzondering passen we die uitsluitend toe op drukke looproutes waar de snelheid van het gemotoriseerd verkeer laag is, het attentieniveau hoog en over maximaal één rijstrook;
- o parkeerplaatsen voor gehandicapten (aantal en voldoende breed);
- o gidslijnen voor visueel gehandicapten;
- o het toepassen van digitale ondersteuning. We gaan met de belangenorganisaties in beeld brengen welke toepassingen voor Steenwijkerland nuttig zijn en versneld tot extra resultaten leiden.

Deze kwaliteitseisen hanteren we altijd bij het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden zodat de nieuwe situatie voldoet aan de eisen van toegankelijkheid.

Behalve de 'solitaire' voorzieningen voor personen met een lichamelijke functiebeperking worden ook de volgende routes en verbindingen beoordeeld en zo nodig integraal verbeterd:

- o tussen treinstation en binnenstad;
- o voetgangersgebieden;
- o tussen parkeerplaatsen en winkelcentra;

- o tussen bushaltes en openbare gebouwen zoals gemeentehuis en bibliotheek;
- o scholen, verzorgings- en verpleeghuizen en woon- of activiteitenvoorzieningen voor senioren en mensen met een lichamelijke functiebeperking;
- o per buurt een 'wandelroute'.

De inzet van een platform van ervaringsdeskundigen blijkt bijvoorbeeld in 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. We gaan samen met deze organisaties een plan van aanpak opstellen voor het verbeteren van de toegankelijkheid. Daarin nemen we ook prioriteiten op voor gebieden, routes, locaties en onderhoud.

4.3 Inclusiviteit: basismobiliteit



De groep van personen die niet meer zelfstandig kan of wil reizen wordt groter. Voor hen voldoet het reguliere openbaar vervoer niet. Zij hebben behoefte aan service en vervoer van deur tot deur voor sociale en maatschappelijke contacten en het gebruik van voorzieningen (zorg, medisch). Het gaat niet om snelheid maar vooral om beschikbaarheid. Het gaat dan om vervoer binnen onze gemeente en naar Meppel, Emmeloord, Wolvega en Heerenveen. We ontwikkelen een toekomstbestendig systeem waarin continuïteit verzekerd is en dat voor alle kernen hetzelfde aanbod doet¹.

Het systeem van basismobiliteit kan bestaan uit één van de volgende systemen: Liftpaal, Automaatje², dorpsdeelauto, dorps taxi, (meerdere kernen), buurtbus, de combinatie met doelgroepenvervoer (zorg, onderwijs), regiota xi-achtig systeem met een vervoerbudget voor specifieke doelgroep(en). In het toeristisch gebied kunnen combinaties worden gemaakt met servicediensten (bijvoorbeeld Hop On Hop Off).

De ontwikkeling van een sluitend vervoerconcept 'basismobiliteit' moet in samenwerking met de Provincie Overijssel, bewoners van de betreffende kernen, vrijwilligersorganisaties en het OV-bedrijf worden ontwikkeld. Als eerste stap is het belangrijk om nader inzicht te hebben in de mate

¹ Er zijn in Steenwijkerland wel diverse deelsystemen die voorzien in vervoer van deur tot deur:

- o Stichting Vrijwillig Hulpdienst Steenwijk e.o.;
- o Stichting Aangepast Vervoer te Brederwiede.;
- o Vereniging Gehandicapten Vervoer Steenwijk;
- o Vrijwillige Hulpdienst Oldemarkt e.o.
- o Zorgproject Eesveen;
- o Samen Rijden – Liftpaal Oldemarkt;
- o Stichting Woldhulp.

² ANWB Automaatje: inwoners met een eigen auto helpen andere inwoners met hun vervoervraag. Vrijwillige chauffeurs uit de buurt voeren met hun eigen auto de ritjes uit tegen een voordelig tarief. (€ 0,30/km). Mensen komen in aanmerking voor AutoMaatje als het- vanwege de gezondheid en/of financiële situatie – lastig is ander vervoer te vinden

van behoefte bij de bewoners in de diverse kernen. De omvang van de behoefte is namelijk medebepalend voor de vorm waarin het aanvullend vervoer moet worden ingezet.

Het is tevens de verwachting dat Mobility as a Service moet worden ingezet: een concept dat voorziet in het boeken, betalen en gebruiken van mobiliteit van deur tot deur. De resultaten van de landelijke pilots op dit terrein (Noord-Nederland en Twente) leveren voor Steenwijkerland mogelijke toepassingen op.

Ook een autonoom rijdend voertuig tussen een kern en een transfer biedt uitkomst. We gaan daar een experiment mee uitvoeren. Dat doen we op een verbinding waar de behoefte het grootst blijkt te zijn.

4.4 De uitvoering

In de volgende tabel is een samenvatting opgenomen van de benodigde projecten en acties en de partijen waarmee we gaan samenwerken.

Actie	Partners	Rol gemeente
Transfers	Ondernemers	Samenwerken
Deelfiets, toeristisch recreatief	Provincie, Ondernemers	Samenwerken
Deelfiets, bedrijven, OV-haltes	Provincie, Ondernemers	Samenwerken
Vervoer over water	Provincie, Ondernemers	Samenwerken
Toegankelijkheid	Gehandicaptenraad, Adviesraad Sociaal Domein	Trekker
Basismobiliteit, behoefteraming	Provincie, Gehandicaptenraad, Adviesraad Sociaal Domein, vrijwilligersorganisaties	Trekker
Basismobiliteit implementatie	Provincie, Gehandicaptenraad, Adviesraad Sociaal Domein, vrijwilligersorganisaties	Samenwerken
Smart Mobility transfers	Ondernemers, Marketing Oost	Trekker
Reservelijst	Partners	Rol gemeente
Experiment autonoom rijdend voertuig	Provincie	Samenwerken



5 Steenwijkerland in de regio

5.1 Openbaar vervoer



Meer gebruik van het openbaar vervoer draagt tevens bij aan meer duurzame mobiliteit. Dat is zeker het geval als de voertuigen duurzaam zijn (bijvoorbeeld elektrische bussen en busjes) en als het openbaar vervoer geen onnodige kilometers rijdt (geen lege bussen).

Voor het openbaar of collectief vervoer onderscheiden we twee doelgroepen. Dit zijn op de eerste plaats de vitale personen die zelfstandig het reguliere openbaar vervoer gebruiken, bijvoorbeeld om te gaan winkelen, werken of onderwijs te volgen. Voor deze doelgroep gaan we uit van een kernnet. Daarnaast zijn er de personen die behoefte hebben aan vervoer van deur tot deur. Zij beschikken niet over een auto, kunnen geen auto meer rijden en/of hebben een beperking. Voor hen is aanvullend vervoer nodig. Dit noemen we de basismobiliteit.

De provincies hebben een regierol op het gebied van het openbaar vervoer. In verband met de concessieverlening heeft de gemeente Steenwijkerland een OV-visie (Steenwijkerland in Beweging, 2018) opgesteld. Deze OV-visie is met inbreng van onder andere de Business Club Steenwijkerland opgesteld. Deze OV-visie geeft weer op welke wijze het aanbod van openbaar vervoer voor Steenwijkerland op

niveau blijft. Daarvoor zijn 3 doelgroepen onderscheiden (ouderen, scholieren en werkende jongeren, toeristen) en 3 schaalniveaus (de bovenregionale, regionale en lokale laag).

In deze Mobiliteitsvisie is een nadere uitwerking gegeven door het benoemen van een wensbeeld voor het (toekomstige) kernnet in onze gemeente. We gebruiken dit wensbeeld om te bepalen op welke wijze en in welke mate het bedieningsniveau volgens de nieuwe concessie hiervan afwijkt. Over de afwijkende (ontbrekende) delen gaan we met de Provincie en andere belanghebbenden projecten aan de slag om het kernnet compleet te krijgen. Dat geldt ook voor de transfers waar de verbindingen naar de kleinere kernen tot stand moeten komen.

Het kernnet van het openbaar vervoer binnen onze gemeente heeft zijn beperkingen ten gevolge van het landelijk karakter met lage dichtheden. Maar we zien ook kansen. We beschikken namelijk over drie treinstations in of nabij onze gemeente (Steenwijk, Meppel, Wolvega). Op de lange termijn is een station Emmeloord als onderdeel van de Lelylijn een optie. We ondersteunen dan ook de mogelijke ontwikkeling van de Lelylijn. Dit biedt mogelijkheden om voor onze gemeente een **knooppuntenmodel** te ontwikkelen dat bestaat uit:

- railverbindingen naar knooppunten. De knooppunten zijn Meppel, Steenwijk, Wolvega en Emmeloord. Emmeloord is een potentieel toekomstige IC-station. De IC-functie van station Steenwijk is essentieel. Daardoor zijn snelle en frequente verbindingen mogelijk naar omliggende regio's (Zwolle, Heerenveen, Leeuwarden). Tevens is het station belangrijk voor de

grote bezoekersstromen naar Giethoorn en Weerribben-Wieden voor de nationale en internationale bezoekers.

- busverbindingen tussen de knooppunten langs een aantal kernen; aanvullend vervoer vanaf transfers naar de kleinere kernen. Een transfer is tevens, vooral voor het autoverkeer, een overstappunt voor de recreatieve en toeristische markt. De knooppunten hebben deze functie eveneens maar vooral voor de recreant en de toerist die per openbaar vervoer reizen.

Op een transfer kan van het openbaar vervoer of de auto of de fiets worden overgestapt op een aantal kleinschalige duurzame vormen van vervoer zoals:

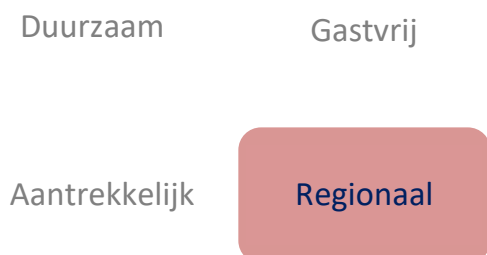
lopen, (deel)fiets, (deel)e-fiets, deelauto, e-step, e-boot, buurtbus, buurttaxi, waterbus. Een transfer ligt bij voorkeur bij bestaande parkeervoorzieningen. Het aanvullend vervoer maakt onderdeel uit van de basismobiliteit (paragraaf 4.3). Op een knooppunt vindt de overstap plaats vanuit het openbaar vervoer.

Het knooppuntenmodel willen wij de komende jaren nader uitwerken in samenwerking met alle betrokkenen en belanghebbenden.

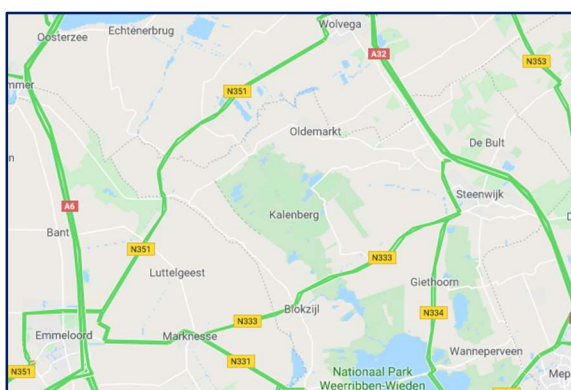
Het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer wordt ondersteund door de werkgeversaanpak en de inzet van bijvoorbeeld combitickets en arrangementen.



5.2 Wegcorridors



In Steenwijkerland zijn geen doorstromingsproblemen voor het gemotoriseerd verkeer en deze zijn ook niet te verwachten.



Gemiddeld verkeersbeeld avondspits, groene wegen betekent geen congestie (bron: Google)

De A28 en de A32 zijn belangrijke corridors 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 door het woon-werkverkeer afneemt. Dat heeft een positief effect op de afwikkeling van het logistieke en economische weggebonden verkeer. We gaan samenwerken met de Regio Zwolle op het gebied van het verminderen van het woon-werkverkeer op de A28. Dat doen we binnen het kader van de multimodale corridor aanpak van de Regio Zwolle. De toegepaste werkwijze passen we ook toe op de regionale corridor A32 in samenwerking met de betrokken wegbeheerders en ondernemers. Bij de A32 liggen drie carpoolplaatsen. Het is belangrijk dat er daar voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven.

5.3 De werkgeversaankpak



Voor gedragsverandering is samenwerking nodig. Bereidheid, noodzaak en het opleveren van voordelen zijn belangrijke succesfactoren. Er is sprake van een transitiefase, waarin grote veranderingen gaan en moeten optreden. Dit biedt ook de nodige kansen.

We gaan per bedrijvenlocatie met de ondernemers overleggen en samenwerken. In de samenwerking bereiken we meerwaarde. We hebben een scala van onderwerpen waar we samen resultaten op kunnen boeken:

- Arbeidsvoorwaarden en een bedrijfscultuur die stimulerend werken op het fietsgebruik of het OV-gebruik. De gemeente Steenwijkerland neemt hier zelf als werkgever een voorbeeldfunctie.
- We brengen actief de fietsstimuleringsacties van de Provincie Overijssel bij de ondernemers en werkgevers onder de aandacht. 'Fietsen Werkt!' is een campagne van de provincie Overijssel, bedoeld om het gebruik van de fiets te stimuleren. Met de Provincie Overijssel willen we een fietsstimuleringsprogramma (bijvoorbeeld Fietsmaatjes) voor Steenwijkerland opzetten en uitvoeren. We richten ons daarbij op bedrijven, bewoners en werknemers.
- In beeld brengen van de succesfactoren voor de overstap van de auto naar de fiets, e-fiets of speed pedelec.

- Verhogen van het bezit en het gebruik van de fiets, e-fiets en de speed pedelec in het woon-werkverkeer. Vooral de nieuwe mogelijkheden op het gebied van de 'fiets van de zaak' kunnen werknemers over de streep trekken.
- Probeeracties en stimuleringsprogramma's; (via app's, spaarprogramma's, gaming of challenges).
- Stallingsmogelijkheden: inventariseren waar het ontbreken van goede stallingsvoorzieningen een belemmering oplevert voor het gebruik van de fiets.
- OV-ketens: bus + fiets, trein + fiets, fietsenkluisen bij OV-haltes, deelfietsen, mobiliteitshubs.
- Elektrische poolauto's voor zakelijke verplaatsingen.
- Elektrische bedrijfsauto's of waterstofauto's, oplaadvoorzieningen en tankmogelijkheden.
- Vrachtwagens met alternatieve brandstoffen zoals Lng en Lbg en de subsidiemogelijkheden van de rijksoverheid.
- De financiële en fiscale aspecten.
- De mogelijkheden om bedrijven ter plaatse uit te breiden met een meer flexibele toepassing van de parkeernorm.
- De samenhang met gezondheid en vitaliteit.
- De samenhang met het lokaal opwekken van duurzame energie.
- De voordelen van een collectieve aanpak.

De werkgeversaankpak heeft lokale en regionale effecten.

5.4 De bewonersaanpak



We gaan ook de bewoners benaderen en met hen in gesprek over de mogelijkheden van duurzame mobiliteit. Dat doen we in buurbijeenkomsten in de verschillende kernen. De bijeenkomsten zijn vooral bedoeld om inzicht te krijgen hoe we het aandeel duurzame mobiliteit kunnen vergroten. De gespreksthema's zijn:

- Inzicht krijgen in de randvoorwaarden waaraan moet worden voldaan om meer te fietsen en/of gebruik te maken van het openbaar vervoer.
- Inzicht geven in de financiële en fiscale mogelijkheden die werkgevers kunnen bieden.
- Inzicht geven in de financiële aspecten van elektrisch rijden en de oplaadmogelijkheden.
- Inzicht geven in de praktische en financiële aspecten van het gebruik van deelauto's;
- De samenhang met de deelname aan het opwekken van duurzame energie.
- Verkeersveilig weggedrag en verzekeringsmaatschappijen die veilig weggedrag belonen.

De bewonersaanpak heeft lokale en regionale effecten.

5.5 De uitvoering

acties en de partijen waarmee we gaan samenwerken.

In de volgende tabel is een samenvatting opgenomen van de benodigde projecten en

Actie	Partners	Rol gemeente
Knooppuntenmodel, kernnet OV	Provincie	Samenwerken
Aanvullend vervoer (basismobiliteit, toeristisch)	Provincie, ondernemers, maatschappelijke organisaties	Samenwerken
Werkgeversaanpak	Provincie, Regio Zwolle, ondernemers	Samenwerken
Reservelijst	Partners	Rol gemeente
Wegcorridors, woon-werkverkeer	Provincies, Regio's, buurgemeenten	Samenwerken
Bewonersaanpak	Provincie, Regio Zwolle	Samenwerken

6 Mobiliteitsagenda

6.1 Keuzes maken

Het is niet per definitie zo dat al onze ambities gerealiseerd 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 wordt voldaan.
- o De financiële mogelijkheden, waarbij we rekening moeten houden met de huidige onzekerheden.
- o De uitvoerbaarheid (financieel, technisch, fasering, handhaving).
- o De bereidheid van andere partijen (zoals de Provincie Overijssel, ondernemers en organisaties) om samen te werken.
- o Het draagvlak (maatschappelijk, bestuurlijk en politiek).

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 verdienen oplossingen die bijdragen aan meerdere doelen de voorkeur. Het is onze ambitie om alle projecten en acties uit deze SMVS te realiseren of uit te voeren. We zijn echter van mening dat dit gezien de huidige financiële onzekerheden niet mogelijk is. Daarom hebben we, mede binnen het kader van het Hernieuwd Perspectief, keuzes moeten maken en heeft de Mobiliteitsagenda de volgende indeling:

1. Projecten en acties die uitgevoerd moeten worden en die al financieel worden gedekt met reeds beschikbare budgetten of volgens specifieke afspraken.

2. Projecten en acties die opgenomen zijn op de reservelijst. Deze projecten en acties willen we tevens graag uitvoeren. Vanwege de huidige financiële onzekerheden moeten we echter keuzes maken. De uitvoering van deze projecten en acties hangt af van de (financiële) ontwikkelingen.

6.2 Van PARTicipatie naar PARTnerschap

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.

Mobiliteitsbeleid en mobiliteitsoplossingen vergen samenwerking. De gemeente heeft uiteraard haar verantwoordelijkheden en rol, maar samen is meer en sneller te bereiken.

Het accent moet verschuiven naar het mobiliseren van de kracht en de kennis uit de samenleving en het bedrijfsleven (innovatief burgerschap). Een vroegtijdige betrokkenheid van het bedrijfsleven maakt het mogelijk om voorstellen te ontwikkelen waar partijen zich aan conformeren en waaraan zij mede uitwerking gaan geven. En dat is belangrijk, immers de overheid kan het niet alleen. Dit betekent dan ook een verschuiving van draagvlak voor de voorstellen naar commitment en betrokkenheid bij de uitvoering. De overheid kan wel een samenwerkingspartner zijn en ontwikkelingen initiëren en stimuleren en draagt zelf een verantwoordelijkheid op het gebied van het inrichten en gebruik van de openbare ruimte.

6.3 Uitvoering: dynamisch proces

De Mobiliteitsvisie is een plan voor de toekomst. Het kan niet in zijn geheel op korte termijn worden gerealiseerd. Met de aanpassing van de infrastructuur is namelijk veel geld gemoeid. Prioriteiten zijn niet zo simpel te stellen. Realisatiemogelijkheden hangen ook af van (co)financiering, samenwerking en werk met werk maken (groot onderhoud, ontwikkelingen, projecten).

Diverse projecten zijn complex wat betreft de uitvoeringskeuze, de financiering, het draagvlak en de besluitvorming. Voor die projecten is het nodig om eerst een verkenning uit te voeren. Dat doen we samen met belanghebbenden (zoals ondernemers en de Fietzersbond). Met een verkenning krijgen we scherper in beeld wat de beste aanpak is en wat de kosten en financieringsmogelijkheden zijn. Daarna wordt pas een besluit genomen of en hoe een dergelijk project (inclusief de financiën) uitgevoerd wordt. Dat betekent ook dat er (vooraf) geïnvesteerd moet worden in planontwikkeling. In het algemeen geldt dat we 'slim' moeten investeren. We moeten het onderhoud integraal aanpakken én aangrijpen om onze mobiliteitsdoelstellingen erin te verwerken. Dat wil zeggen: de straat of weg niet terugleggen in de oorspronkelijke staat, maar aanpassen aan de uitgangspunten van de Mobiliteitsvisie. Dat kan betekenen dat er extra budget nodig is bovenop het onderhoud, maar dat is niet per definitie zo. In ieder geval is tweemaal aanpakken van een straat of weg vele malen duurder dan integraal in één keer. Dat geldt ook voor herontwikkeling en herinrichting.

Op vervangingsmomenten moeten we altijd nieuwe afwegingen maken, bijvoorbeeld verkeerslichten terugplaatsen of het kruispunt anders inrichten. We moeten aansluiten en anticiperen op subsidiemogelijkheden, de mogelijkheden tot cofinanciering breed verkennen, tot en met Europese programma's en programma's van andere beleidsvelden zoals economie, innovatie en duurzaamheid.

De Mobiliteitsagenda moet jaarlijks worden vertaald in een voortschrijdend actie- en uitvoeringsprogramma (doorkijk 1-4 jaar).

6.4 Organisatie en werkwijze

Deze Mobiliteitsvisie omvat een groot aantal opgaven voor de komende jaren. Niet alles kan tegelijk. Dat is niet mogelijk, maar het hoeft ook niet. Belangrijk is om consequent de principes van de Mobiliteitsvisie toe te passen. Het tempo van uitvoering is mede afhankelijk van de beschikbare middelen (financiën en personele capaciteit). Zo is het vinden van financiële dekking en partners voor een aantal projecten al een project op zich. Om met de Mobiliteitsvisie daadwerkelijk een impuls te geven en daarmee ook de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en het fietsklimaat te verbeteren, is het volgende essentieel en voorwaardenscheppend:

1. **Sturing:** één verantwoordelijke voor de afstemming over het onderhoud, voor het in beeld brengen en benutten van (financiële) kansen en voor het periodiek aanpassen van het programma aan de actualiteit.
2. In beeld brengen van de mogelijkheden voor **cofinanciering** op het gebied van infrastructuur, economische ontwikkeling, milieu en duurzaamheid, verkeersveiligheid en Europese programma's.
3. Een jaarlijks **actie- en uitvoeringsprogramma**, dat financieel gedekt is, met een doorkijk naar de drie volgende jaren.
4. Afstemming met de planning van het **groot onderhoud** en budget indien dat nodig is om aanpassingen in het wegprofiel gelijktijdig en dus kostenefficiënt te realiseren. Dit geldt ook voor wegmeubilair zoals verlichting van fietspaden.
5. Een **projectmatige** aanpak voor de grote projecten: eerst een verkenning waarin in beeld wordt gebracht wat de meest haalbare

variant is, wat de kosten zijn en de mogelijke financiële dekking. De verkenning wordt voorafgegaan door een Startnotitie die door het bestuur wordt vastgesteld. In de Startnotitie zijn het doel, de planning, de werkwijze, de participatie en het benodigde budget voor de verkenning opgenomen. Op basis van de resultaten van de verkenning wordt een besluit worden genomen over de voorkeursvariant en de financiële programmering binnen de gemeentelijke begroting.

6. **Vooruit werken** zodat er projecten ‘op de plank’ klaarliggen waarmee snel wordt ingespeeld als er zich financiële mogelijkheden voordoen (bijvoorbeeld subsidies).
7. **Samenwerking, partnerschap en participatie** per project organiseren.
8. Een **jaarlijks budget** voor ‘kleine’ projecten, de verkenningen en onderzoek. De hoogte van het budget is sterk bepalend voor de omvang en het tempo van de uitvoering.
9. Jaarlijks ‘**sparen**’ (geld reserveren in mobiliteitsfonds) voor de toekomstige grootschalige ingrepen (vooral voor de fietsinfrastructuur en de basismobiliteit).

6.5 Mobiliteitsagenda

Duurzaam Steenwijkerland				
Nr.	Omschrijving	Rol gemeente	Samenwerking	Periode
FIETSEN EN LOPEN				
D01	Doorfietsroutes: voorbereiding en realisatie	Trekker	Provincie Overijssel buurgemeenten	2021 - 2022
D02	Verbreden recreatieve routes: voorbereiding en realisatie	Trekker, samenwerken	Zie D01	Zie D01
D03	Fietspad Meentheweg, onderdeel van D04	Trekker	Provincie Overijssel buurgemeenten	Zie D04
D04	Nieuwe verbindingen, ontbrekende: verkenning, inventarisatie en prioritering	Trekker	Provincie Overijssel buurgemeenten	2022
D05	Fietsenstallingen: aanleg stallingsplaatsen	Trekker, samenwerken	NS, provincie Overijssel, Fietsersbond, scholen	2022 - 2024
D07	Fietsparkeernormen: integreren in aan te passen Parkeernota, samenhang met A05	Trekker		2021
D08	Deelfiets, toeristisch recreatief, bedrijven en OV-haltes: verkenning mogelijkheden	Trekker, samenwerken	Provincie, NS, organisaties op gebied toerisme en recreatie, BCS, OPF, concessiehouder busvervoer	2022
D09	Stimulering en promotie fietsgebruik	Trekker, samenwerken	Provincie Overijssel	2021 - 2024
D10	Looproutes en toegankelijkheid: kwaliteitsverbetering, samenhang met G03	Trekker	Scholen, organisaties op het gebied van gezondheid, sport, bewegen en recreatie, Gehandicaptenraad, Adviesraad Sociaal Domein	2021 - 2030
E- EN H-VOERTUIGEN, DEELAUTO'S				
D11	Laadinfrastructuur: realisatie laadpalen elektrische auto's strategische locaties	Trekker	Regionaal ondersteuningsbureau	2021 - 2024
D14	Deelauto's: inzetten gemeentelijke elektrische auto's	Trekker	Marktpartij	2021
D15	Deelauto's: verkennen behoefte inzet deelauto's bij vastgoedontwikkeling en bedrijventerreinen	Trekker	Marktpartijen, BCS en OPF	2022
OVERIGE MAATREGELEN EN ACTIES				
D17	Duurzaam aanbesteden	Trekker		2021 - 2030

Aantrekkelijk Steenwijkerland				
Nr.	Omschrijving	Rol gemeente	Samenwerking	Periode
OVERLAST DOOR SLUIPVERKEER, SNELHEID EN PARKEREN				
A01	Maatregelen sluipverkeer, maatregelen in verband met bereikbaarheid Giethoorn	Trekker	Provincie Overijssel	2021 - 2022
A02	Maatregelen snelheid verblijfsgebieden: afhankelijk van monitoring (zie monitoring)	Trekker	Politie, buurt-, wijk- en dorpsverenigingen	2021 - 2030
A03	Maatregelen parkeerdruk en parkeeroverlast: afhankelijk van monitoring (zie monitoring)	Trekker	Politie, buurt-, wijk- en dorpsverenigingen	2021 - 2022
A04	Maatregelen overlast fietsparkeren; afhankelijk van monitoring (zie monitoring)	Trekker	Politie, buurt-, wijk- en dorpsverenigingen	2021 - 2023
A05	Parkeernormen en fietsparkeernormen, zie D07	Trekker		2021
VERKEERSVEILIGHEID				
A06	Voorzieningen Duurzaam Veilig: infrastructuur, passeerhavens en/of bermverharding voor landbouwverkeer	Trekker	Provincie Overijssel, VVN	2020 - 2030
A07	Risico-gestuurde aanpak SPV2030: analyse en op basis daarvan maatregelen bepalen	Trekker	Provincie Overijssel	2021
A08	Campagnes en gedragsbeïnvloeding	Trekker	Provincie Overijssel, VVN	2020 - 2030
A09	Realisatie en onderhoud Faunapassages (verplichting)	Trekker	Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, Stichting Weerribben Wieden	2021 - 2030
HANDHAVING				
A10	Specifieke handhavingsacties n.a.v. snelheidsonderzoek of geconstateerde parkeerproblemen o.b.v. monitoring	Trekker	Politie	2020 - 2030

Gastvrij Steenwijkerland				
Nr.	Omschrijving	Rol gemeente	Samenwerking	Periode
G01	Transfers en knooppunten, verkenning mogelijkheden waaronder station Steenwijk, samenhang met R01	Trekker	Provincie Overijssel, organisaties op gebied van toerisme, recreatie en bewegen, ondernemers, concessiehouder busvervoer	2021 - 2021
G02	Vervoer over water (o.a. vanaf Steenwijk), verkenning mogelijkheden	Trekker/samenwerken	Provincie Overijssel, ondernemers, organisaties op gebied van toerisme, recreatie en bewegen	2021
G03	Toegankelijkheid, zie D10			
G04	Basismobiliteit als onderdeel knooppuntenmodel voor gebieden zonder openbaar vervoer: behoefte onderzoek t.b.v. juiste inzet systeem, samenhang met R01	Trekker	Provincie Overijssel	2022 - 2023
G05	Basismobiliteit als onderdeel knooppuntenmodel gebieden zonder openbaar vervoer: implementatie met ingang van nieuwe dienstregeling, samenhang met R01	Trekker	Provincie Overijssel	2024 - 2024
G06	Smart Mobility transfers, verkenning: (uitvoering geven aan) het projectformat Smart Mobility vanuit de Regiodeal	Trekker	Ondernemers, Marketing Oost	2022 - 2023

Steenwijkerland in de regio				
Nr.	Omschrijving	Rol gemeente	Samenwerking	Periode
R01	Realiseren knooppuntenmodel en kernnet openbaar vervoer, samenhang met G01, G04 en G05	Samenwerking	Provincies, concessiehouders busvervoer waaronder Keolis	2022 - 2023
R03	Werkgeversaanpak: gemeente Steenwijkerland als werkgever	Trekker	Provincie Overijssel	2021 - 2030

Monitoring en onderzoek				
Nr.	Omschrijving	Rol gemeente	Samenwerking	Periode
M01	Onderzoek sluipverkeer en op basis daarvan bepalen of maatregelen nodig zijn	Trekker		2021 – 2022
M02	Verkeerstelprogramma	Trekker		2021 – 2023
M03	Onderzoek snelheid verblijfsgebieden en op basis daarvan bepalen of maatregelen nodig zijn	Trekker		2021 - 2023

6.6 Reservelijst

Wensenlijst				
Nr.	Omschrijving	Rol gemeente	Samenwerking	Periode
D06	Fietsenstalling binnenstad Steenwijk: nut en noodzaak bepalen	Trekker		2021 - 2030
D12	H2-drive: verkenning mogelijkheden	Trekker	Provincie Overijssel, marktpartijen	2022 - 2022
D13	Zero-emissie distributie: verkenning mogelijkheden	Trekker, samenwerken	Provincie Overijssel, marktpartijen	2022 - 2022
D16	Deelauto's: pilot inzet van één deelauto op één transfer of in één kleine kern zonder openbaar vervoer	Trekker	Marktpartijen	2020 - 2024
D18	E-diensten (o.a. e-learning, e-zorg): verkennen mogelijkheden	Trekker	Zorg-, onderwijs- en distributiesector	2022 - 2022
P01	Pilot fietspad als energiebron binnen D01 en D02: verkenning mogelijkheden t.b.v. opdoen eigen ervaring	Trekker	Provincie Overijssel, marktpartijen	2020 - 2024
P02	Pilot zonnepanelen parkeervoorzieningen: verkenning mogelijkheden	Trekker	Provincie Overijssel, marktpartijen	2021 - 2030
P03	Pilot: Snelheidsbeheersing Advanced Driver Assistance Systems (ADAS), verkenning mogelijkheden	Trekker	Provincie Overijssel, marktpartijen	2021 - 2030
P04	Pilot zelfrijdende voertuig, verkenning mogelijkheden	Trekker	Provincie Overijssel, marktpartijen	2021 - 2030
R02	Multimodale corridor aanpak Regio Zwolle voor A28 en A32 met als doel terugdringen aantal woon-werk autoritten, samenhang met R03	Samenwerken	Regio's, provincies, gemeenten, ondernemers	2021 - 2024
R04	Bewonersaanpak: bijeenkomsten om inzicht te vergroten hoe aandeel duurzame mobiliteit kan worden vergroot	Trekker	Provincie Overijssel	2022 - 2030
M04	Onderzoek parkeersituaties en op basis daarvan bepalen of maatregelen nodig zijn	Trekker		2021 - 2030

Bijlage 1: componenten van het fietsnetwerk

Opbouw fietsnetwerk Steenwijkerland

1. **Verbindingen tussen de grootste werklocaties en de wijken in Steenwijk, de omliggende kernen en stations tot een afstand van 15 km.** Met de speed pedelec zijn afstanden tot 25 km mogelijk.

De grootste werklocaties zijn:

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

2. **Het toeristisch en recreatief fietsnetwerk bestaat uit het knooppuntennetwerk en uit aansluitingen op de toeristische publiekstrekkingen binnen onze gemeente en op de toeristische locaties in de omgeving zoals:**

- o Weerribben – De Wieden;
- o Giethoorn;
- o Rottige Meenthe (als “verlengde” van de Weerribben/Wieden);
- o Drentse Wold;
- o Friese meren;
- o Friese Schansroute (inclusief Kuinre);
- o de hei van Havelte of Dwingeloo;
- o Staphorst;
- o het Land van Vollenhove;
- o bollenlandschap van de Noordoostpolder.

Het fietsnetwerk moet vanaf de stations Steenwijk en/of Meppel aansluiting bieden naar deze locaties.

3. **Verbindingen naar onderwijsvoorzieningen**

De belangrijkste onderwijslocaties (voortgezet onderwijs) liggen in Steenwijk, Meppel en Wolvega. Vooral op de schoolroutes is de verkeersveiligheid een extra aandachtspunt.

4. **Winkelen en boodschappen**

Voor het winkelen zijn goede fietsroutes naar de binnenstad van Steenwijk belangrijk. Voor boodschappen zijn veilige en directe fietsroutes op wijkniveau en binnen de kernen naar de dagelijkse winkels nodig.

5. **Sociale activiteiten**

Voor het sociale verkeer zijn de fietsafstanden kleiner dan in het woon-werkverkeer. Er wordt uitgegaan van maximaal 5 km. De fietsverbindingen voor deze doelgroep liggen binnen de kernen of tussen de kernen tot een afstand van 5 km.

Opbouw fietsnetwerk kern Steenwijk

De doorfietsroutes in Steenwijk bestaan uit verbindingen tussen:

1. Verbindingen tussen de wijken en de **werklocaties**.
2. Verbindingen tussen de wijken en het **station** (fietsenstalling).
3. Verbindingen tussen de wijken en **voortgezet onderwijs**.

Kwaliteitseisen doorfietsroutes

1. Een omrijfactor van maximaal 1,2 (omrijfactor is de verhouding tussen de kortste route en de hemelsbrede afstand). Fietzers worden altijd uitgezonderd van eenrichtingsverkeer.
2. Vlak en comfortabel wegdek (asfalt of beton).
3. Ontwerpsnelheid binnen de bebouwde kom 20 km/uur (boogstraal ≥ 10 m) en buiten de bebouwde kom 30 km/uur (boogstraal ≥ 20 m).
4. Afwatering en onderdeel van strooi- en veegroutes.
5. Weinig vertraging: voorrang voor de fiets in de verblijfsgebieden (wegen en straten met 30 of 60 km/uur).
6. Bewegwijzering.
7. Veilige oversteekvoorzieningen bij het kruisen van het hoofdwegennet: middeneiland, VRI, rotonde of fietstunnel.
8. Goede verlichting afgestemd op de omgeving (landschap en fauna) met mogelijk innovatieve toepassingen (dynamisch, adaptief, glow in the dark, reflecterend).
9. Geschikt voor snelheidsverschillen tussen gewone fietsen, e-fietsen en eventueel speed pedelecs. Dit betekent dat er voldoende ruimte aan de fietser geboden moet worden:

Breedte fietspaden			
Eén richting		Twee richtingen	
Inten-siteit (uur)	Breedte (m)	Inten-siteit (uur)	Breedte (m)
0-150	$\geq 1,50$	0-50	$\geq 2,00$
150-750 of doorfiets-route, speed pedelec	$\geq 2,50$	50-150	$\geq 2,50$
> 750	$\geq 3,50$	> 150	$\geq 3,50$
		Door-fiets-route, speed pedelec	$\geq 4,50$

10. Voor fietspaden een obstakelvrije zone van minimaal 0,5 m en een tussenberm van minimaal 1,5 m.
11. Langs hoofdwegen binnen de bebouwde kom (50 km/uur) worden fietspaden of fietsstroken ($\geq 2,00$ m) toegepast. Op hoofdwegen met 70 km/uur of buiten de bebouwde kom worden fietspaden toegepast.
12. In verblijfsgebieden (binnen de bebouwde kom 30 km/uur en buiten de bebouwde kom 60 km/uur) met een intensiteit van het autoverkeer van 4.000 tot 8.000 mvt/etmaal wordt gewerkt met een smalle rijloper voor het autoverkeer met fietsstroken ($\geq 2,00$ m) of een fietsstraat. Op deze wijze wordt de continuïteit van de fietsroutes benadrukt. Bij lagere intensiteiten van het autoverkeer worden geen speciale fietsvoorzieningen toegepast. Voor het realiseren van deze kwaliteitseisen maken we onderscheid tussen nieuwe situaties (nieuwe aanleg of groot onderhoud met herprofilering) en bestaande situaties. Voor nieuwe situaties zijn de kwaliteitseisen het uitgangspunt ('omgekeerd ontwerpen'). Voor bestaande situaties zijn altijd maatwerk en afwegingen nodig. Voor de verbindingen buiten de doorfietsroutes hangt de gewenste breedte af van de mate van gebruik van de

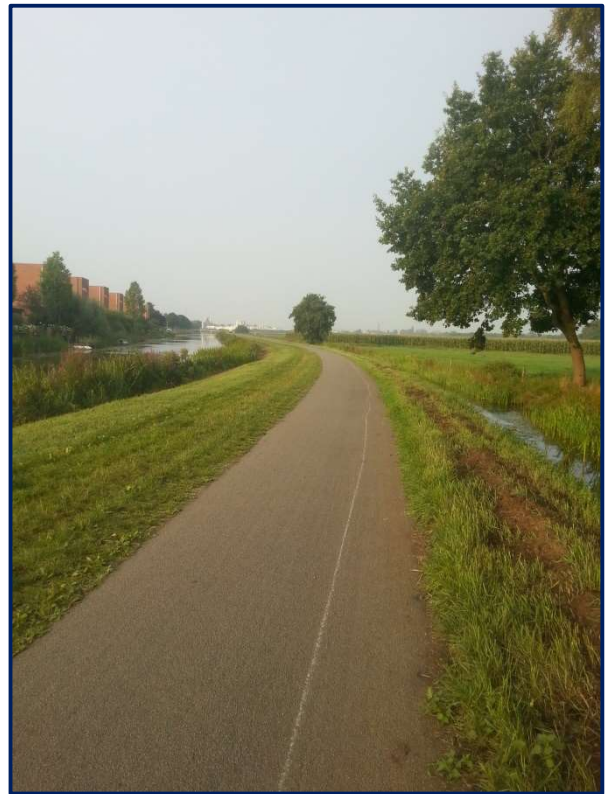
fietsverbindingen. Hiervoor is nader inzicht nodig in het gebruik.

13. Sneeuw- en ijsvrij door tijdig strooien of innovatieve duurzame verwarmingstechnieken door het combineren met duurzame energieopwekking.

Kwaliteitseisen gehele fietsnetwerk

1. Leuk fietsen: aantrekkelijke omgeving met belevingswaarde.
2. Goed onderhoud: wegdek, verlichting en snoeien van overhangend groen en groen dat het uitzicht belemmert (verkeersveiligheid).
3. Voorkomen van eenzijdige ongevallen: geen paaltjes plaatsen, toepassen kantmarkering en/of asmarkering en/of bermverharding. Paaltjes (met een goede inleidende markering en zichtbaarheid) worden uitsluitend toegepast als dit noodzakelijk is om misbruik van het fietspad door gemotoriseerd verkeer te voorkomen.
4. Toepassen ontwerpprincipes
Fietsvoorzieningen van de Provincie Overijssel (november 2019).

Voor het toeristisch en recreatief fietsen zijn oplaadpunten voor de e-fiets belangrijk. Deze voorzieningen komen meestal al voor bij horecavoorzieningen. We gaan inventariseren waar deze aanwezig zijn en of uitbreiding gewenst is.



Voorbeeld van fietsvoorziening voor fietsers in twee richtingen met plus en minpunten:

Directheid:	+
Wegdek:	+
Vertraging:	+
Verlichting:	-
Snelheidsverschillen:	-
Strooien	
Leuk fietsen:	+
Onderhoud:	+
Eenzijdige ongevallen:	-

