



gemeente

ooststellingwerf

Mobiliteitsvisie 2026-2031

Duurzaam op weg

Gemeente Ooststellingwerf

November 2025

Inleiding

Een bereikbaar, duurzaam, veilig en gezond Ooststellingwerf

De gemeente wil zorgen voor een bereikbare, duurzame, veilige en gezonde leefomgeving voor alle inwoners.

De rol van mobiliteit

De gemeente Ooststellingwerf heeft grote duurzaamheidsplannen. De raad heeft in 2024 besloten dat de gemeente in 2030 CO₂-neutraal wil zijn. Dit willen we bereiken door minder energie te gebruiken, duurzame energie op te wekken en duurzamer vervoer te stimuleren. Mobiliteit speelt in deze duurzaamheidsplannen een grote rol. Het gaat om hoe mensen zich verplaatsen en goederen verplaatst worden, zoals te voet, per fiets, auto of openbaar vervoer. Ongeveer 20% van de CO₂-uitstoot in de gemeente komt door mobiliteit.

Slimme mobiliteitskeuzes kunnen niet alleen bijdragen aan een afname in de CO₂-uitstoot, maar ook aan het anders inrichten van de openbare ruimte. De openbare ruimte is beperkt en wordt voor veel doeleinden gebruikt. Door onze openbare ruimte slim in te richten, houden we onze gemeente bereikbaar, verkeersveilig en gezond. Tegelijkertijd zorgen we voor ruimte voor groen, wat helpt tegen hittestress en wateroverlast.



Hier liggen dus grote kansen, maar er ontbreekt nog een duidelijke strategie. Een integrale mobiliteitsvisie helpt om lange-termijndoelen vast te stellen om vervolgens concrete acties te bepalen.

Haerenkwartier, Oosterwolde

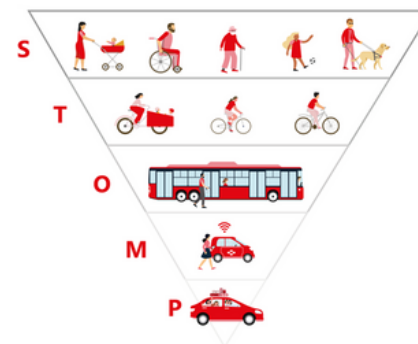
Ooststellingwerf is een bereikbare, veilige, gezonde en duurzame omgeving voor haar inwoners en bezoekers. Daarom worden deze onderwerpen integraal onderdeel van de mobiliteitsvisie.

Het STOMP-principe als uitgangspunt

In de mobiliteitsvisie is het STOMP-principe een belangrijk uitgangspunt. Het STOMP-principe is een prioriteringskader bij het opstellen van een toekomstbestendig mobiliteitsbeleid. STOMP is de afkorting voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en Personenauto's. De kwetsbare en actieve verkeersdeelnemers krijgen een ruimere en prominentere plek in het straatbeeld. Dit komt de leef- en verblijfsomgeving ten goede en stimuleert mensen om zich vaker te voet of met de fiets te verplaatsen. Dat draagt bij aan een duurzamere leefomgeving. Lopen en fietsen neemt minder ruimte in dan ov en auto, waardoor er meer ruimte overblijft voor andere opgaven zoals klimaatadaptatie, waterberging en groen. Ook bevordert het actieve vormen van mobiliteit, wat de gezondheid van de inwoners ten goede komt. Daarnaast draagt het bij aan het vergroten van de verkeersveiligheid. Toepassen van het STOMP-principe betekent niet dat we geen rekening meer houden met de auto in het verkeer. In een landelijke gemeente als Ooststellingwerf zal de auto een plek houden in het straatbeeld.

In de rest van deze visie gebruiken we het STOMP-principe als leidraad voor de inrichting van de openbare ruimte. We geven per type ruimte in de gemeente aan hoe we het STOMP-principe toepassen. Daarbij gebruiken we de volgende indeling:

- Stappen en trappen
- Openbaar vervoer
- Deelvervoer
- Privéauto



Terugkoppeling Symposium

Op 8 mei 2024 heeft de raadswerkgroep Mobiliteit Ooststellingwerf het symposium 'Verbinden in vervoer' georganiseerd. Professionals in verkeer en vervoer zijn in gesprek en discussie gegaan over de toekomst van mobiliteit op het platteland, met bijzondere aandacht voor publiek vervoer en het aanpakken van bereikbaarheidsarmoede. Er is veel informatie opgehaald dat heeft geleid tot het aanbieden van tips, plannen en suggesties aan zowel de gedeputeerde als de wethouder voor een bereikbare regio voor iedereen. Tijdens het symposium zijn vier onderwerpen besproken:

- The Last Mile: Afstand tussen OV en huis
- Groene hubs: Platteland en Oosterwolde verbinden
- Uit de auto, in de bus
- Vrijwilligersinitiatieven

De reacties op deze onderwerpen zijn gebundeld in [bijlage 1](#). In vier verschillende woordenwolken is te zien welke thema's er besproken zijn en hoe frequent deze thema's voorkwamen. Hiermee bundelen we de geluiden vanuit de omgeving en hebben we een signaal kunnen uitdragen richting onszelf als gemeente maar ook richting de provincie. De reacties zijn gebruikt bij het opstellen van de gemeentelijke mobiliteitsvisie.

Daarnaast is de provincie Fryslân actief bezig met een aantal onderwerpen die ook tijdens het symposium aan bod zijn gekomen. Zo stelt de provincie Fryslân een ambitiedocument Mobiliteitshubs op. Gemeenten gaan samen met de provincie aan de slag om hier invulling aan te geven. Ook werken de gemeenten samen met de provincie Fryslân aan een dekkend routenetwerk Fiets. Dit netwerk voorziet in veilige doorfietsroutes om fietsen over grotere afstanden te stimuleren.



Raadslid (nu wethouder) Lisa Edema en Gedeputeerde Matthijs de Vries tijdens het symposium 'Verbinden in vervoer'

Leeswijzer

In het hoofdstuk [Beleid en ontwikkelingen](#) bespreken we de belangrijkste opgaven en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, aan de hand van vier thema's: duurzaamheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en gezondheid. Verder beschrijven we in het daaropvolgende hoofdstuk onze [visie op mobiliteit](#). Ooststellingwerf is een diverse gemeente. We staan stil bij de invulling van de mobiliteitsvisie voor Ooststellingwerf. Daarom is de visie uitgesplitst: er zit verschil in de mobiliteitsaanpak voor onze grote dorpen, de kleine dorpen en mobiliteit tussen de dorpen. De visie eindigt met een [doorkijkje naar de uitvoering](#).

Beleid en ontwikkelingen

Trends en ontwikkelingen

Trends en ontwikkelingen hebben effect op de invulling van de openbare ruimte en mobiliteit binnen de gemeente Ooststellingwerf. Deze trends en ontwikkelingen kunnen knelpunten veroorzaken, maar kunnen ook kansen bieden. Het is daarom van belang dat deze worden benoemd. De trends en ontwikkelingen worden benoemd aan de hand van de vier centrale thema's: duurzaamheid, veiligheid, bereikbaarheid en gezondheid. Een uitgangspunt binnen deze vier thema's is het vastgestelde beleid, waarop we met deze mobiliteitsvisie verder voortbouwen.

Vastgesteld provinciaal beleid

Provinciale Staten van de provincie Fryslân hebben op 21 november 2022 het Regionaal Mobiliteitsprogramma 1.0 (RMP) vastgesteld. Het RMP bevat het mobiliteitsbeleid van de provincie Fryslân, waarbij nadrukkelijk is gekeken hoe de mobiliteit in de provincie bij kan dragen aan de doelstellingen van het internationale Klimaatakkoord uit 2016. Het RMP kent vijf programmalijnen die de basis vormen van de werkzaamheden van de provincie:

1. Wij zijn goed bereikbaar en onze netwerken zijn betrouwbaar, efficiënt en toekomstbestendig.
2. We verplaatsen ons duurzaam.
3. We zetten in op mobiliteit voor iedereen.
4. We verplaatsen ons veilig.
5. We zetten in op slimme technieken.

Deze mobiliteitsvisie sluit aan bij het provinciale mobiliteitsprogramma. In deze visie bundelen we de programmalijnen van de provincie in vier thema's: Duurzaamheid, Bereikbaarheid, Verkeersveiligheid en Gezondheid. Daarmee maken we het de visie van en voor Ooststellingwerf.

Bereikbaarheid

In onze Omgevingsvisie geven we aan dat een goede bereikbaarheid van onze gemeente belangrijk is voor inwoners en ondernemers om hier te wonen en te werken. Ook ondersteunen we mogelijkheden om deze bereikbaarheid nog verder te verbeteren, zoals de mogelijke komst van de Lelylijn en initiatieven als deelauto's.

Trends en ontwikkelingen binnen het thema bereikbaarheid zijn als volgt:

- Mobiliteitsgroei zorgt voor een grotere druk op bestaande infrastructuur. Deze mobiliteitsgroei is zowel utilitair (bijvoorbeeld woon-werk of woon-school) als recreatief.
- Bereikbaarheidsarmoede is een negatieve ontwikkeling. Het aantal mensen zonder toegang tot vervoer van en naar voorzieningen stijgt.
- Vergrijzing leidt tot minder spitsverkeer, het autobezit onder ouderen stijgt juist. Ook de vraag naar doelgroepenvervoer stijgt.
- Het gebruik van deelmobiliteit in Nederland stijgt. Autodelen leidt tot minder autobezit, omdat het een oplossing biedt voor het hebben van een tweede of zelfs derde auto. Ook zorgt autodelen voor een beperkte daling van broeikasgasemissies per gebruiker. Voor het landelijk gebied kan dit kansen bieden in de toekomst. In 2023 had een huishouden in Ooststellingwerf gemiddeld 1,3 personenauto's (CBS, 2023).
- De opkomst van het internet leidt tot meer internetbestellingen. Dit zorgt voor meer logistieke verkeersstromen, ook in woonwijken.

Duurzaamheid

In het Programma Duurzaam Ooststellingwerf 2021-2025 is de ambitie vastgesteld om in 2030 CO₂-neutraal te zijn. Energietransitie is één van de thema's waarop we inzetten. Hierbij wordt duurzame mobiliteit genoemd als belangrijke opgave. In het vastgestelde Uitvoeringsplan Energietransitie 2025-2030 beschrijven we de visie op een energieneutraal Ooststellingwerf in 2030, waarbij de CO₂-uitstoot door verkeer en vervoer in onze gemeente is afgenomen. We zijn overgestapt op duurzamere vormen van brandstof, zoals stroom en waterstof en pakken vaker de fiets of bus in plaats van de auto. De gemeente faciliteert en stimuleert inwoners en bedrijven bij het doen van investeringen en maakt aanpassingen in de openbare ruimte, om duurzame mobiliteit te stimuleren. Daarbij ligt de focus op een klimaatadaptieve inrichting van de openbare ruimte.

Trends en ontwikkelingen binnen het thema duurzaamheid zijn als volgt:

- Groei elektrische fietsen vergroot de mogelijkheid om grotere afstanden af te leggen.
- Aandeel elektrische auto's neemt toe, dit vraagt meer van de beschikbare netcapaciteit en leidt tot een grotere vraag naar parkeerplekken met laadaansluitingen.
- Alternatieve energiebronnen, zoals groengas en waterstof, zijn in opkomst. Deze energiebronnen vragen om een aanpassing aan de openbare ruimte, zoals vulpunten voor biogas en waterstof, en een andere invulling en gebruik van onze infrastructuur.
- Klimaatverandering leidt tot hittestress en zowel wateroverlast als -tekort. Dit vraagt aanpassing van de openbare ruimte.
- Ontwikkelingen van Europese en landelijke wet- en regelgeving zoals de invoering van nul-emissiezones. In Ooststellingwerf hebben we geen nul-emissiezones, maar bedrijven binnen onze gemeente zullen sneller overschakelen op zero-emissie voertuigen omdat ze deze in andere regio's wel nodig hebben voor hun bedrijfsvoering.
- De stikstofuitstoot moet de komende jaren verder gereduceerd worden. Rondom Natura 2000 gebieden gelden strikte eisen. Hierin zien wij mogelijkheden voor mobiliteit en verkeer, omdat het verbranden van fossiele brandstoffen ook leidt tot stikstofuitstoot.

Verkeersveiligheid

De gemeente volgt de landelijke vastgestelde doelen over verkeersveiligheid. Dit houdt in dat de gemeente werkt naar nul verkeersslachtoffers in 2050. De raad heeft hiervoor op 15 februari 2022 de uitgangspunten van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid Ooststellingwerf vastgesteld. Het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers doen we door het verkeersveilig inrichten van de openbare ruimte. We creëren bewustwording bij onze inwoners door verkeerseducatieprojecten aan te bieden en deel te nemen aan landelijke verkeersveiligheidscampagnes.

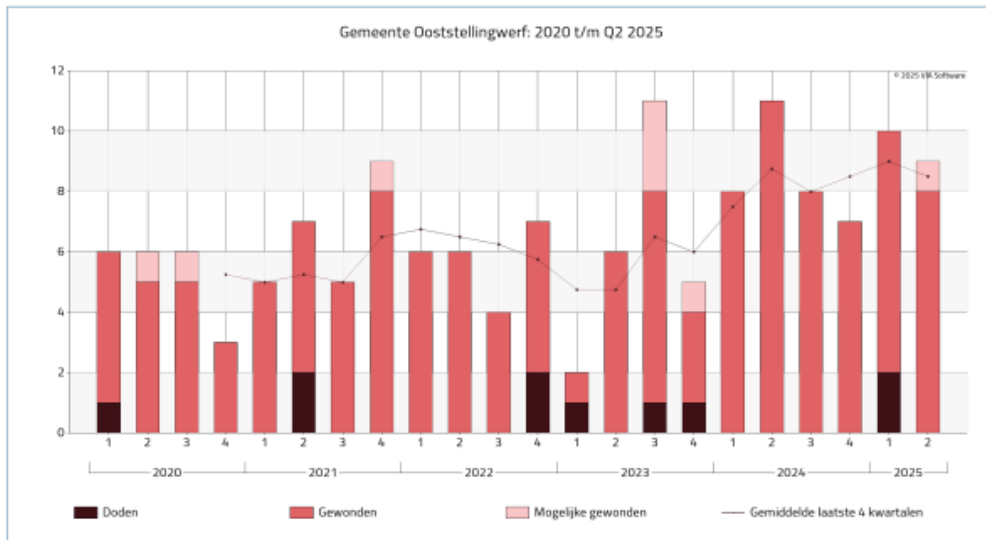
In 2024 waren er in Ooststellingwerf 118 verkeersongevallen, waarbij 34 personen gewond raakten (BLIQ, 2024). In de tabel hieronder is het aantal door de politie geregistreerde verkeersongevallen in de gemeente Ooststellingwerf weergegeven, inclusief het aantal (mogelijke) gewonden dat daarbij is gevallen.

Tijdperiode	Status	Verkeersongevallen	Gewonden	Mogelijke gewonden	Doden
2020	Afgesloten	118	18	2	1
2021	Afgesloten	116	23	1	2
2022	Afgesloten	133	21	0	2
2023	Afgesloten	109	17	4	3
2024	Afgesloten	118	34	0	0
2025 t/m Q2	Voorlopig	65	16	1	2
Totaal		659	129	8	10

© 2025 VIA, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdperiode

Opmerking: in de Corona-jaren 2020 & 2021 liggen de landelijke aantallen lager dan verwacht als gevolg van de maatregelen om de verspreiding te beperken.

De grafiek op de volgende pagina brengt het aantal verkeersslachtoffers per kwartaal in beeld, uitgesplitst naar doden en (mogelijke) gewonden. De lijn in de grafiek geeft het voortschrijdend gemiddelde aan van het aantal verkeersslachtoffers van de meest recente 52 weken ('het zwevende gemiddelde').



Trends en ontwikkelingen binnen het thema verkeersveiligheid zijn als volgt:

- Toename van meer en groter verkeer, zoals vracht- en landbouwverkeer zet de verkeersveiligheid onder druk.
- Snelle elektrische fietsen zorgen voor veiligheidsrisico's.
- Elektrische voertuigen maken weinig geluid. Hierdoor neemt de verkeersveiligheid af.
- Gebruik van mobiele apparaten in het verkeer verlaagt de verkeersveiligheid.
- Vergrijzing zorgt voor een toename van het aantal kwetsbare verkeersdeelnemers.

Gezondheid

In onze Visie op Samenleven beschrijven we wat we belangrijk vinden op het gebied van gezondheid. Eén van onze speerpunten is dat inwoners een positieve gezondheid ervaren en in een gezonde leefomgeving leven. Ons doel is dat inwoners hun leefomgeving als schoon, veilig en toegankelijk ervaren.

Trends en ontwikkelingen binnen het thema gezondheid zijn:

- Aandacht binnen de zorg verschuift van zorg achteraf naar preventie vooraf. Besef groeit dat stimuleren van actieve mobiliteit en de inrichting van de openbare ruimte een bijdrage kan leveren aan betere fysieke en mentale gezondheid.
- Het aantal mensen met overgewicht stijgt in Nederland. Gemeenten zoeken naar nieuwe manieren om beweging in de openbare ruimte te stimuleren. Dit kan door het realiseren van dorpsommetjes, meer voetpaden in het groen en rustpunten zoals bankjes.
- Het aandeel Nederlanders dat zich sociaal onveilig voelt in de openbare ruimte is de afgelopen jaren toegenomen. Het anders inrichten van de openbare ruimte kan ontmoetingen stimuleren en de sociale veiligheid verbeteren.
- Door vergrijzing neemt het aandeel minder-mobiele inwoners toe, dit vraagt aandacht voor een inclusieve inrichting van de openbare ruimte.



Boerestreek, Appelscha

Met deze thema's kan er een visie worden opgesteld die vooruitblikkt aan de hand van de benoemde trends en ontwikkelingen. Hierdoor ontstaat een realistische en heldere visie die aansluit op huidige kansen en uitdagingen.

Inrichting openbare ruimte

De thema's zijn leidend voor de inrichting van de openbare ruimte. Bij de inrichting, zowel (her)inrichtingen van bestaande situaties als nieuwbouwlocaties, gaan we uit van het STOMP principe en Shared Space. Het STOMP principe is in de inleiding toegelicht en is het uitgangspunt voor de inrichting van de openbare ruimte. Hieronder lichtten we Shared Space toe.

Shared Space

Verkeerssituaties reguleren op basis van eigen verantwoordelijkheid van mensen, in plaats van regels en verkeersborden; dat is het uitgangspunt van Shared Space.

De inrichting van de openbare ruimte moet recht doen aan de verschillende functies en betekenissen die deze ruimte voor mensen vervult. Het streven bij de inrichting van de openbare ruimte is om hierbij te komen tot een goede balans tussen verkeer, verblijf en alle andere ruimtelijke functies.



De openbare ruimte is schaars. Daar moeten we zorgvuldig mee omgaan. Door het toepassen van Shared Space, creëren we meer ruimte om de balans tussen de verschillende functies vorm te geven. Shared Space sluit daarbij aan op de ambities vanuit het uitgangspunt STOMP. De aanpak van Shared Space stimuleert de eigen verantwoordelijkheid en normaal, sociaal gedrag bij mensen in het verkeer. Dit geeft ruimte aan en aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemer, zoals een voetganger of fietser, zonder de ruimte voor de auto weg te nemen.

In de gemeente wordt Shared Space al jaren succesvol toegepast. Dit heeft geleid tot weinig tot geen ongevallen.

Participatie

Bij de inrichting van de openbare ruimte is participatie van groot belang. Samen met bewoners en andere belanghebbenden wordt de inrichting bepaald. De wensen en ideeën zijn daarbij belangrijke input om te komen tot een uiteindelijk ontwerp.

Onze visie op duurzame mobiliteit

Bereikbaarheid

Wij vinden het belangrijk dat voorzieningen en bedrijven in Ooststellingwerf bereikbaar zijn voor iedereen.

Ooststellingwerf is een plattelandsgemeente met veel dorpen en kleine kernen. Het is van belang dat we inzetten op bereikbare voorzieningen en bereikbare toegang voor bedrijven. Dit betekent dat de auto een plek heeft en houdt in het mobiliteitsbeleid van de gemeente. We implementeren daarbij het STOMP-principe: waar mogelijk worden andere vormen van vervoer verkozen boven de auto. Dit is alleen niet altijd een geschikte oplossing. Door in te zetten op het STOMP-principe houden we de gemeente leefbaar en houden we onszelf aantrekkelijk voor onze inwoners, recreanten en ondernemers. Verder stimuleren we het gebruik van deelmobiliteit om te voorkomen dat mensen een tweede auto nodig hebben. Ook vinden we het belangrijk dat de bereikbaarheid binnen de gemeente toegankelijk is voor iedereen. Dus ook voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals wandelaars en fietsers, maar ook voor kwetsbare doelgroepen, zoals mensen met beperkte financiële middelen en minder mobiele weggebruikers.

Nieuwbouw doen we op logische en bereikbare plekken. Bijvoorbeeld een zorgcentrum in de buurt van voorzieningen waar ook openbaar vervoer aanwezig is. Bij woon- en uitbreidingsplannen zorgen we dat goede en veilige fiets- en voetpaden worden aangelegd.

Ooststellingwerf is goed bereikbaar vanuit de omliggende regio. We worden goed ontsloten door veilige provinciale wegen om de autobereikbaarheid te borgen. Ook is Ooststellingwerf goed ontsloten met het openbaar vervoer, inclusief de mogelijke Lelylijn. Er is aansluiting richting omliggende grote kernen en onderwijsinstellingen. Alle dorpen binnen de gemeente zijn ontsloten met het openbaar vervoer in een passende vorm: de lijndienst of belbus. We stimuleren fietsgebruik door het gebruik van doorfietsroutes.

Duurzaamheid

Wij vinden het belangrijk dat de CO₂ uitstoot van verkeer verder omlaaggaat.

Onze ambities op het gebied van duurzaamheid zijn groot. De gemeente heeft uitgesproken CO₂ neutraal te willen zijn in 2030. De uitstoot van verkeer, met name door de verbranding van fossiele brandstoffen, moet hierom omlaag. We zetten in op een klimaatadaptieve openbare ruimte en stimuleren het gebruiken van duurzamere vormen van mobiliteit, zoals fietsen of elektrisch rijden.

Verkeersveiligheid

Wij vinden het belangrijk dat het veilig is om aan het verkeer deel te nemen.

Verkeersveiligheid is van groot belang en draagt bij aan de veilige leefomgeving van inwoners. Wij werken toe naar een gemeente waarin er geen verkeersslachtoffers meer zijn. Dit doen we onder andere door in te zetten op het STOMP-principe. Het goed inrichten van de openbare ruimte voor stappen en trappen bevordert de verkeersveiligheid, door bijvoorbeeld het toepassen van Shared Space. Vaak betekent dit ook dat de snelheid van een aantal wegen wordt afgewaardeerd.



*Verlaat, tussen
Oosterwolde en Appelscha*

Gezondheid

Wij vinden het belangrijk dat de openbare ruimte uitnodigt tot bewegen en ontmoeten.

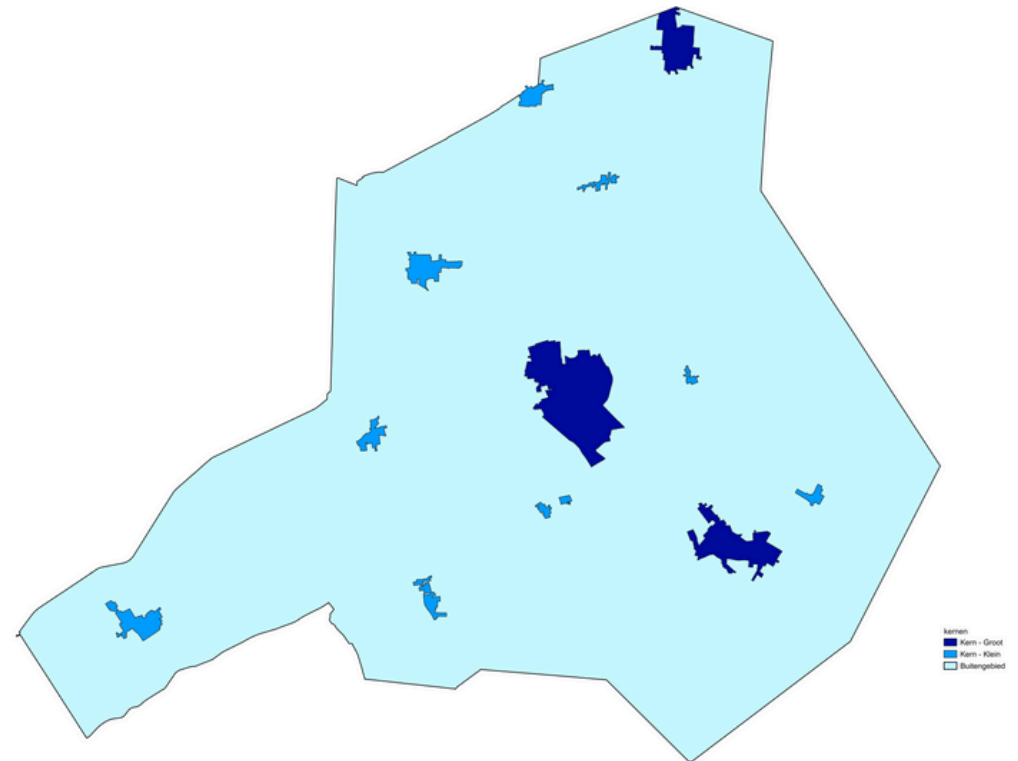
Onze ambitie is een gezonde leefomgeving die zowel de gezondheid van inwoners beschermt en bevordert. Inwoners worden uitgenodigd om te bewegen, doordat we ruimte geven aan stappen en trappen vanuit het STOMP-principe. Wandelen en fietsen omvat de meeste lichaamsbeweging, het gebruik van een personenauto levert de minste lichaamsbeweging op. Het STOMP-principe is dus ook een belangrijke bijdrager aan onze gezondheidsambities. Door elkaar te ontmoeten in de openbare ruimte, neemt ook eenzaamheid af. Een gezonde leefomgeving heeft geen negatieve impact op geur, geluid en luchtkwaliteit.



Haerenkwartier, Oosterwolde

Invulling voor Ooststellingwerf

Onze visie op mobiliteit geeft weer hoe we de openbare ruimte willen inrichten. Dit is gebaseerd op een aantal principes, zoals STOMP en Shared Space, waarbij de mens centraal staat. Het belangrijkste van de visie is dat deze passend is bij Ooststellingwerf. Daarom houden we rekening met de verschillende typen omgevingen die we in de gemeente zien: grote dorpen, kleine dorpen en buitengebied.



Grote dorpen

In Ooststellingwerf hebben we drie grote dorpen: Oosterwolde, Appelscha en Haulerwijk. In deze drie dorpen zijn alle voorzieningen en verscheidene bedrijven aanwezig. Daarmee zijn deze dorpen minder afhankelijk van de andere dorpen in de gemeente, maar is de bereikbaarheid met de regio wel van belang.

Stappen en Trappen: We willen dat de voorzieningen binnen het dorp goed en veilig lopend en fietsend bereikbaar zijn. Voor minder mobiele doelgroepen zorgen we dat de paden breed genoeg en toegankelijk zijn voor rollators, scootmobielen en driewiel fietsen.

Openbaar Vervoer: We willen dat met het openbaar vervoer de dorpen en grote plaatsen in de omgeving zoals Drachten en Groningen goed bereikbaar zijn. In de grote dorpen zijn de OV-plekken mobiliteitshubs, waar fietsen en privéauto's veilig gestald kunnen worden. En waar deelvervoer beschikbaar is. Bij uitbreidingsplannen houden we rekening met OV-bereikbaarheid en toegankelijkheid voor iedereen, ook de kwetsbare mensen. Als gemeente zijn wij geen regiehouder als het aankomt op OV. Daarom gaan wij hierover in overleg met de provincie als concessieverlener OV en de concessiehouder, op dit moment Qbuzz.

Deelvervoer: We geven deelvervoer de ruimte. We stimuleren en ondersteunen nieuwe initiatieven, zoals Automaatje. De gemeente heeft hierin een actieve rol door bijvoorbeeld mobiliteitshubs aan te leggen, vergunningen te verlenen voor aanbieders en door deelvervoer te integreren in nieuwe woonwijken. Daarnaast onderzoeken we mogelijkheden voor carpoolplaatsen om het delen van de personenauto te faciliteren en te stimuleren. Op deze manier voorkomen we onnodige verkeersbewegingen.

Privéauto: De auto blijft belangrijk in onze gemeente om alle dorpen en voorzieningen bereikbaar te houden. Daarbij behoudt de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers onze aandacht en inzet. We passen onze wegen aan waar (financieel) mogelijk. Bijvoorbeeld door parkeren meer aan de rand van de wijk in plaats van voor de deur, zodat er in de wijk zelf meer ruimte ontstaat voor groen en ontmoeting. Op strategische plaatsen realiseren we elektrische laadpalen, om elektrisch rijden te faciliteren. Onze bedrijven, met name op de bedrijventerreinen, moeten goed bereikbaar blijven met (vracht)auto's, met een goede verkeersveiligheid. We stimuleren gezond en schoon woon-werkverkeer, bijvoorbeeld door een werkgeversaanpak.

Kleine dorpen

Ook kleine dorpen hebben voorzieningen, zoals basisschool, sportlocatie en dorps huis. Deze voorzieningen zorgen voor saamhorigheid in de dorpen. We vinden het belangrijk dat deze goed bereikbaar zijn. Voor andere voorzieningen zijn de kleine dorpen afhankelijk van de grotere dorpen in de gemeente, wat extra vraagt van vervoer.

Stappen en trappen: We willen dat de voorzieningen veilig lopend of op de fiets bereikbaar zijn. Kinderen kunnen veilig buiten spelen en ouderen kunnen elkaar prettig ontmoeten. Elke dorp heeft een aantrekkelijk wandelommetje. De andere dorpen zijn veilig met de fiets bereikbaar, zowel voor recreatie als voor woon-werkverkeer.



Herenweg, Donkerbroek

Openbaar vervoer: Het OV zorgt voor bereikbaarheid van de dorpen. Wij hebben hier als gemeente geen regierol. We gaan met de provincie en de concessiehouder in overleg over de invulling van het OV-netwerk binnen Ooststellingwerf. In de kleinere dorpen maken we gebruik van minimaal de belbus. Waar mogelijk wordt een reguliere lijndienst aangeboden.

Deelvervoer: Ook in de kleine dorpen zijn deelconcepten mogelijk. We stimuleren en ondersteunen concepten als AutoMaatje in de kleinere kernen. Daarmee streven we ernaar dat in elk dorp een deelconcept beschikbaar is ter vervanging van een tweede of derde auto.

Privé-auto: De auto heeft een belangrijke rol in de verbinding met de grote kernen. We houden onze dorpen verkeersveilig en bereikbaar. In elk dorp realiseren we op strategische plaatsen elektrische laadpalen, om elektrisch rijden te faciliteren.

Buitengebied

Het buitengebied is voor alle voorzieningen afhankelijk van omliggende dorpen. In het buitengebied ligt de nadruk op verkeersveiligheid en recreatie.

Stappen en trappen: Ons buitengebied leent zich goed voor recreatie. Dat geldt voor de natuurgebieden, maar ook voor de rest van het gebied. We faciliteren veilige wandelroutes en zorgen voor mooie en veilige fietspaden. Tussen de dorpen zorgen we voor veilige fietsroutes voor scholieren en woon-werkverkeer. Op strategische trajecten leggen we doorfietsroutes aan om bij te dragen aan recreatie en de gezondheid van onze inwoners.

Openbaar vervoer: In het buitengebied is ketenmobiliteit belangrijk. We faciliteren dat samen met de provincie en de concessiehouder, onder andere door bij OV-knooppunten een veilige stalling voor fiets en auto te faciliteren. Recreatiegebieden zijn bereikbaar met het openbaar vervoer of aanvullend OV (belbus).

Deelmobiliteit: Bij recreatiegebieden bestaan kansen voor huur van fietsen, bijvoorbeeld in de vorm van deelconcepten.

Privé-auto: Voor bewoners van het buitengebied houdt de privé-auto een grote rol, met elektrische laadpalen op eigen erf. Onze recreatiegebieden zijn goed en veilig bereikbaar met de auto.

Landbouw

Landbouw is een belangrijke bedrijfstak in onze gemeente. Landbouwverkeer is daarmee een frequent gebruiker van de infrastructuur, vooral buiten de bebouwde kom. Landbouwverkeer en andere weggebruikers moeten zich naast elkaar vlot en veilig kunnen verplaatsen. Op het platteland zijn landbouwvoertuigen en fietsers vaak gebruiker van dezelfde ruimte. Gezien de toenemende snelheid, omvang en het gewicht van landbouwvoertuigen, sluit dit niet altijd meer aan bij de huidige inrichting van vooral plattelandswegen.

Bij onderhoudswerkzaamheden aan wegen in het buitengebied houden we bij de inrichting rekening met de veiligheid van fietsers. Dit kan door bijvoorbeeld veilige fietsoversteken aan te leggen. Ook willen we inzetten op bewustwordingscampagnes voor landbouwers en fietsers. Dit werken we verder uit in het uitvoeringsprogramma, waarbij we met de landbouworganisatie en de fietsersbond in gesprek gaan.

Logistiek

We zorgen ervoor dat onze ondernemers bereikbaar blijven en helpen ze met het verduurzamen van het wagenpark. Dat kan bijvoorbeeld door het faciliteren van laadpleinen. Dit kan gecombineerd worden met veilige parkeerplaatsen voor vrachtauto's zodat er minder vrachtverkeer is in woonwijken. Ook zoeken we bij nieuwbouwlocaties naar mogelijkheden om pakketpunten aan te leggen aan het begin van de wijk. Dit voorkomt dat bestelbusjes de wijk in moeten. Bewoners kunnen bij thuiskomst het bestelde meteen meenemen vanaf het pakketpunt. Zo verminderen we de afgelegde kilometers voor het thuis krijgen van pakketten.

Met (grote) werkgevers in de gemeente gaan we in gesprek om het aantal voertuigkilometers terug te dringen, bijvoorbeeld in het woon-werk verkeer. Dit kan door carpoolen te stimuleren maar ook door medewerkers meer op de fiets naar het werk te laten komen.

Vervolg: de uitvoering

Met de vaststelling van de mobiliteitsvisie gaan we aan de slag met het uitvoeringsprogramma. Het uitvoeringsprogramma bestaat voor een deel uit projecten die we al uit zouden voeren. Te denken valt hierbij aan herinrichtingsprojecten om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit past binnen het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en wordt uitgevoerd in samenhang met het onderhoudsprogramma Wegen. Ook sluiten we aan bij andere programma's, zoals het programma wonen en het duurzaamheidsprogramma. We beginnen niet vanaf nul. In het huidige beleid zijn de vier thema's uit deze visie ook vertegenwoordigd. Met deze visie geven we een duidelijk uitgangspunt voor de verschillende typen ruimte in onze gemeente mee aan de uitvoering van beleid en projecten.

Daarnaast bevat het op te stellen uitvoeringsprogramma nieuwe projecten waarbij de uitgangspunten uit deze visie verder worden uitgewerkt. Daar waar nodig vragen we de raad om extra budget via de Planning & Control Cyclus. Ook worden subsidiemogelijkheden onderzocht.

Bij alle projecten die we uitvoeren is participatie erg belangrijk. We betrekken dan ook zoveel mogelijk partners bij de voorbereiding en uitvoering van de projecten, zoals inwoners, bedrijven, onderwijsinstellingen en organisaties. We werken samen met de politie op het gebied van verkeershandhaving.

De projecten die we uitvoeren worden gemonitord. Hiervoor gebruiken we bestaande monitoringssystemen zoals het CO₂-dashboard van Berenschot, ongevalcijfers vanuit ViaStat en de mening van onze inwoners vanuit het inwonerspanel. Daarnaast houden we grip op de cijfers rondom deelmobiliteitsinitiatieven en het gebruik van AutoMaatje. We monitoren samen met de provincie het gebruik van het OV via instapgegevens. Hoe de monitoring precies wordt ingericht, werken we verder uit in het uitvoeringsprogramma.

In 2031 wordt de mobiliteitsvisie geëvalueerd en geactualiseerd. Er zal geen nieuwe route gekozen worden, maar waar nodig worden thema's in de visie aangescherpt. De geactualiseerde visie wordt in 2031 opnieuw voorgelegd aan de gemeenteraad.

Bijlagen

Bijlage 1: Woordenwolken reacties symposium

The Last Mile **Afstand tussen OV en huis**

App verder brengen
Basisinfrastructuur op orde
Samenwerken met provincie
Lokale ideeën
Centrale opstapplek
Faciliteren

Uit de auto, in de bus

Samenwerken met gemeenten
+ provincie
Automaatje
Kleine dorpen bereikbaar houden
Meer informeren over vervoersmogelijkheden
WMO taxikaart-deelnemers weer in OV krijgen

Groene hubs **Platteland en Oosterwolde verbinden**

Inventariseer behoeften en verwachtingen
Hub en voorzieningen combineren
Faciliteer initiatieven vanuit samenleving
Centrale ligging en veilige plek
Geen hub is gelijk

Vrijwilligersinitiatieven

Inwoners vragen naar wensen en mogelijkheden
Combineren met andere beleidsterreinen
Fietsen stimuleren
Ontmoedigen automobiliteit
Rooster school afstemmen op rooster OV