



gemeente  
Het Hogeland

# Mobiliteitsprogramma



## Mobiliteit in Het Hogeland



Opdrachtgever  
Titel

**Gemeente Het Hogeland**  
**Mobiliteitsprogramma | “Mobiliteit in Het Hogeland”**

Status  
Datum van publicatie

**Definitief**  
**30 mei 2023**

Projectteam gemeente Het Hogeland  
Projectteam Antea Group

Anita Drenth en Henny Kruims  
Jenno Kootstra, Michiel Evers en Jouke Dotinga

Fotografie

Gemeente Het Hogeland  
© Antea Group





## Mobiliteit in Het Hogeland

Dat is de titel van ons nieuwe Mobiliteitsprogramma. Verkeer gaat over mobiliteit, over auto's, fietsen, landbouwvoertuigen en vrachtwagens. Maar het gaat ook over verblijven. Hoe zorgen we ervoor dat we ons als inwoner, werknemer, werkgever, toerist en gast prettig kunnen verplaatsen en verblijven in Het Hogeland?

Met mobiliteit hebben we allemaal te maken. We verplaatsen ons dagelijks en nemen deel aan het verkeer. Voor de één is dit gemakkelijker dan voor de ander. Veel mensen hebben de beschikking over een auto of een fiets. Maar er zijn ook inwoners die aangewezen zijn op het openbaar vervoer of zelfs op familie, vrienden of burens om zich te kunnen verplaatsen. Wij moeten daarom zorgen dat iedereen van het mobiliteitsaanbod gebruik kan maken. Fysieke of financiële beperkingen mogen geen reden zijn om thuis te moeten blijven of niet naar een bestemming te kunnen gaan.

Mobiliteit is een onderwerp waarover veel gesproken en gediscussieerd wordt. Iedereen heeft hier een mening over. Dat zien wij dagelijks terug in het aantal meldingen dat wij van onze inwoners ontvangen. Veel van deze meldingen vragen om een visie die leidt tot een structurele aanpak. Met dit Mobiliteitsprogramma geven wij de handvatten hiervoor.

De veranderingen in de mobiliteit gaan snel. Landelijk zijn de elektrische fiets en -auto in opkomst. Er wordt al geëxperimenteerd met zelfrijdende auto's. We worden ons bewuster over de manier van verplaatsen. Is een tweede auto nog wel nodig, of kunnen we ook met een speed pedelec of met een deelauto reizen? Gaan we over een paar jaar met de zelfrijdende auto op pad?

Vanuit onze inwoners hebben we waardevolle informatie gekregen over hoe zij tegen belangrijke onderwerpen in het verkeer aankijken. Deze informatie hebben we gebruikt als basis voor ons Mobiliteitsprogramma.

In dit programma presenteren we onze ambities op drie verschillende niveaus. Hierin hebben we een keuze te maken. Willen we de huidige situatie behouden, willen we optimaliseren of veranderen? Per ambitieniveau hebben we opgeschreven wat we willen bereiken, maar ook wat we daarvoor gaan doen. Ik realiseer mij dat de uitvoering van deze ambitieniveaus investeringen kosten. Op het moment van schrijven is de financiële ruimte beperkt. Dit betekent dat we niet elke ambitie waar kunnen maken. Jaarlijks moeten we keuzes maken. Waarin investeren we wel en waarin niet?

Ik wil iedereen bedanken die zijn bijdrage heeft geleverd aan ons Mobiliteitsprogramma. Ik hoop dat jullie goed blijven verkeren in Het Hogeland!

**Stefan van Keijzerswaard**

Wethouder Verkeer en Vervoer, gemeente Het Hogeland





## De noodzaak van een integraal Mobiliteitsprogramma

Op 1 januari 2019 is de gemeente Het Hogeland ontstaan door de fusie van de voormalige gemeenten Bedum, Eemsum, De Marne en Winsum. De gemeenten hadden elk hun gemeentelijk verkeer- en vervoersbeleid (deels) gevat in een plan of op thema's uitgewerkt in visie- en beleidsdocumenten. Als gemeente Het Hogeland is een integraal Mobiliteitsprogramma van belang om stippen op de horizon te zetten, perspectief te bieden en antwoorden te geven op de verschillende mobiliteitsopgaven en –vragen, die dagelijks gesteld worden.

### Veranderende omgeving

Naast de lokale ontwikkelingen binnen de gemeente Het Hogeland spelen op landelijk-, regionaal en provinciaal niveau zaken waar rekening mee gehouden moet worden. Zo zijn onlangs de eerste (gemeentelijke) Risicoanalyses Verkeersveiligheid vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 opgesteld en heeft de Regio Noordoost-Groningen te maken met de versterkingsopgave vanuit het gasdossier. Bovendien treedt de Omgevingswet in werking op 1 januari 2024 en zorgen doelen vanuit het Klimaatakkoord voor een verschuiving in de mobiliteitswereld. Door het opstellen van een integraal Mobiliteitsprogramma anticipeert Het Hogeland op de kansen en gevolgen die deze veranderingen met zich meebrengen.

### Hoe is dit programma tot stand gekomen?

De conceptversie is ontstaan uit een brede inventarisatie en interactief proces met interne experts en externe belangenpartijen. De grote hoeveelheid gesprekken die de afgelopen periode gevoerd zijn met bewoners van Het Hogeland en enquêtes die over verschillende onderwerpen aan hen zijn voorgelegd, hebben een schat aan informatie over mobiliteit opgeleverd. Tijdens het opstellen van de conceptversie is bewust gekozen de reeds beschikbare informatie te gebruiken. Wel zijn door middel van een reeks van stellingen Hogelandsters in deze fase uitgenodigd om via social media hun mening te delen en belangrijke punten in te brengen.

### Betrokkenheid centraal

In het kader van het Mobiliteitsprogramma zijn voorafgaand aan en tijdens het proces actief onze bewoners, de ambtelijke experts, partners en belanghebbenden en raadsleden betrokken om hun kijk op mobiliteit in en rondom de gemeente Het Hogeland in beeld te brengen.

### Stellingen op social media

Van medio augustus tot eind september 2021 zijn via de gemeentelijke website, Facebook, Instagram, Twitter en LinkedIn wekelijks stellingen voorgelegd aan onze bewoners. Deze wijze van inventariseren is voor de eerste keer ingezet en bleek met een gemiddeld aantal reacties van 175 per stelling succesvol.

### Expertessie externe belanghebbenden

Op 14 september 2021 hebben externe mobiliteitspartners en belangenvertegenwoordigers aangegeven hoe zij het verkeer in Het Hogeland over 20 jaar zien. Er is verkend wat er voor

nodig is om bij dat eindbeeld te komen. Bovendien is door aangegeven op welke wijze de verschillende partijen hieraan kunnen en willen bijdragen. Voor deze sessie waren de Fietzersbond, Platform Gehandicaptenbeleid Winsum, Provincie Groningen, Veilig Verkeer Nederland, Politie, LTO, Groningen Seaports en de Veiligheidsregio uitgenodigd.

### Expertessie vakinhoudelijke collega's

Voor de vakinhoudelijke collega's is op 15 september 2021 een interne expertessie georganiseerd. Met beleidsmedewerkers en experts van verschillende afdelingen is verkend wat hun beeld is bij de mobiliteit in Het Hogeland over 20 jaar. En welke gevolgen (ruimtelijke) ontwikkelingen binnen hun vakgebied heeft op veranderingen in verkeersstromen, reismotieven en (tijdelijke) opgaven.

### Interactieve workshop Verkeer voor raadsleden

Met het oog op het aan de raad voor te leggen Mobiliteitsprogramma is op 22 september 2021 een interactieve workshop aan hen aangeboden. Aan de hand van stellingen en voorbeelden is een introductie gegeven in de Mobiliteitswereld. In de workshop is een beeld geschetst van waarover de raad uiteindelijk gaat besluiten. Zo is toegelicht dat het Mobiliteitsprogramma op hoofdlijnen is en niet ingaat op detailuitwerkingen en ook waar die hoofdlijnen dan zoal betrekking op gaan hebben.

### Online bijeenkomst "Mobiliteit in Het Hogeland" voor bewoners

Op 14 december 2021 is aan de bewoners van Het Hogeland toegelicht hoe de conceptversie van Het Hogeland tot stand is gekomen. Tijdens meerdere tafel sessies is op een drietal thema's de diepte ingegaan. Daarbij is nagegaan of de juiste richting gekozen is en of de inventarisatie van de huidige situatie volledig was.

### Covid-19 en mobiliteit

Het Mobiliteitsprogramma Mobiliteit in Het Hogeland is opgesteld tijdens de Covid-19 pandemie. De gevolgen hiervan op de routekeuzes en verplaatsingsmotieven en mobiliteitsvraag binnen onze gemeente zijn op het moment van schrijven onduidelijk. Zeker is dat de mobiliteit verandert en dat hierop geanticipeerd zal moeten worden. Dit vraagt nu, maar ook op lange termijn, om een slimme en flexibele manier van het organiseren van mobiliteit.



## INHOUDSOPGAVE

<b>1 Mobiliteitsopgaven Het Hogeland</b>	<b>6</b>	<b>4 Mobiliteitstransitie Het Hogeland</b>	<b>24</b>
<b>2 Het Hogeland, anno 2022</b>	<b>8</b>	Ruimte voor een groeiende gemeente	25
Het Hogeland, waar staan we nu?	9	1   Veranderen; de transitie	26
Wat gebeurt er in Het Hogeland?	11	2   Optimaliseren en beter benutten	27
Waar gebeurt het in Het Hogeland?	12	3   Behouden en faciliteren	28
Waar zijn we aan de slag in Het Hogeland?	13	<b>5 Van ambitie naar uitvoering</b>	<b>29</b>
Wat zeggen onze bewoners?	14	Dynamische uitvoering	30
Wat zeggen de belangenorganisaties?	15	Globaal uitvoeringsprogramma	31
Wat zeggen onze gemeentelijke experts?	16		
Alles op een rij   De opgaven samengevat	17		
<b>3 Mobiliteitskeuzes en betekenis</b>	<b>18</b>		
Slimme en fundamentele keuzes	19		
Uitwerking in fasen	19		
Samenvatting van mobiliteitskeuzes	19		
Mobiliteitskeuzes Het Hogeland	20		
Betekenis voor Het Hogeland	21		







gemeente  
Het Hogeland

# Mobiliteitsprogramma

## ① MOBILITEITSOPGAVEN HET HOGELAND





## Mobiliteit verbindt mensen en plekken

Het Hogeland is een gemeente met ambitie en een gemeente die de komende jaren verder groeit en bloeit. Die groei gaan we faciliteren. Op het gebied van woningbouw, economie en duurzaamheid zetten we grote stappen. Mobiliteit vormt daarbij een belangrijke schakel, die ontwikkelingen mede mogelijk maakt. Mobiliteit verbindt mensen en plekken. Maar net als wonen, werken en groen vraagt ook mobiliteit om ruimte. In de huidige situatie vraagt vooral het auto-, landbouw- en vrachtverkeer om (te) veel ruimte. Ondanks dit gegeven blijft het voornaamste doel van mobiliteit om zo eenvoudig en comfortabel mogelijk van A naar B te komen. In dit programma blijft dát de basis. Waarbij we conform de Omgevingswet werken aan het realiseren en behouden van een verkeersveilige en gezonde fysieke omgeving waarin dat mogelijk is. Ruimtelijke opgaven vragen daarom om heldere keuzes, zeker ook voor mobiliteit.

### Mobiliteitsopgaven

Het “Wenkend Perspectief” voor Het Hogeland bestaat uit negen te onderscheiden opgaven, die samen het maatschappelijke domein omvatten. Deze opgaven hebben tot doel de brede welvaart te vergroten. Het Hogeland hoort momenteel bij de groep gemeenten met de laagste brede welvaart in Nederland. De ambitie is om de komende tien tot twintig jaar alle middelen in te kunnen zetten om de inhaalslag op dit gebied te realiseren. Het Mobiliteitsprogramma “Mobiliteit in Het Hogeland” draagt hier vanzelfsprekend bij aan de aantrekkelijke, leefbare, groene, veilige en bereikbare gemeente, waar het prettig wonen, werken, ondernemen en recreëren is. In de negen opgaven komt duurzaamheid in brede zin terug. Vanuit mobiliteit formuleren we de gemeentelijke ambities en strategische opgaven voor Het Hogeland als volgt:

Ambities Het Hogeland	Strategische opgaven
 <b>Leefbaar &amp; toegankelijk</b>	<b>Ruimtelijke opgave</b> Wonen, economische ontwikkeling, verdichting leefomgeving.
 <b>Duurzaam &amp; gezond</b>	<b>Duurzame/ klimaatopgave</b> Gezondheid, klimaat, duurzaamheid, milieu.
 <b>Sociaal &amp; verkeersveilig</b>	<b>Sociale opgave</b> Sociale veiligheid, inclusiviteit, gelijke kansen, verkeersveiligheid.

## Leefbaar & toegankelijk

Een aantrekkelijk Het Hogeland is een gemeente waar ruimte is voor wonen, ontmoeten, werken en recreëren. Mobiliteit zorgt daarbij voor verbinding en jaagt ontwikkelingen aan. Maar er is ook een keerzijde. Hoge parkeerdruk, toenemende overlast van vrachtverkeer en landbouwverkeer in de oogstperiode zetten de leefbaarheid en bereikbaarheid onder druk. Tegelijkertijd willen we (economische) groei zoveel mogelijk faciliteren. Een goede bereikbaarheid van bedrijven voor werknemers, werkgevers en leveranciers heeft immers directe invloed op het vestigingsklimaat in de gemeente. Dat vraagt om het maken van bewuste keuzes, een vernieuwende kijk op mobiliteit en een nauwe samenwerking tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Zo creëren we ruimte voor het toevoegen van verblijfskwaliteit. En zorgen we tegelijkertijd dat mensen en plekken verbonden blijven. We zetten in op duurzame en ruimte-efficiënte vervoersmiddelen, zoals lopen, fietsen en een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer. Auto's en vrachtverkeer weren we indien mogelijk zoveel mogelijk uit de dorpscentra. En tegelijkertijd maken we het eenvoudig en aantrekkelijk om te kiezen voor alternatieven.

## Duurzaam & Gezond

Vervoersmiddelen zijn verantwoordelijk voor bijna een derde van alle CO<sub>2</sub> uitstoot door verkeer en voor meer dan 60% van de uitstoot van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). De bijdrage aan een verslechtering van de luchtkwaliteit en daarmee ook aan onze gezondheid is dus aanzienlijk. In onze gemeente willen we die uitstoot terugdringen. Daarom stimuleren we gezonde en groene alternatieven voor met name het auto-, bus-, landbouw- en vrachtverkeer. De transitie richting emissieloos rijden en de invoering van concrete zero emissie-zones vragen om zowel faciliteren als reguleren. We omarmen de concrete doelstellingen die in de Klimaatagenda Provincie Groningen 2030 zijn verwoord. We zetten sterk in op lopen en fietsen, emissieloze bussen in 2030 en emissieloos vervoer over regionaal spoor in 2035. Voor mobiliteit in bredere zin is de insteek dat dit te zijner tijd emissieloos en steeds autonomer is.

## Sociaal & verkeersveilig

De sociale component van mobiliteit laat zich het beste samenvatten in ‘inclusiviteit’: iedereen moet van het mobiliteitsaanbod gebruik kunnen maken. Fysieke of financiële beperkingen mogen geen reden zijn om thuis te blijven of niet naar een bestemming te kunnen komen. Dat betekent dat het aanbod aan vervoersmiddelen zoveel mogelijk op de diverse doelgroepen moet zijn afgestemd. Verkeersveiligheid is daarbij een absolute randvoorwaarde, waarbij de uitgangspunten vanuit Duurzaam Veilig 3 centraal staan evenals de risico gestuurde aanpak vanuit het “Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030”. We omarmen de ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050.





gemeente  
Het Hogeland

# Mobiliteitsprogramma

## ② GEMEENTE HET HOGELAND, ANNO 2022





## Het Hogeland, waar staan wij nu?

Bij het schrijven van het Mobiliteitsprogramma “Mobiliteit in Het Hogeland” en het concreet uitwerken van de opgaven kijken we verder dan de eigen gemeentegrenzen. Naast de lokale context, kent Het Hogeland ook de context van de provincie Groningen en relevante ontwikkelingen op (inter-)nationaal niveau. De focus op regionaal en zeker ook op landelijk niveau ligt al geruime tijd op het klimaatbeleid en benodigde maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. In dat kader hebben overheden en bedrijven gezamenlijk gerichte Greendeals afgesloten, waarin onder meer het verduurzamen van de logistiek, het stimuleren van elektrisch rijden en deelmobiliteit zijn opgenomen.

### Internationaal

De belangrijkste doelstelling van het Klimaatakkoord Parijs is het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen in Nederland met 49% in 2030 ten opzichte van 1990. Als Global Goals gemeente gebruikt Het Hogeland de 17 Sustainable Development Goals (SDG's) als vertrekpunt om haar mobiliteitsdoelstellingen te behalen. Het Mobiliteitsprogramma zal zich focussen op de SDG's waaraan actieve en duurzame mobiliteit een specifieke bijdrage levert.



### Nationaal

Op Rijksniveau zijn in het “Nationaal klimaatakkoord” én het “Schone Lucht Akkoord” afspraken gemaakt met regio's over de gezamenlijke inzet op de verbetering van de luchtkwaliteit. In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 zijn afspraken gemaakt om via een risico gestuurde aanpak het aantal verkeersslachtoffers in 2050 terug te brengen naar nul. Daarnaast zijn met tussen bedrijven en overheden Green Deals gesloten over het stimuleren van deelmobiliteit.

## Mobiliteitstrends

### Landelijke ontwikkelingen



Verdichting  
leefomgeving



Versmelting woon-  
en werksituatie



Verandering  
klimaatstelsel



Alles  
op maat



Van bezit  
naar gebruik



Van individueel  
gebruik naar delen



Van fossiel  
naar elektrisch



Online winkelen en  
toename pakketdiensten



E-bike serieus alternatief  
voor autokilometers



## Regionaal

Vanuit de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) en als onderdeel van de 'Green Deal Openbaar toegankelijk elektrische laadinfrastructuur' werkt Het Hogeland aan de realisatie van laadpalen in de regio. Binnen de samenwerking met de provincies Groningen en Drenthe wordt de basis op orde gebracht; minimaal één laadpaal per 1.000 inwoners.

Onder regie van Nationaal Coördinator Groningen (NCG) zijn sinds 2016 voor alle woningen en gebouwen met een verblijfsfunctie in het gaswinningsgebied een beoordeling uitgevoerd. De versterkingsopgave die daaruit volgt dient in 2030 afgerond te zijn, zodat het eindbeeld - een veilig en vitaal Het Hogeland – gerealiseerd is. In de tussenfase waarin (deels tijdelijke) woningen worden gebouwd verdient bouwlogistiek extra aandacht.

## Provinciaal

Zorgeloze mobiliteit en brede welvaart is wat centraal staat in het Programma Mobiliteit van de provincie Groningen. Dit wordt in samenwerking met gemeenten bewerkstelligd in de uitwerking van zes mobiliteitsthema's, te weten *publieke mobiliteit, actieve mobiliteit, goederenvervoer en logistiek, infrastructuur, slimme en groene mobiliteit en verkeersveiligheid*.

Binnen de uitvoering van de Fietsstrategie 2016 – 2025 staat samenwerking met gemeentelijke overheden centraal. Voor Het Hogeland betekent dit dat vanuit de fietsstrategie binnen de gemeente het hoogwaardige fietsnetwerk verder afgemaakt dient te worden met doorfietsroutes, regionale hoofd- en basisfietsroutes.

In de provincie Groningen is landbouw (akkerbouw, veeteelt) een belangrijke bedrijfstak. Het Verkeersonderzoek Landbouwverkeer Groningen heeft voor Het Hogeland aangetoond dat de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in kernen als Ulrum, Leens en Onderdendam onder druk staan en de bereikbaarheid problematisch is. Over het algemeen geldt in de gemeente dat landbouwverkeer in dorpskernen overlast veroorzaakt en diverse wegen te smal zijn voor landbouwvoertuigen. En bovendien zorgt landbouwverkeer voor trillingen die waarneembaar zijn in de woningen.

Uit het Uitvoeringsprogramma Beheer & Onderhoud van de provincie Groningen is de onderhoudsbehoefte tot en met 2024 verwoord. Binnen Het Hogeland staan in 2022/2023 onderhoudswerkzaamheden gepland aan de N361 en de N999 en in 2024 aan de N388 en de N998.

## Lokaal

Het Hogeland is qua oppervlakte de op één na grootste gemeente van Nederland, met verschillende vervoersnetwerken. Op het vlak van het wegverkeer is er een groot, fijnmazig netwerk aanwezig, variërend van polder- en landbouwwegen tot belangrijke ontsluitingswegen (N46, N33, N361 en N363). De provincie zet de komende jaren in op de verbetering van de N994 en N361. De algehele bereikbaarheid van het gebied is goed, alleen zien we dat niet alle wegen de functionaliteiten kunnen bieden die nodig zijn. Dit geeft met name problemen binnen de agrologistiek. Voor de toekomstbestendigheid en ontwikkeling van de Eemshaven zijn sterke internationale transportroutes via de N46 én N33 van groot belang. De ferry vanuit de Eemshaven naar Kristiansand (Noorwegen) versterkt de noodzaak hiervan vanuit toerisme.

Door de decentrale ligging van de wegen is de auto een veelgebruikt vervoermiddel. De spoorlijnen bieden vanuit de grotere kernen Winsum, Bedum en Uithuizen een robuust netwerk van en naar de stad en geven een verbinding richting de Eemshaven. Dit is een ruggengraat van het openbaar vervoer. Vanaf de stations zijn er met de hele gemeente goede verbindingen via het openbaar vervoer. Onder meer met aanvullend busvervoer richting de hoogwaardige overstapplaatsen (HUBS) en een betere verbinding richting Lauwersoog. Tegelijkertijd speelt de vergrijzing ook een rol in de bereikbaarheid. Als er minder mensen gebruik maken van vervoer en voorzieningen kan dat een negatief effect hebben op het aanbod van vervoer.

Investeren in een sterk fiets- en wandelnetwerk, waarbij ontbrekende schakels in het netwerk worden aangelegd en paden toekomstbestendiger (breder) en veiliger (met bermen) worden gemaakt is een voorwaarde om actieve mobiliteit te stimuleren.

### Lokale uitdagingen



Terugdringen druk  
op openbare ruimte



Wegennetwerk  
op orde



Actieve en gezonde  
mobiliteit faciliteren



Meer schone  
verplaatsingen

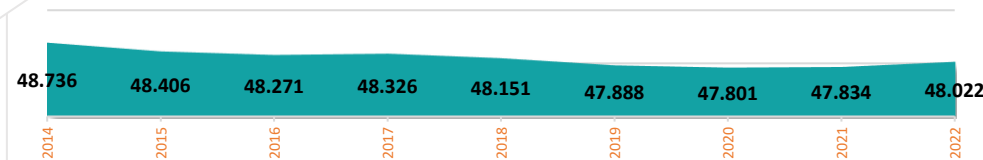




## Wat gebeurt er in Het Hogeland? (Bron: CBS Statline)

2014 - 2022

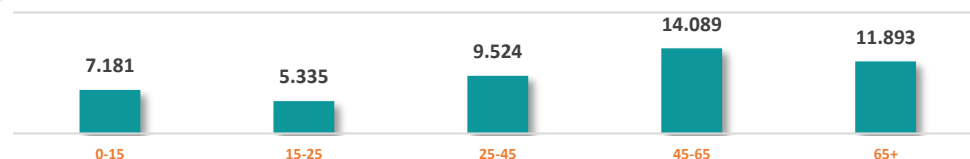
### 1. Aantal inwoners



① **Het aantal inwoners stabiliseert.** Het voorzieningenniveau in de directe omgeving van inwoners staat echter nog steeds onder druk. Het beperkte aanbod en verdwijnen van voorzieningen in de nabijheid van inwoners leidt op termijn tot meer verkeersbewegingen.

2022

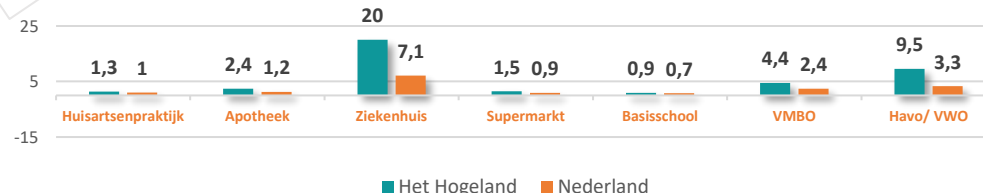
### 2. Inwoners naar leeftijd



② **De bevolking vergrijsst en sneller dan in de rest van Nederland.** In 2035 is het aandeel inwoners van 65 jaar en ouder in Het Hogeland meer dan 30%. In de komende jaren is daarom aandacht nodig voor toegankelijk en lokaal aanvullend (doelgroepen)vervoer.

2021

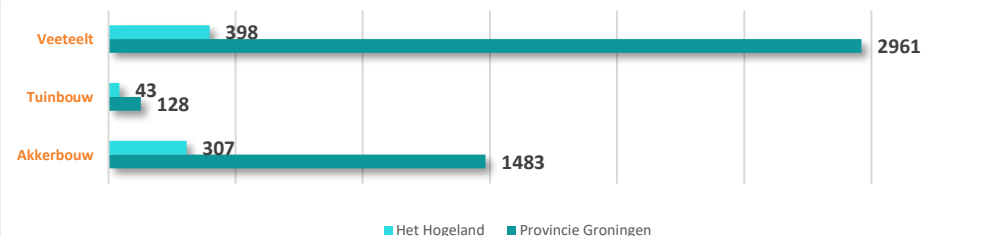
### 3. Gemiddelde afstand tot voorzieningen (in kilometers)



③ **Zorg, detailhandel en onderwijs op afstand.** De gemiddelde afstand tot essentiële voorzieningen binnen Het Hogeland ligt (ver) boven het landelijk gemiddelde. Inwoners van de gemeente, met name buiten de grote kernen, leggen aanzienlijke afstanden af. Dat heeft invloed op de voertuigkeuze; autobebruik in de bestaande situatie is vanzelfsprekender.

2021

### 4. Agrarische bedrijven



④ **Agrarische sector belangrijk voor de gemeente.** Met 748 agrarische bedrijven neemt Het Hogeland binnen de provincie Groningen met ruim 16% een groot aandeel van de sector voor haar rekening. Agrologistiek verdient op korte en lange termijn continue aandacht.

⑤ **Gemiddeld aantal auto's per huishouden hoog.** Met 1,21 auto per huishouden ligt het autobezit in Het Hogeland ruim 17% hoger dan het landelijk gemiddelde. Dit zorgt voor een hoge parkeerdruk in dorpen en wijken.

2021

### 6. Dagelijkse voertuigprestatie



17,63 km



4,83 km



2,49 km

⑥ **Auto prominente rol binnen dagelijkse verplaatsingen.** Binnen de gemeente kiezen inwoners voor hun dagelijkse verplaatsingen geregeld de auto. De gemiddelde afstand die daarmee dagelijks wordt afgelegd is 17,63 km.

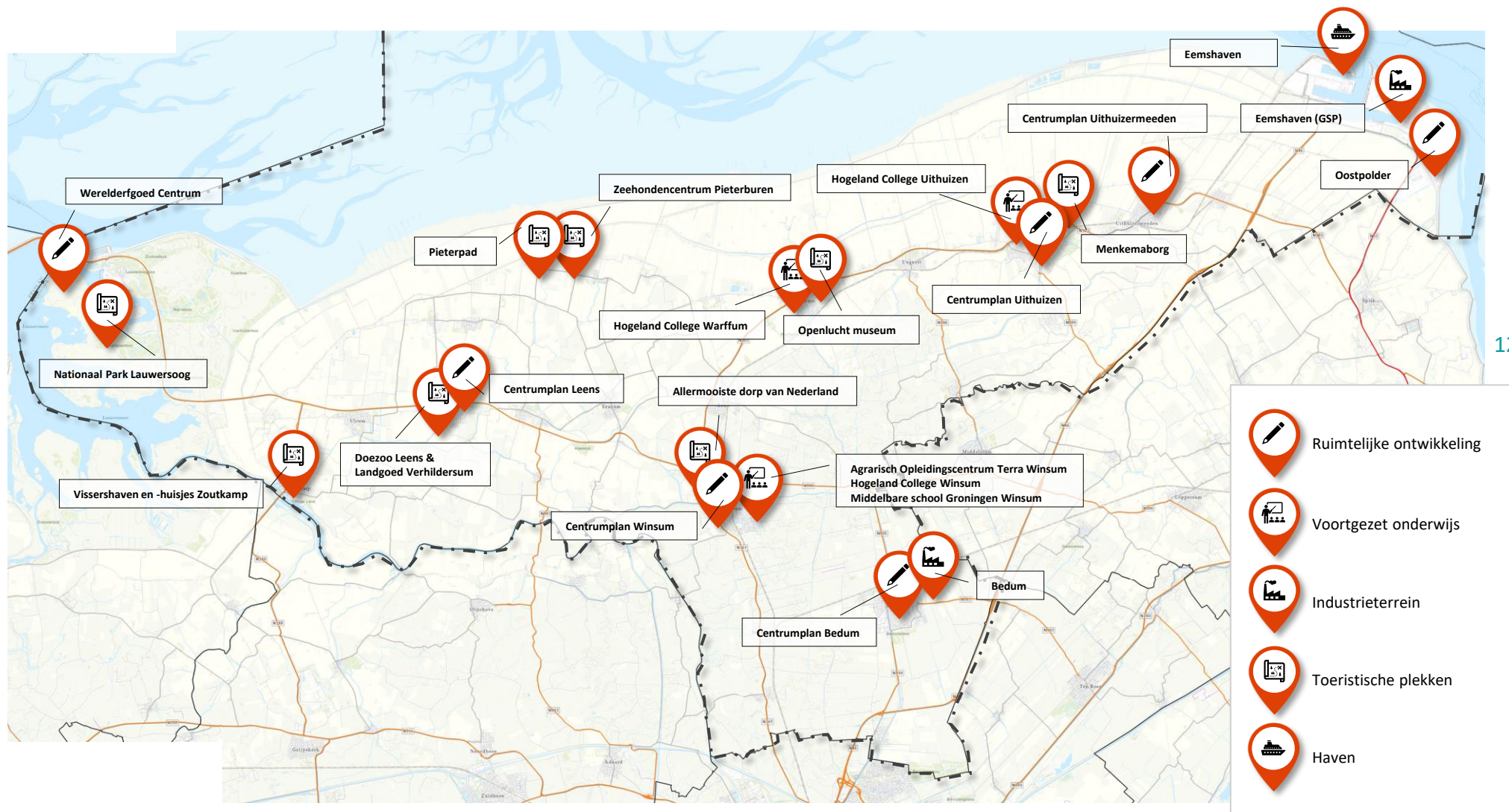
⑦ **Wegverkeer belangrijke bijdrage aan uitstoot.** Mobiliteit en vooral het wegverkeer levert een aanzienlijke bijdrage aan de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Toekomstige mobiliteitsmaatregelen dienen substantieel bij te dragen aan meer schone verplaatsingen.

⑧ **Dekkingsgraad Openbaar Vervoer is 72%.** 28% van de inwoners van de gemeente woont niet binnen het verzorgingsgebied van een bushalte en/ of treinstation.



## Waar gebeurt het in Het Hogeland?

Ruimtelijke ontwikkelingen, industrieterreinen, VO-scholen en toeristische trekpleisters.





## Waar zijn we aan de slag in Het Hogeland?

Fietspaden, weginfrastructuur, openbaar vervoer, wensbeeld en veerdienst.

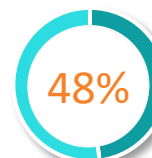


## Wat zeggen onze inwoners?

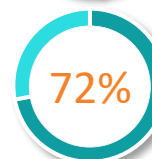
De afgelopen periode hebben de inwoners van Het Hogeland via verschillende kanalen hun ideeën, zorgen en tips ten aanzien van mobiliteit in de gemeente doorgegeven. De stem van onze inwoners is hieronder samengevat.

- **Te hard rijden.** In 85% van de meldingen, die betrekking hebben op infra of verkeer wordt de zorg geuit over te hard rijden. Dit geldt zowel binnen de bebouwde kom (30-50 wegen) als in het buitengebied.
- **Schone wegen zijn een must.** Zowel in de oogstperiode als in de winter is het bijzonder belangrijk dat wegen schoon zijn en de gladheidsbestrijding op orde is. In het buitengebied én de kleinere kernen verdient dit de aandacht.
- **Mobiliteit voor iedereen toegankelijk houden.** Mensen met een (fysieke) beperking of een relatief laag inkomen willen mobiel blijven en van A naar B kunnen reizen. Het is belangrijk om iedereen mobiel te houden en reizen toegankelijk te maken.
- **Hoge parkeerdruk in kernen.** In veel woonstraten en dorpscentra is de parkeerbehoefte groter dan het aanbod. Dit maakt dat er sprake is van foutief parkeren en overlast.
- **Focus op de eigen dorpen.** Veel grootschalige infrastructurele projecten zijn gericht op de stad en/ of het ontsluiten van de Eemshaven. De infrastructuur in en tussen de verschillende kernen binnen Het Hogeland verdienen net zoveel aandacht.
- **Samen de schouders eronder.** Door slimmer gebruik te maken van de aanwezige kennis en kunde van de eigen inwoners, al dan niet verenigd in wijkraden of dorpsbelangen, kan er meer gerealiseerd worden op het gebied van verkeer en kunnen maatregelen/ ideeën wellicht ook sneller gerealiseerd worden. Omarm bewonersinitiatieven en faciliteer deze.
- **Landbouwvoertuigen door de dorpen.** Er is veel begrip voor de aanwezigheid van zware landbouwvoertuigen op wegen binnen de bebouwde kom. Wel wordt de zorg breed gedeeld dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid hierdoor (in het oogstseizoen) onder druk komen te staan. De brede wegprofielen voor landbouwvoertuigen zorgen dat het overige verkeer met te hoge snelheid door de dorpen rijdt.
- **Trillingsoverlast door verkeer.** Geregeld maken bewoners melding van trillingshinder, die naar verwachting veroorzaakt wordt door wegverkeer. Vaak wordt daarbij de aanwezigheid van landbouwvoertuigen, (elektrische) bussen en vrachtwagens gemeld.
- **Zorg over wegbeheer en onderhoud in het buitengebied.** Wegen, paden en bermen in het buitengebied lopen achter qua onderhoud en beheer. Dikwijls leidt dit tot verkeersonveilige situaties.

- **Bushaltes op afstand.** De nabijheid van bushaltes heeft grote invloed op het wel of niet gebruik maken van het openbaar vervoer. De keuze voor de auto is in veel gevallen in de huidige situatie vanzelfsprekender.
- **Seizoensgebonden (recreatief) verkeer.** Recreatief verkeer zorgt in het toeristenseizoen geregeld voor (parkeer-)hinder binnen de dorpskernen. Motorrijders overtreden in de zomerperiode massaal de maximumsnelheid en veroorzaken een verkeersveiligheidsrisico.



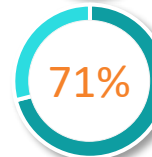
**Van de inwoners wil iets verder lopen of fietsen naar een halte** als daarmee de busverbindingen sneller worden <sup>(425 bewoners)</sup>



**Van de inwoners heeft geen snelheidsdrempels nodig** om zichzelf aan de maximumsnelheid te houden <sup>(422 bewoners)</sup>



**Van de inwoners zou gebruik maken van een deelauto** als deze bij hen in de buurt beschikbaar is <sup>(419 bewoners)</sup>



**Van de inwoners zou voor ritten tot ongeveer 15 kilometer het liefste** op de fiets gaan als de route snel, comfortabel en veilig is <sup>(416 bewoners)</sup>



**Van de inwoners vindt dat in straten zonder stoepen** de maximumsnelheid 15 km per uur zou moeten zijn <sup>(414 bewoners)</sup>



**Van de inwoners heeft er geen problemen mee als landbouwverkeer** met passende snelheid door hun dorp rijdt <sup>(413 bewoners)</sup>





## Wat zeggen de belangenorganisaties?

Op 14 september 2021 hebben externe mobiliteitspartners en belangenvertegenwoordigers aangegeven hoe zij het verkeer in Het Hogeland over 20 jaar zien. Voor deze sessie waren de Fietzersbond, Platform Gehandicaptenbeleid Winsum, Provincie Groningen, Veilig Verkeer Nederland, Politie, LTO, Groningen Seaports en de Veiligheidsregio uitgenodigd. De opbrengst van deze werksessie is hieronder samengevat:

- **Niet alles dient vanuit het oogpunt van de auto bekeken te worden.** De komende 20 jaar daalt het particulier autobezit naar verwachting met 25%. De deelmobiliteit in Nederland zal verder toenemen, dus ook binnen Het Hogeland dient hier aandacht voor te zijn. Nieuwe woonwijken en bouwlocaties moeten gericht zijn op langzaam verkeer. Met name de schoolkinderen en kinderen die lid zijn van sportclubs moeten in de toekomst verder fietsen naar hun school of sportlocatie. Er dient een veilige infrastructuur te zijn van de scholen en sportclubs naar de woonwijken.
- **Schoner en veilig vracht- en bestelverkeer.** Zet in op schone en veilige vervoersmiddelen, bijvoorbeeld op elektrische/ waterstof gedreven vrachtverkeer en op kleinere schaal op cargofietsen. In vroeg stadium nadenken over ruimtelijke ontwikkelingen, de verwachte vervoersstromen en de infrastructuur helpt om de verschillende vervoersmogelijkheden te verkennen en keuzes te maken. De hoeveelheid goederenvervoer zal blijven toenemen, doordat mensen steeds meer vanuit huis gaan bestellen. Om te voorkomen dat logistiek vervoer door de woonstraten heen moet, dient er ingezet te worden op pakketten afleveren op een centraalpunt. Eventueel kan de laatste kilometer worden afgelegd met cargofiets.
- **Mensen leven steeds langer en blijven langer mobiel.** Verkeer en vervoer moet om deze reden voor iedereen toegankelijk zijn, inclusief openbaar vervoer. Mindervalide jongeren accepteren niet langer dat zij iets niet kunnen doen, zij komen op voor hun rechten en verwachten dat richtlijnen veranderen. Waarbij alle vervoersvormen beschikbaar moeten blijven voor mindervaliden. Een veelgehoord knelpunt voor mensen met een handicap is; het parkeren op de stoep. Hierdoor wordt de bewegingsvrijheid voor mensen in een rolstoel of met een rollator beperkt. Ook bij wegwerkzaamheden moet aandacht zijn voor de mensen met een handicap.
- **Publieke mobiliteit zal toenemen in de komende jaren.** Minder eigen autobezit en meer gebruik van deelmobiliteit (auto, fiets, scooters). Hierbij speelt het aanbieden en realiseren van hubs een belangrijke rol. Op een Hub-locatie worden de deelmobiliteiten samengebracht met het openbaar vervoer.
- **Actieve mobiliteit wordt belangrijker (fiets en voetgangers).** Kleine ommetjes mogen niet worden vergeten om bereikbaarheid te waarborgen, maar ook om mensen actief te houden. Hierbij dient oog te zijn voor toegankelijkheid.

- **Leefbaarheid centraal, verkeersveiligheid randvoorwaarde:** De komende jaren zijn er verschillende ingrijpende veranderingen binnen de gemeente, zoals; scholentransities, versterkingsopgave, etc. Het is belangrijk om hierbij de leefbaarheid centraal te stellen, waarbij verkeersveiligheid een randvoorwaarde is.
- **Verkeerscommissie Het Hogeland instellen:** Door een officiële verkeerscommissie in te stellen met belangenorganisaties en een afvaardiging vanuit bewoners is er een adviesorgaan dat in een vroeg stadium ingeschakeld kan worden. En tevens kan meekijken in de voortgang en realisatie van de mobiliteitsambities binnen de gemeente.

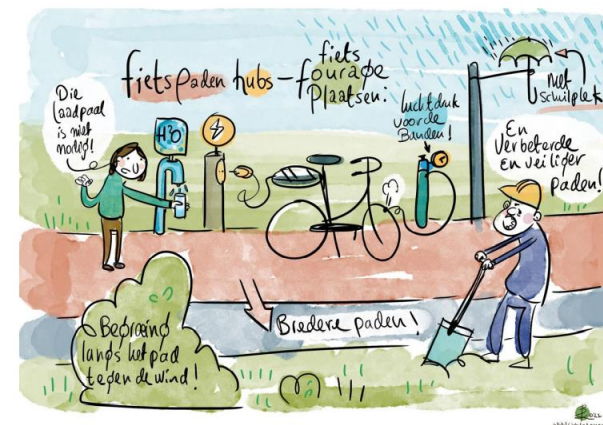


## Wat zeggen onze gemeentelijke experts?

Voor de vakinhoudelijke collega's is op 15 september 2021 een interne expertsessie georganiseerd. Met hen is verkend wat hun beeld is bij de mobiliteit in Het Hogeland over 20 jaar. En welke gevolgen (ruimtelijke) ontwikkelingen binnen hun vakgebied hebben op veranderingen in verkeersstromen, reismotieven en (tijdelijke) opgaven. De opbrengst van de expertsessie is hieronder samengevat:

- **Landbouwverkeer conflicteert met langzaam verkeer:** De leefbaarheid binnen de bebouwde kom staat onder druk daar waar landbouwvoertuigen door de dorpen rijden. Trillingsoverlast door o.a. landbouwverkeer leidt tot extra onderhoud en werkzaamheden.
- **Gebruik maken van dorps-/ verkeerscommissies:** De beschikbare kennis en de energie die in deze commissies aanwezig is dient verzilverd te worden. Vertrouwen in elkaar is een voorwaarde en realistisch zijn over verwachtingen is daarbij belangrijk. Mobiliteitsbudget voor dergelijke initiatieven helpt daarbij.
- **Durf anders te doen:** Stimuleer het fietsgebruik onder schoolkinderen. Behoud dorpsommetjes en zorg dat duurzame mobiliteit vanzelfsprekend is. Maak heel het dorp auto luw.
- **Flexibele werkplekken:** Realiseer op strategische plekken een omgeving waar men kan werken, bijvoorbeeld een OV-hub in combinatie met kantoorfunctie. Plekken waar iedereen kan komen werken.
- **Aan het stuur zitten:** Sorteert voor op allerlei (ruimtelijke) ontwikkelingen zodat we goed voorbereid zijn en direct kansen kunnen verzilveren. Door binnen deze processen mobiliteit eerder te positioneren, zitten we in de voorfase al aan tafel.
- **Data geeft nieuwe inzichten:** Zowel binnen de risico gestuurde aanpak rondom verkeersveiligheid als bij de registratie van tijdelijke maatregelen bij wegwerkzaamheden maken we gebruik van data en kaartlagen. Data helpt om verkeersstromen nog beter te voorspellen. Dat gaat ons in de toekomst helpen.
- **Klimaatadaptief wegontwerp:** Integraliteit tussen verkeer en groen/ water moet er zijn. Om hittestress het hoofd te bieden en wateroverlast te voorkomen is naast de grijze wereld de groene hard nodig. Dat betekent dat we niet klakkeloos de verkeerswereld kunnen blijven faciliteren.
- **Veiligheid, functionaliteit en duurzaamheid:** Het huidige areaal wegen ligt er al 200 jaar en zal er, als we geen drastische keuzes maken over functie en gebruik, nog jaren liggen. Areaal dat niet gebruikt wordt moeten we opheffen.

- **Effectieve verkeersbewegingen:** Combineer vervoersstromen door bijvoorbeeld pakketjes te bezorgen en direct mensen mee te nemen. De helpende hand is hét voorbeeld hiervan.
- **Gemeente werkt met vier centrumdorpen.** Deze centrumdorpen krijgen hun eigen centrumplan. Deze vier kernen worden stevig neergezet en in de markt gebracht. Ook de buitendorpen blijven zich oriënteren op deze dorpen door het brede en toekomstbestendig voorzieningenaanbod.





## De opgaven samengevat

**Actieve en gezonde mobiliteit**

- Ruim baan voor voetgangers en fietsers
- Gezonde buitenruimte creëren
- Schonere verplaatsingen stimuleren
- Autoluwere verblijfsgebieden nastreven
- Autoverkeer buiten de dorpskernen om
- Elektrisch rijden (auto/ fiets)
- Verkeersnetwerk goed categoriseren

**Bereikbaarheid en doorstroming**

- Eerlijk parkeren voor iedereen
- Functie en gebruik wegen in balans
- Afwaarderen om netwerk op te waarderen
- Hoofdwegenstructuur op orde brengen
- Aandacht voor landbouwverkeer in kernen
- Bouw- en vrachtlogistiek afstemmen
- Bereikbaarheid Het Hogeland centraal

**Toegankelijkheid en veiligheid**

- Verkeersveiligheidsrisico's beheersen
- Goed onderhoud en beheer wegen
- Gladheidsbestrijding en schone wegen
- Toegankelijke infrastructuur
- Iedereen reist mee in Het Hogeland
- 0 verkeersslachtoffers in 2050

**Samenwerking binnen mobiliteit**

- Energie bewonerscommissies verzilveren
- Verkeerscommissie instellen
- In voortraject aan tafel zitten
- Verbindingen tussen dorpen optimaliseren

**Deel- en ketenmobiliteit**

- Experimenten en pilots doorzetten
- Efficiëntere verplaatsingen maken
- Slimmer combineren verplaatsingen
- Doelgroepenvervoer op aanvraag
- Maatwerkoplossingen

**Openbaar en publiek vervoer**

- Robuust en efficiënt systeem
- Lokaal aanvullend vervoer
- Comfortabele halteplaatsen
- Uitbreiden voorzieningen HUB's







gemeente  
Het Hogeland

# Mobiliteitsprogramma

## ③ MOBILITEITSKEUZES EN BETEKENIS





## Slimme en fundamentele keuzes

Om te komen tot een leefbare en bereikbare gemeente is het maken van andere en vooral slimmere keuzes belangrijk. Dat betekent enerzijds het faciliteren van een gezonde en duurzame mobiliteitskeuze, waarbij een sociale en veilige verkeersomgeving het uitgangspunt is.

Mobiliteit beantwoordt op deze wijze niet alleen in belangrijke mate aan de ruimtelijke en maatschappelijke opgaven binnen de gemeente, maar betekent ook dat we fundamenteel anders naar het gemeentelijke verkeerssysteem en de openbare ruimte gaan kijken. Openbare ruimte die we vanaf nu steeds meer inrichten als ruimte om te verblijven in plaats van ruimte voor gemotoriseerd verkeer.

Oftewel, een gemeente waarbij binnen de fysieke leefomgeving meer ruimte is voor spelen, groen, recreatie en actieve mobiliteit en waarbij het gemotoriseerde verkeer niet langer leidend, maar vooral dienend is. Op deze wijze dragen we bij aan een schonere, veiligere en gezondere gemeente waarin mobiliteit toegankelijk is voor iedereen.

## Uitwerking in fasen

Op basis van de mobiliteitsopgaven uit de voorgaande hoofdstukken werken we deze nader uit onder de 3 gemeentelijke ambities en bijbehorende strategische opgaven. Via drie (tussen-) stappen maken we deze uitwerking concreet.



**A. Verminderen:** In de huidige situatie kent de gemeente Het Hogeland veel verplaatsingen per auto. Auto- en vrachtverkeer neemt teveel openbare ruimte in, die het optimaal faciliteren van groei binnen andere terreinen nagenoeg onmogelijk maakt. Waar mogelijk vermijden we onnodige verplaatsingen en maken veel bewuster route- en gezonde voertuigkeuzes. Zo verminderen we het aantal verplaatsingen en auto-kilometers.



**B. Veranderen:** We zetten fietsers en voetgangers op de eerste plaats, ook bij de inrichting van de openbare ruimte binnen Het Hogeland. Zo maken we alternatieve en gezonde vormen van vervoer aantrekkelijker. In plaats van de auto kiezen we voor de (elektrische) fiets of het openbaar/ publiek vervoer. In de logistiek kiezen we voor elektrisch vervoer en binnen de dorpskernen voor cargo- en e-bikes.



**C. Verduurzamen:** We stimuleren elektrische auto's en kiezen vaker voor een deelauto, -fiets en -scooter. We delen onze rit met anderen en kiezen vaker voor actieve vormen van mobiliteit (wandelen en fietsen).

## Samenvatting van mobiliteitskeuzes

Waar toe deze logische stappen leiden is kort samengevat op de volgende pagina. Afhankelijk van het ambitieniveau dat Het Hogeland nastreeft, zullen mobiliteitskeuzes in meer of mindere mate worden gemaakt. We lichten los van het ambitieniveau alvast concrete plannen toe en gaan vooral in op de betekenis ervan voor bewoners, ondernemers en bezoekers van onze gemeente.



## Mobiliteitskeuzes Het Hogeland

Alle opgaven zijn omgezet naar mobiliteitskeuzes die tot en met 2035 voorliggen voor Het Hogeland. Afhankelijk van het ambitieniveau voor de mobiliteitstransitie dat door Het Hogeland omarmd wordt, zullen deze mobiliteitskeuzes in meer of mindere mate worden gemaakt worden en in uitvoering gebracht.

### I. Leefbare en bereikbare gemeente



**Ruimtelijke opgave** (wonen, economische ontwikkeling, verdichting leefomgeving).

#### Betere doorstroming

- Langzaam verkeer krijgt voorrang in de dorpscentra
- Autoluwe centra (autovrij)
- Verplaatsingen tussen dorpen faciliteren
- Goede bereikbaarheid Eemshaven/ industrie
- Lauwersoog
- Stevige oostwest-verbinding Het Hogeland

#### Robuust en efficiënt Openbaar Vervoersysteem

- Duidelijke visie op Openbaar Vervoer
- Openbaar vervoer als aantrekkelijk alternatief

#### Eerlijk parkeren voor iedereen

- Balans tussen parkeren en gebruik openbare ruimte bewaken
- Parkeren slim en verantwoord organiseren/ reguleren

#### Lokaal aanvullend vervoer

- Aanbod voor- en natransport laten aansluiten
- Oplossingen voor de laatste 10 minuten van elke rit

#### Netwerk op orde brengen

- Functie en gebruik van alle wegen in balans
- Afwaarderen en aan openbaarheid onttrekken van wegen
- Bijdrage aan functioneren van de wegen

### II. Duurzame en gezonde gemeente



**Duurzame/ klimaatopgave** (gezondheid, klimaat, duurzaamheid, milieu).

#### Ruim baan voor voetgangers en fietsers

- Versterken van het regionale en lokale fietsnetwerk
- Fietsenstalling op orde (hub-gedachte)
- Fiets- en wandelnetwerk tussen kernen versterken
- Actieve mobiliteit faciliteren en stimuleren

#### Gezonde buitenruimte

- Klimaat adaptief wegontwerp
- Minder verplaatsingen met schadelijke uitstoot
- Regie op distributie en logistiek
- Zero emissie-logistiek
- Emissievrije dorpscentra
- Autoluwe woonwijk, verblijfsfunctie weer centraal
- Parkeren op afstand

#### Meer elektrisch rijden

- Elektrisch als standaard
- Investeren in publieke laadinfrastructuur fiets
- Slimmer laden
- Voorbereiden op autonoom rijden
- Uitbreiden laadinfrastructuur (auto)

### III. Sociale en verkeersveilige gemeente



**Sociale opgave** (sociale veiligheid, inclusiviteit, gelijke kansen, verkeersveiligheid).

#### In Het Hogeland reist iedereen mee

- Toegankelijke en comfortabele halteplaatsen, inclusief stations
- Ketenmobiliteit op orde
- Slimme keten
- Deelmobiliteit als goed alternatief
- Aandacht voor doelgroepenvervoer

#### Naar 0 verkeersslachtoffers

- Van 50 km/u naar 30 km/u binnen de bebouwde kom
- Veilige schoolomgeving
- Verkeerseducatie op scholen
- Uniformiteit komgrenzen
- Aandacht kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers
- Aanpakken van verkeersonveilige plekken
- Verkeersveiligheidsrisico's beheersen
- Continue aandacht agrologistiek
- Faciliteren bewonersinitiatieven rondom verkeersveiligheid

#### Inclusieve mobiliteit

- Iedere Hogelandster mobiel(aandacht voor alle doelgroepen)
- Betaalbare mobiliteit voor iedereen
- Vervoersarmoede tegengaan
- Toegankelijk wegontwerp de norm
- Geleidelijnen in de dorpscentra





## Betekenis voor Het Hogeland

Wat betekenen de mobiliteitskeuzes voor onze bewoners, ondernemers en bezoekers en wat zijn mogelijke gevolgen voor de dagelijkse mobiliteit binnen Het Hogeland en (direct) daarbuiten.

### Leefbare en bereikbare gemeente

Een goede bereikbaarheid zorgt ervoor dat Het Hogeland een aantrekkelijke gemeente is voor bewoners en bedrijven om zich te vestigen. Daarnaast draagt het bij aan de gezonde, sociale en duurzame ontwikkeling van de gemeente. Een goede bereikbaarheid vormt een belangrijke schakel in de (gebiedsgerichte) opgaven.

### Betere doorstroming

Lopen en fietsen zijn goed voor de gezondheid en vragen minder ruimte dan autoverkeer. Maar nog lang niet overal zijn de voorzieningen voor het langzame verkeer van voldoende kwaliteit. Omdat we deze vormen van mobiliteit willen stimuleren, krijgt de aanleg van voetgangersvoorzieningen in de dorpscentra prioriteit. En verkennen we de mogelijkheid om dorpscentra autoluw of zelfs autovrij te maken.

De fiets is bij uitstek geschikt om op een snelle manier dicht bij je eindbestemming te komen. Kwalitatieve fietsverbindingen tussen de dorpen maakt dat de fiets voor onze bewoners een gezonde vervoerswijze is om zich binnen de gemeente tussen de dorpen te verplaatsen.

De verdubbeling van de Eemshavenweg (N46) is nodig om ervoor te zorgen dat de bereikbaarheid van de Eemshaven voor de toekomst gewaarborgd blijft. Tevens ontstaat daarmee een eerste stap van de stevige oostwest-verbinding binnen onze gemeente, die voorwaarde is voor een goede doorstroming binnen Het Hogeland. Het afronden van het opwaarderen van de N361 maakt Nationaal Park Lauwersoog voor iedereen bereikbaar.

Om het hoofdwegennet voor autoverkeer compleet te maken verkennen we de gewenste oost-westverbinding tussen Lauwersoog en Delfzijl. Deze verkenning krijgt een plek in het op te stellen wegencategoriseringsplan.

### Netwerk op orde brengen

Het huidige wegennet binnen Het Hogeland kent géén herkenbare opbouw. De balans tussen de functie van wegen en het gebruik ervan is scheef. Na de fusie is er een groot wegenarsenaal samengevoegd. Het beheersgebied is sterk toegenomen is, de samenstelling van verkeer is veranderd en daar is onvoldoende op geanticipeerd. Door het opstellen van een actueel verkeerscategoriseringsplan wordt de functie van de weg vastgesteld en in het verlengde daarvan de maximumsnelheid en weginrichting bepaald.

Daarmee dragen we direct bij aan het functioneren van alle wegen. Verblijfsgebieden worden daarmee hersteld en sterke verbindingen voor autoverkeer gefaciliteerd. Het afwaarderen en aan de openbaarheid onttrekken van wegen hoort bij de mogelijkheden.

### Robuust en efficiënt openbaar vervoersysteem

Het Hogeland heeft ondanks haar noordelijke ligging binnen de provincie Groningen een stevig netwerk van openbaar vervoer. Om de huidige positie van het openbaar vervoer te behouden en verder te versterken stellen we een duidelijke visie op en zetten we in op een snellere en betere bereikbaarheid doormiddel van de bus en de trein. Met een OV-dekkingsgraad van 72% is er nog ruimte voor verbetering. Het uitbreiden van dienstregelingen in combinatie met het optimaliseren en beter aansluiten op bijvoorbeeld aanvangstijden van voortgezet onderwijs maken dat openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief wordt en blijft. Versterken van loop- en fietsroutes naar halteplaatsen en stations dragen daaraan bij. Halteplaatsen moeten van kwalitatief niveau zijn en ontwikkelen we door in het kader van de hubs.

### Lokaal aanvullend vervoer

Om de bereikbaarheid binnen Het Hogeland te versterken is het uitbreiden van mogelijkheden van voor- en natransport belangrijk. Daarbij zorgen we dat reizigers goed op de hoogte zijn van de mogelijkheden. Het aanbod van voor- en natransportmiddelen dient goed aan te sluiten op bestaande (openbaar en publiek) vervoerssystemen. Binnen Het Hogeland herkennen we bij schoolverkeer en woon-werkverkeer over het algemeen vaste patronen. Afstemming in tijd en aanbod op de overstappunten is daardoor goed mogelijk. Een betere beschikbaarheid van (deel-) fietsen zorgt er al voor dat er een goede oplossing ontstaat voor de eerste en met name laatste 10 minuten van elke rit.

### Eerlijk parkeren voor iedereen en parkeren buiten de wijken

Parkeeroverlast vormt in Het Hogeland een van de grootste en meest urgente problemen in relatie tot mobiliteit. In een groot aantal dorpen en wijken is de parkeerdruk hoog, met name in de avond en nacht. Er is slechts ruimte voor een beperkt aantal auto's, wat resulteert in een rommelig straatbeeld, veel zoekverkeer en een relatief hoog aantal gevallen van foutparkeren. Een integrale aanpak om beschikbare parkeerruimte eerlijker te verdelen en de leefbaarheid als geheel te verbeteren is noodzakelijk. Een parkeerbeleid met nota parkeernormen vormen de basis om parkeren slim en verantwoord te organiseren of te reguleren. Dit combineren we met het stimuleren van goede alternatieven voor de (eigen) auto en parkeervoorzieningen buiten de wijken.



## Duurzame en gezonde gemeente

Duurzaamheid en gezondheid zijn belangrijke thema's binnen Het Hogeland. Een omgeving waar meer mensen ervoor kiezen te voet en op de fiets te reizen, scoort hoog op leefbaarheid en gezondheid. Wanneer mensen zich veilig voelen in hun omgeving en een betere gezondheid hebben, ligt de keuze om te gaan lopen en fietsen, veel meer voor de hand. Lopen en fietsen zijn belangrijke factoren om dorpen te laten groeien. We kiezen bewust voor oplossingen die minder ruimte vragen. Dorpskernen en wijken krijgen op deze manier letterlijk én figuurlijk weer lucht.

### Ruim baan voor voetgangers en fietsers

In de basis is iedereen een voetganger. We verlaten immers te voet onze woning en komen uiteindelijk ook lopend aan bij onze eindbestemming. Looproutes naar dorpscentra, bushaltes, scholen en ouderenvoorzieningen moeten aantrekkelijk, herkenbaar, veilig, toegankelijk en comfortabel zijn. Door het wandel- en fietsnetwerk binnen, maar zeker ook tussen de dorpskernen te versterken, stimuleren en activeren we het wandelen en fietsen als actieve vorm van mobiliteit.

In het kader van fietsen stellen we een gemeentelijke strategie op. Waarbij we enerzijds schetsen hoe we het regionale en lokale fietsnetwerk binnen onze gemeente vervolmaken en ontbrekende schakels toevoegen. Anderzijds hebben we daarin oog voor het op orde brengen van stallingsmogelijkheden voor fietsen. Daarbij sluiten we aan op de hub-gedachte.

### Gezonde buitenruimte

Door fossiele brandstoffen aangedreven (vracht-) auto's zijn verantwoordelijk voor bijna een derde van alle uitstoot door verkeer. De bijdrage vanuit verkeer aan het verslechteren van de luchtkwaliteit en daarmee onze gezondheid is aanzienlijk. Als gemeente werken we continu aan het verder terugdringen van luchtvervuiling en geluidshinder. Om actief bij te dragen aan deze duurzaamheidstransitie zetten we in op het verminderen van verplaatsingen met schadelijke uitstoot.

Logistiek en vrachtverkeer blijven ook in de toekomst nodig. Samen met de branche starten we pilots om de distributie en logistiek beter te regisseren. Met daarbij het ultieme doel om het gebruik van emissieloze transportmiddelen, zeker binnen de bebouwde kom, te stimuleren.

Het logistieke verkeer zal de komende jaren blijven groeien. Alleen al de toename van het aantal internetbestellingen en steeds kortere levertijden zorgen voor veel extra voertuigbewegingen. De verblijfsfunctie binnen de woonwijken staan hierdoor steeds vaker onder druk, waarbij de uitstoot van CO<sub>2</sub> en fijnstof afbreuk doet aan een gezonde leefomgeving.

Om dit te veranderen moet de logistiek binnen de bebouwde kom schoner en efficiënter worden, hierbij streven we naar zero-emissie logistiek. De verdere verduurzaming van voertuigen en transport ontwikkelt zich snel, waardoor emissievrije dorpscentra realiteit worden.

Door dit te combineren met parkeren op afstand introduceren we autoluwe woongebieden en ontstaat ruimte voor vergroening van de fysieke leefomgeving. Daarmee verzilveren we direct de kans om de openbare ruimte klimaat adaptief in te richten. In ons (toekomstig) wegontwerp beheersen we daarmee de risico's rondom hittestress en onvoldoende waterberging.

### Meer elektrisch rijden

Elektrisch rijden wint aan populariteit en wordt steeds normaler. Door de ontwikkelingen in de techniek en de introductie van nieuwe en goedkopere modellen wordt elektrisch rijden voor steeds meer bewoners bereikbaar. Ieder jaar neemt het bezit van het aantal elektrische voertuigen (auto's en fiets) binnen de gemeente sterk toe. We merken ook dat bij bezoekers en ondernemers elektrisch rijden steeds meer de standaard wordt.

Daardoor neemt de vraag naar laadvoorzieningen toe. Het Hogeland wil investeren in uitbreiden van de laadinfrastructuur, niet alleen voor de auto's, maar zeker ook als het gaat om publieke laadlocaties voor fietsers. We verkennen bovendien de mogelijkheden om via laadpleinen meerdere auto's tegelijkertijd te laden.

We volgen daarnaast met interesse de ontwikkeling rondom inductieladers en snelladers. En kijken hoe deze ontwikkeling passen in de energietransitie. Laadinfrastructuur wordt voorbereid om auto's slim te laden en indien nodig wordt het mogelijk om stroom terug te leveren aan het elektriciteitsnet.

Besturen we over tien jaar nog zelf onze auto? En wordt de bus nog steeds bestuurd door de vertrouwde buschauffeur? De ontwikkelingen op het gebied van autonoom vervoer gaan snel en de komst van sneller mobiel internet (5G) biedt ook op het gebied van mobiliteit kansen. Toch zijn er nog veel uitdagingen, vooral waar het gaat om het veilig kunnen deelnemen aan het verkeer en vooral in woongebieden en dorpscentra. Het Hogeland volgt de ontwikkelingen en bereidt haar openbare ruimte voor op autonome vervoerswijzen.





## Sociale en verkeersveilige gemeente

Mobiliteit speelt een grote rol in het welzijn van mensen. Mobiel kunnen zijn zorgt voor vrijheid en onafhankelijkheid. Het geeft mensen de mogelijkheid elkaar te ontmoeten, gebruik te maken van zorg, naar school te gaan, naar het werk of te recreëren. Mobiliteit geeft mensen de kans om mee te doen in de maatschappij.

### In Het Hogeland reist iedereen mee

In de afgelopen jaren is veel geïnvesteerd in het verbeteren van de toegankelijkheid van bus-haltes. Deze zijn voorzien van geleidetegels voor visueel gehandicapten en een verhoogd perron, zodat een gelijkvloerse instap met rollator of scootmobiel mogelijk wordt. We trekken deze aanpak door, inclusief de toegankelijkheid op stations.

Naast het normale openbaar vervoer is er ook maatwerk- en doelgroepenvervoer beschikbaar dat mensen op aanvraag van deur tot deur naar hun eindbestemming brengt. Met het faciliteren van maatwerkvervoer brengen we de ketenmobiliteit verder op orde. In combinatie met burgerinitiatieven rondom vormen van deelmobiliteit ontstaat er een nog slimmere keten en ontstaat er een ruim aanbod van alternatieve vervoersmogelijkheden.

Naast professionele zorgverleners en vrijwilligers zijn er ook vele mantelzorgers die zich dagelijks bezighouden met de zorg voor familie, vrienden en andere bekenden. Deze hulp is onmisbaar. Toch worden ook deze groepen geconfronteerd met dezelfde verkeersproblemen als andere inwoners binnen Het Hogeland: een hoge parkeerdruk, verkeersonveilige situaties en een beperkte doorstroming. Het vervoer van deze doelgroepen krijgt de komende jaren volledige aandacht.

### Naar 0 verkeersslachtoffers

De gemeente blijft zich inspannen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Een verdere daling van het aantal verkeersslachtoffers binnen Het Hogeland is een must. Bewoners weten als geen ander locaties aan te geven die zij als verkeersonveilig ervaren, o.a. door onduidelijkheid, drukte en een beperkt overzicht. Ook wordt het gedrag van andere weggebruikers als storend benoemd.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid heeft nadrukkelijk prioriteit. We faciliteren daarbij de bewonersinitiatieven rondom verkeersveiligheid en pakken verkeersonveilige plekken aan. We kiezen rondom dit thema een proactieve (risico gestuurde) aanpak. We maken periodiek een risico-analyse verkeersveiligheid van het verkeerssysteem binnen onze gemeente en beheersen de risico's om verkeersongevallen zoveel mogelijk te voorkomen. Daarbij zetten we ook in op verkeerseducatie (op scholen) en verkeersgedrag, met name bij risicogroepen en kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers (kinderen, jongeren en ouderen).

Een actieve en vitale gemeente is een veilig Het Hogeland. Op plekken waar de ruimte voor autoverkeer wordt beperkt, verbetert de verkeersveiligheid. Eenduidige komgrenzen maken duidelijk wat er van weggebruikers wordt verwacht. En daarbij werken we de landelijk aangenomen motie van 50 km/ uur naar 30 km/ uur binnen de bebouwde kom verder uit.

Binnen de bebouwde kom hebben we oog voor de agrologistiek. We zetten in dat kader een pilot op om te kijken welke maatregelen passend zijn om zowel landbouwvoertuigen te kunnen laten passeren als een wegbeeld te creëren waarbij het overige verkeer zich verkeersveilig gedraagt.

De combinatie van veiliger fiets- en wandelroutes naar school en een veilige schoolomgeving met zo min mogelijk auto's nodigt uit om te komen lopen en fietsen en leert kinderen al vroeg te bewegen in het verkeer. Daarom richten we waar mogelijk het aantal schoolzones in de gemeente verder in.

### Inclusieve mobiliteit

We willen iedere inwoner van Het Hogeland de kans bieden om mobiel te zijn, zonder dat hij of zij daarbij vervoersarmoede ervaart of digitale barrières ondervindt. Het is dan ook onze ambitie om zoveel mogelijk inwoners passend, toegankelijk, betaalbaar en bereikbaar vervoer aan te kunnen bieden. Het blijft daarom belangrijk om in te zetten op vervoermogelijkheden voor minima. Ook hierbij spelen lopen en fietsen een belangrijke rol.

In de afgelopen jaren is al veel geïnvesteerd in het verbeteren van de toegankelijkheid. We zetten deze trend door en werken verder aan toegankelijk wegontwerp. Daarbij zetten we ons onder andere in om in de dorpscentra geleidelijnen aan te brengen.





gemeente  
Het Hogeland

# Mobiliteitsprogramma

## ④ MOBILITEITSTRANSITIE HET HOGELAND





## Ruimte voor een groeiende gemeente

De ruimtelijke opgave voor de gemeente is mede doorslaggevend voor de mobiliteitskeuzes in de periode tot en met 2035. Hoe zorgen we ervoor dat we op de korte en lange termijn een fijn woon- en werkklimaat hebben en behouden? En dat het plezierig recreëren is in Het Hogeland? En hoe maken we ruimte voor nieuwe ontwikkelingen? Dat we keuzes moeten maken is klip en klaar, want ruimte is schaars. Dat betekent dat we niet op dezelfde voet door kunnen gaan. Dat betekent dat we toe moeten naar een andere, meer duurzame en ruimtelijke invulling van mobiliteit.

### ONTWERPRUIMTE VOOR MOBILITEIT



Om ruimtelijke opgaven goed het hoofd te bieden zijn drie ambitieniveaus voor Het Hogeland te bedenken:

① **Veranderen: de transitie** : Om de grote, noodzakelijke en ambitieuze opgaven die de gemeente heeft te kunnen faciliteren en de benodigde ruimte voor mobiliteit duurzaam te verminderen is een ingrijpende transitie nodig. Actieve en individuele mobiliteit is daarin leidend en in dit scenario komt het aan op het stimuleren én maken van andere keuzes. Ruimtelijke kwaliteit - een veilige en gezonde fysieke leefomgeving – is prioriteit nummer één. Mobiliteit faciliteert daarin en maakt dit mogelijk. Op deze wijze blijft de gemeente niet alleen leefbaar en bereikbaar op lange termijn, maar investeren we ook bewust in een verkeersveilig, duurzaam en gezond Het Hogeland.

② **Optimaliseren en beter benutten** : Het verduurzamen van de huidige mobiliteit én het beter benutten van bestaande voorzieningen biedt op korte termijn beperkt ruimte op de druk die mobiliteit legt op de openbare ruimte. Het op korte termijn optimaliseren van functie en gebruik van het wegennet en de doorstroming op kruispunten zijn twee concrete voorbeelden hiervan. Daarnaast biedt beter verwijzen naar parkeren en aantrekkelijker maken van parkeren buiten de dorpskern kortstondig een oplossing. Op het gebied van schonere verplaatsingen blijven de veranderingen beperkt en draagt mobiliteit nauwelijks bij aan onze gemeentebrede duurzaamheidsambities.

③ **Behouden en faciliteren** : Een verdere toename van auto-, landbouw- en vrachtverkeer betekent dat de leefbaarheid en bereikbaarheid van de buurtschappen, dorpen en wijken binnen Het Hogeland verder onder druk komen te staan. Het vraagt bovendien een extra verkeersveiligheidsinspanning én brengt een toename van de vraag naar parkeerplaatsen, bredere wegen en oversteek-/ kruispuntlocaties met zich mee. De verkeersdruk neemt toe en steeds meer wegen zullen de verkeersbewegingen niet verder kunnen verwerken.

Ambitieniveau	①	②	③
<b>Uitgangspunt</b>	Mobiliteit veranderen, verduurzamen en verminderen	Optimaliseren en verduurzamen van de huidige mobiliteit	Faciliteren van automobilititeit
Aantal auto's (netto)	Neemt af	Blijft gelijk	Neemt toe
Aantal autoverplaatsingen	Neemt (sterk) af	Blijft gelijk of neemt toe	Neemt (sterk) toe
Ruimtegebruik	Ruimte voor fietsers en voetgangers	Auto en iets meer ruimte voor fietsers en voetgangers	Autoverkeer en ruimte voor parkeren
Leefbaarheid	Positieve effect	Geen effect	Negatief effect
Bereikbaarheid (korte termijn)	Frictie door andere keuzes	Nagenoeg geen verschil	Positief effect
Bereikbaarheid (lange termijn)	Positief, ruimte door andere keuzes	Neutraal, maar lokale knelpunten door autogroei	Negatief, veel wegen slippen vol en kunnen verkeer niet verwerken
Openbare ruimte	Actieve en individuele mobiliteit leidend	Openbare ruimte voor iedereen	Ten dienste van de auto

**“Een kleinere ruimtelijke voetafdruk van mobiliteit en een bewuste bijdrage aan een gezondere, verkeersveilige en duurzamere leefomgeving. Daar staan we voor én daar gaan we voor in Het Hogeland!”**



## 1 | Veranderen: de transitie

Om de grote, noodzakelijke en ambitieuze opgaven die de gemeente heeft te kunnen faciliteren en de benodigde ruimte voor mobiliteit duurzaam te verminderen is een ingrijpende transitie nodig. Actieve en individuele mobiliteit is daarin leidend en in dit scenario komt het aan op het stimuleren én maken van andere keuzes. Ruimtelijke kwaliteit - een veilige en gezonde fysieke leefomgeving – is prioriteit nummer één. Mobiliteit faciliteert daarin en maakt dit mogelijk. Op deze wijze blijft de gemeente niet alleen leefbaar en bereikbaar op lange termijn, maar investeren we ook bewust in een verkeersveilig, duurzaam en gezond Het Hogeland. Onderstaande mobiliteitskeuzes horen bij dit ambitieniveau.

### I. Leefbare en bereikbare gemeente



**Ruimtelijke opgave** (wonen, economische ontwikkeling, verdichting leefomgeving).

#### Betere doorstroming

- Langzaam verkeer krijgt voorrang in de dorpscentra
- Autoluwe centra (autovrij)
- Verplaatsingen tussen dorpen faciliteren
- Goede bereikbaarheid Eemshaven/ industrie
- Lauwersoog
- Stevige oostwest-verbinding Het Hogeland

#### Robuust en efficiënt Openbaar Vervoersysteem

- Duidelijke visie op Openbaar Vervoer
- Openbaar vervoer als aantrekkelijk alternatief

#### Eerlijk parkeren voor iedereen

- Balans tussen parkeren en gebruik openbare ruimte bewaken
- Parkeren slim en verantwoord organiseren/ reguleren

#### Lokaal aanvullend vervoer

- Aanbod voor- en natransport laten aansluiten
- Oplossingen voor de laatste 10 minuten van elke rit

#### Netwerk op orde brengen

- Functie en gebruik van alle wegen in balans
- Afwaarderen en aan openbaarheid onttrekken van wegen
- Bijdrage aan functioneren van de wegen

### II. Duurzame en gezonde gemeente



**Duurzame/ klimaatopgave** (gezondheid, klimaat, duurzaamheid, milieu).

#### Ruim baan voor voetgangers en fietsers

- Versterken van het regionale en lokale fietsnetwerk
- Fietsenstalling op orde (hub-gedachte)
- Fiets- en wandelnetwerk tussen kernen versterken
- Actieve mobiliteit faciliteren en stimuleren

#### Gezonde buitenruimte

- Klimaat adaptief wegontwerp
- Minder verplaatsingen met schadelijke uitstoot
- Regie op distributie en logistiek
- Zero emissie-logistiek
- Emissievrije dorpscentra
- Autoluwe woonwijk, verblijfsfunctie weer centraal
- Parkeren op afstand

#### Meer elektrisch rijden

- Elektrisch als standaard
- Investeren in publieke laadinfrastructuur fiets
- Slimmer laden
- Voorbereiden op autonoom rijden
- Uitbreiden laadinfrastructuur (auto)

### III. Sociale en verkeersveilige gemeente



**Sociale opgave** (sociale veiligheid, inclusiviteit, gelijke kansen, verkeersveiligheid).

#### In Het Hogeland reist iedereen mee

- Toegankelijke en comfortabele halteplaatsen, inclusief stations
- Ketenmobiliteit op orde
- Slimme keten
- Deelmobiliteit als goed alternatief
- Aandacht voor doelgroepenvervoer

#### Naar 0 verkeersslachtoffers

- Van 50 km/u naar 30 km/u binnen de bebouwde kom
- Veilige schoolomgeving
- Verkeerseducatie op scholen
- Uniformiteit komgrenzen
- Aandacht kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers
- Aanpakken van verkeersonveilige plekken
- Verkeersveiligheidsrisico's beheersen
- Continue aandacht agrologistiek
- Faciliteren bewonersinitiatieven rondom verkeersveiligheid

#### Inclusieve mobiliteit

- Iedere Hogelandster mobiel (aandacht voor alle doelgroepen)
- Betaalbare mobiliteit voor iedereen
- Vervoersarmoede tegengaan
- Toegankelijk wegontwerp de norm
- Geleidelijnen in de dorpscentra





## 2 | Optimaliseren en beter benutten

Het verduurzamen van de huidige mobiliteit én het beter benutten van bestaande voorzieningen biedt op korte termijn beperkt ruimte op de druk die mobiliteit legt op de openbare ruimte. Het op korte termijn optimaliseren van functie en gebruik van het wegennet en de doorstroming op kruispunten zijn twee concrete voorbeelden hiervan. Daarnaast biedt beter verwijzen naar parkeren en aantrekkelijker maken van parkeren buiten de dorpskern kortstondig een oplossing. Op het gebied van schonere verplaatsingen blijven de veranderingen beperkt en draagt mobiliteit nauwelijks bij aan onze gemeentebrede duurzaamheidsambities. Onderstaande mobiliteitskeuzes horen bij dit ambitieniveau.

### I. Leefbare en bereikbare gemeente



**Ruimtelijke opgave** (wonen, economische ontwikkeling, verdichting leefomgeving).

#### Betere doorstroming

- Verplaatsingen tussen dorpen faciliteren
- Goede bereikbaarheid Eemshaven/ industrie

#### Robuust en efficiënt Openbaar Vervoersysteem

- Openbaar vervoer als aantrekkelijk alternatief

#### Eerlijk parkeren voor iedereen

- Parkeren slim en verantwoord organiseren/ reguleren

#### Lokaal aanvullend vervoer

- Aanbod voor- en natransport laten aansluiten

#### Netwerk op orde brengen

- Functie en gebruik van alle wegen in balans
- Bijdrage aan functioneren van de wegen

### II. Duurzame en gezonde gemeente



**Duurzame/ klimaatopgave** (gezondheid, klimaat, duurzaamheid, milieu).

#### Ruim baan voor voetgangers en fietsers

- Versterken van het regionale fietsnetwerk
- Fietsenstalling op orde (hub-gedachte)
- Actieve mobiliteit faciliteren en stimuleren

#### Gezonde buitenruimte

- Klimaat adaptief wegontwerp
- Minder verplaatsingen met schadelijke uitstoot
- Zero emissie-logistiek
- Emissievrije dorpscentra Regie op distributie en logistiek
- Parkeren op afstand

#### Meer elektrisch rijden

- Investeren in publieke laadinfrastructuur fiets
- Slimmer laden
- Uitbreiden laadinfrastructuur (auto)

### III. Sociale en verkeersveilige gemeente



**Sociale opgave** (sociale veiligheid, inclusiviteit, gelijke kansen, verkeersveiligheid).

#### In Het Hogeland reist iedereen mee

- Toegankelijke en comfortabele halteplaatsen, inclusief stations
- Deelmobiliteit als goed alternatief
- Aandacht voor doelgroepenvervoer

#### Naar 0 verkeersslachtoffers

- Van 50 km/u naar 30 km/u binnen de bebouwde kom
- Verkeerseducatie op scholen
- Aandacht kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers
- Verkeersveiligheidsrisico's beheersen
- Continue aandacht agrologistiek

#### Inclusieve mobiliteit

- Iedere Hogelandster mobiel(aandacht voor alle doelgroepen)
- Vervoersarmoede tegengaan
- Toegankelijk wegontwerp de norm



### 3 | Behouden en faciliteren

Een verdere toename van auto-, landbouw- en vrachtverkeer betekent een verslechtering van de leefbaarheid en bereikbaarheid van de buurtschappen, dorpen en wijken binnen Het Hogeland. Maar brengt naast een enorme verkeersveiligheidsopgave ook de toename van parkeerplaatsen, bredere wegen en oversteek-/ kruispuntlocaties met zich mee. De verkeersdruk zal toenemen en meerdere wegen zullen de verkeersbewegingen niet verder kunnen verwerken. Onderstaande mobiliteitskeuzes horen bij dit ambitieniveau.

#### I. Leefbare en bereikbare gemeente



**Ruimtelijke opgave** (wonen, economische ontwikkeling, verdichting leefomgeving).

##### Betere doorstroming

- Verplaatsingen tussen dorpen faciliteren
- Goede bereikbaarheid Eemshaven/ industrie

##### Robuust en efficiënt Openbaar Vervoersysteem

- Openbaar vervoer als aantrekkelijk alternatief

##### Eerlijk parkeren voor iedereen

- Parkeren slim en verantwoord organiseren/ reguleren

##### Lokaal aanvullend vervoer

- Aanbod voor- en natransport laten aansluiten

##### Netwerk op orde brengen

- Functie en gebruik van alle wegen in balans

#### II. Duurzame en gezonde gemeente



**Duurzame/ klimaatopgave** (gezondheid, klimaat, duurzaamheid, milieu).

##### Ruim baan voor voetgangers en fietsers

- Versterken van het regionale fietsnetwerk

##### Gezonde buitenruimte

- Klimaat adaptief wegontwerp

##### Meer elektrisch rijden

- Uitbreiden laadinfrastructuur (auto)

#### III. Sociale en verkeersveilige gemeente



**Sociale opgave** (sociale veiligheid, inclusiviteit, gelijke kansen, verkeersveiligheid).

##### In Het Hogeland reist iedereen mee

- Toegankelijke en comfortabele halteplaatsen, inclusief stations
- Aandacht voor doelgroepenvervoer

##### Naar 0 verkeersslachtoffers

- Verkeerseducatie op scholen
- Aandacht kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers
- Verkeersveiligheidsrisico's beheersen
- Continue aandacht agrologistiek

##### Inclusieve mobiliteit

- Iedere Hogelandster mobiel(aandacht voor alle doelgroepen)







gemeente  
Het Hogeland

# Mobiliteitsprogramma

## ⑤ VAN AMBITIE NAAR UITVOERING





## Dynamische uitvoering

Het voornaamste doel van mobiliteit binnen Het Hogeland is en blijft zo eenvoudig en comfortabel mogelijk van A naar B te komen. Het Mobiliteitsprogramma "Mobiliteit in Het Hogeland" is geen doel op zich, maar een antwoord op de ruimtelijke, strategische en sociale opgaven binnen onze gemeente.

## Integraal uitvoeringsprogramma

Op basis van de mobiliteitsthema's en bijbehorende keuzes uit hoofdstuk 3 en 4 zal (na vaststelling van het ambitieniveau voor de mobiliteitstransitie) een integraal en dynamisch uitvoeringsprogramma worden opgesteld, met daarin een overzicht van alle maatregelen. Doel is hierbij zoveel mogelijk werk met werk maken en aansluiten bij beheerprojecten. Zo gaat bijvoorbeeld op wijkniveau gekeken worden naar herinrichtingsplannen en zorgen we dat de openbare ruimte direct gezond en veilig wordt aangepakt.

Daarbij zetten we voor de wegwerkzaamheden gelijk in op het beperken van de overlast. Met efficiënte beheerplanningen werken we aan een positieve hinderbeleving. Eventuele uitbreiding van parkeerregulering zal projectmatig en gebiedsgericht worden aangepakt. Het uitvoeringsprogramma zal aansluitend worden opgesteld na vaststelling van het Mobiliteitsprogramma door de raad.

## Rol van de gemeente

Vanuit het Mobiliteitsprogramma kunnen we binnen ontwikkelingen heldere kaders scheppen en bij de inrichting van de buitenruimte of introduceren van parkeerzones sturend optreden. Binnen duurzaamheidsontwikkelingen kunnen we bijvoorbeeld actief bijdragen door het strategisch plaatsen van laadpalen of door eisen te stellen in relatie tot (schone) logistiek. Ook zullen we doorgaan met experimenteren met deelmobiliteit en het beter faciliteren van initiatieven van onze inwoners en bedrijven.

Daarnaast wordt een officiële commissie van advies ingesteld. Deze verkeerscommissie komt periodiek bijeen en bestaat uit o.a. de politie, Veiligheidsregio Groningen, belangenorganisaties en een bewoners-afvaardiging. De verkeerscommissie adviseert aan het college van burgemeesters en wethouders voor gemeentelijke verkeerszaken.

Bij de nadere uitwerking van het uitvoeringsprogramma worden vertegenwoordigers vanuit onze dorpen/ kernen én belangenorganisaties, zoals LTO Noord, Veilig Verkeer Nederland, toegankelijkheidsteams, Fietzersbond en bijvoorbeeld het OV-bureau, inclusief OV-ambassadeurs, actief betrokken.

## Uitvoerende organisatie

De mobiliteitstransitie betekent dat in de uitwerking meer nodig is dan alleen een verkeerskundige benadering. De beleidsmedewerker verkeer en vervoer werkt daarin nauw samen met een of meerdere mobiliteitsadviseurs. Bij de ontwikkeling van nieuwe projecten adviseert deze bijvoorbeeld over de mogelijke vormen van mobiliteit, de beheersing van verkeersveiligheidsrisico's of toetst klimaat-adaptief wegontwerp.

## Financiële haalbaarheid

Dit programma heeft grote financiële gevolgen voor de komende jaren. De mobiliteitstransitie heeft echter betrekking op een langere periode, waarbij ambities gefaseerd tot uitvoering worden gebracht. Omdat er aansluiting gezocht wordt bij de planning van beheerprojecten, kan de financiering van infrastructurele deels uit bestaande middelen worden betaald. Daarnaast grijpen we de mogelijkheden tot cofinanciering aan en zal gebruik worden gemaakt van rijksbijdragen en landelijke subsidies, die worden aangereikt en van financiële impulsen vanuit de provincie en NPG-gelden. De exacte financiële gevolgen van het Mobiliteitsprogramma worden uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma.

## Monitoring en adaptieve uitvoering

Door slim gebruik te maken van beschikbare (verkeers-)data en onderzoek monitoren we verkeersbewegingen en bijvoorbeeld het gebruik van laadinfrastructuur en (deel)mobiliteit binnen de gemeente. In combinatie met tussentijdse input van bewoners en bedrijven evalueren we, in de geest van de Omgevingswet, de effectiviteit van maatregelen, de beheersing van verkeersveiligheidsrisico's en de voortgang van het uitvoeringsprogramma. Waar nodig sturen we bij.

## Omgevingsvisie en mobiliteit

In de Omgevingsvisie Het Hogeland is mobiliteit één van de belangrijke omgevingsaspecten die bijdragen aan goede stappen om te komen tot een mooiere, fijnere en veilige leefomgeving. Dit Mobiliteitsprogramma geeft concrete invulling aan ambitie 2 – Levend(ig) Hogeland en conflicterende ambities en opgaven worden niet voorzien.

Zowel de mobiliteitskeuzes in dit Mobiliteitsprogramma als de concrete vertaling ervan in het uitvoeringsprogramma worden integraal onderdeel van de programmatische uitwerking van de Omgevingsvisie Het Hogeland. Eventuele afwijkingen in ambities komen tijdens de "botsproeven" aan het licht. Tijdens de herziening van de Omgevingsvisie moeten deze worden meegenomen.



## Globaal uitvoeringsprogramma

Onderdelen die minimaal opgenomen dienen te worden in het uitvoeringsprogramma zijn:

### Organisatie rondom Mobiliteit in Het Hogeland

#### Verkeerscommissie Het Hogeland instellen

De Verkeerscommissie Het Hogeland vergadert vier keer per jaar over allerlei onderwerpen die te maken hebben met het verkeer en de verkeersveiligheid. De samenstelling van de commissie is als volgt: portefeuillehouder Verkeer, ambtenaar Verkeerszaken, vertegenwoordiging vanuit belangenorganisaties, vertegenwoordiger van de politie en een bewonersafvaardiging.

#### Platform Werk in uitvoering instellen

Het Platform Werk in uitvoering beoordeelt in het kader van toegankelijkheid, bereikbaarheid en voorkomen van hinder iedere twee weken beoogde plannen voor tijdelijke verkeersmaatregelen, stremmingen, omleidingsroutes en andere werkzaamheden die gevolgen hebben voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte binnen de gemeente Het Hogeland. Positief beoordeelde plannen worden gepubliceerd via de online applicatie MELVIN. Daarmee vindt afstemming en communicatie plaats richting hulpdiensten, openbaar vervoer en overige wegbeheerders.

#### Positionering Verkeer en Vervoer in planvormingsfase

De mobiliteitstransitie betekent dat in de uitwerking meer nodig is dan alleen een verkeerskundige benadering. De beleidsmedewerker verkeer en vervoer werkt daarin nauw samen met een of meerdere mobiliteitsadviseurs. Samen dragen zij bij in ruimtelijke plannen en worden in de beginfase van de planvorming betrokken om de te verwachten verkeerseffecten te toetsen en verantwoorde mobiliteitskeuzes te waarborgen.

#### Ondersteunen/ meedenken van bewonersinitiatieven

Bewonersinitiatieven zijn initiatieven voor en door bewoners georganiseerd, uitgevoerd en gefinancierd. Het doel van deze initiatieven is dat het de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het dorp of de wijk verbetert. Team Verkeer ondersteunt bewonersinitiatieven rondom verkeer en denkt mee om initiatieven verder te brengen.

### Leefbare en bereikbare gemeente

#### Opstellen wegcategoriseringsplan Het Hogeland

Het wegcategoriseringsplan Het Hogeland is nodig om functie en gebruik van het wegennet binnen de gemeente op orde te brengen en vast te stellen. Door de wegen juist te categoriseren is duidelijk op welke wijze binnen Het Hogeland gewerkt gaat worden aan een duurzaam veilige en herkenbare wegenstructuur.

#### Voorverkenning strekken van buslijnen

Het voornemen van de provincie Groningen om buslijnen te strekken betekent in beginsel dat buslijnen niet meer door de dorpen rijden, maar er omheen. Een voorverkenning naar dit voornemen is nodig om de gevolgen voor de OV-bereikbaarheid binnen Het Hogeland inzichtelijk te maken. En het draagvlak voor het strekken van buslijnen te peilen.

#### Parkeerbeleid en nota parkeernormen

Parkeren vormt een belangrijke schakelfunctie tussen bereikbaarheid en het verblijven en bezoek. De ruimtelijke ordening stuurt en faciliteert gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Samen met verkeer ligt een grote opgave tot goede samenwerking in de zoektocht naar het verantwoord organiseren van veranderende parkeerbehoefte. De wijze waarop parkeren binnen Het Hogeland verantwoord georganiseerd kan blijven worden, vind een plek in het parkeerbeleid, een nota parkeernormen volgt daarop.



## Duurzame en gezonde gemeente

### Opstellen van gemeentelijke fietsstrategie

Het Hogeland heeft de sterke wens het utilitaire en recreatieve fietsgebruik binnen de gemeente en op de relaties naar de omliggende gemeenten en stad Groningen te stimuleren. De gemeente wil met het stimuleren van het fietsgebruik ook de gezondheid en vitaliteit van haar inwoners en de leefbaarheid in de gemeente verbeteren. In de gemeentelijke fietsstrategie wordt beschreven hoe het fietsen in de breedste zin van het woord gefaciliteerd moet worden en wat daarvoor nodig is.

### Strategische kaart laadinfrastructuur

Voor de ontwikkeling van een optimaal (publiek) laadnetwerk stellen we een plankaart voor openbare laadpunten op. Deze strategische kaart zorgt voor betere locatiekeuze en versnelling van het realisatieproces. De strategische kaart laadinfrastructuur bevat zowel potentiële laadlocaties voor de auto als fiets.

## Sociale en verkeersveilige gemeente

### Uitvoering geven aan Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Periodiek actualiseren we de Risicoanalyse Verkeersveiligheid voor Het Hogeland. Op basis van deze analyse bepalen en prioriteren we verkeersveiligheidsrisico's en koppelen daaraan de beheersmaatregelen. De beheersmaatregelen worden uitgeschreven in een uitvoeringsagenda en vormen de basis voor de koppeling met beheerprogramma's en de Rijksbijdrage Verkeersveiligheid.

### Toegankelijkheid bushaltes

We inventariseren bij welke bushaltes de toegankelijkheid nog verbeterd moet worden. Het gaat daarbij om bushaltes welke nog niet voorzien zijn van geleidetegels voor visueel gehandicapten en een gelijkvloerse instap met rollator of scootmobiel van toepassing is.

### Pilot inrichting verkeersveilige schoolomgeving

Samen met Veilig Verkeer Nederland belegt Het Hogeland een aantal ontwerpessies om te komen tot uitgangspunten voor een verkeersveilige inrichting van schoolomgevingen. De uitgangspunten worden op één of meerdere schoolomgevingen toegepast en de effectiviteit gemeten.

### Standaardisering uniforme inrichting bebouwde komgrens

Het Hogeland stelt een aantal uniformer, verkeersveilige en herkenbare principe profielen op voor een de inrichting van bebouwde komgrenzen.

### Pilot landbouwverkeer in dorpskernen

Het Hogeland schrijft samen met NHL/ Stenden en enkele dorpsraden een prijsvraag uit onder studenten van de opleiding ruimtelijke ontwikkeling. Daarin dagen we hen uit te komen tot een aanpak en wegontwerp waarbinnen ruimte is voor landbouwvoertuigen en het wegbeeld er voor zorgt dat het overige verkeer zich verkeersveilig gedraagt. De uitkomsten van deze pilot worden vertaald naar uitgangspunten voor wegontwerp in vergelijkbare situaties.

