

Advies aan college van burgemeester en wethouders van De Fryske Marren

Portefeuillehouder(s) mevrouw I. Groeneveld Datum voorstel: 19-05-2026 Besluit raad: Nee T.k.n. raad: Nee Zaaknummer: Z.866277 Aantal bijlagen: 3 Behandeld door: Team: Team Ruimtelijke Ontwikkeling	Overlegd/samengewerkt met: Adviseur: ☐ communicatie ☐ juridische zaken ☐ financiën ☐ p&o ☐ inkoop Team: ☐ backoffice sociaal domein ☐ sociaal wijkteam ☒ bestuur en concernadvies jeugd en gezin ☐ concerncontrol ☐ sociaal wijkteam ☐ diensten beheer werk en inkomen ☐ informatie ☐ sociaal wijkteam ☐ klanten contact centrum zorg en participatie ☐ maatschappelijke ontwikkeling ☐ vergunningen, ☐ middelen toezicht en ☐ ondersteuning handhaving ☐ ruimtelijk beheer/realisatie ☐ wijkbeheer ☒ ruimtelijke ontwikkeling ☐ wijkover- schrijdend beheer
--	--

Onderwerp:

Inbreng stellingen bij de raad om door middel van een consulerend Petear de dialoog te voeren over het mobiliteitsprogramma.

Ontwerpbesluit:

Het college besluit:

1. bijlage 1 bij te voegen als achtergrond voor de raadsleden ter voorbereiding op het consulerend petear.
2. de in het document genoemde stellingen als basis te gebruiken voor het consulerend petear en de uitkomsten te betrekken bij de verdere uitwerking van het mobiliteitsprogramma.

Datum: **Openbaar:** openbaar

Besluit college:

Inleiding - Ynlieding

Gemeente De Fryske Marren werkt aan een nieuw mobiliteitsprogramma waarin het verkeers- en mobiliteitsbeleid voor de komende jaren wordt vastgelegd. Dit programma geeft richting aan de wijze waarop de gemeente inzet op bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid en vormt daarmee een belangrijk kader voor toekomstige keuzes op het gebied van verkeer.

In het mobiliteitsprogramma wordt het STOMP-principe als leidend uitgangspunt gehanteerd. Dit betekent dat bij de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte eerst prioriteit wordt gegeven aan Stappen (voetgangers) en Trappen (fietsers), gevolgd door Openbaar vervoer, Mobility as a Service (deelmobiliteit) en ten slotte pas de privéauto. Door deze volgorde consequent toe te passen, wordt een structurele omslag gerealiseerd in het mobiliteitsbeleid: van een systeem waarin de auto vaak dominant is, naar een inrichting waarin de mens centraal staat en actieve en duurzame vormen van mobiliteit voorrang krijgen.

Deze koers sluit aan bij de uitgangspunten van de Omgevingswet, waarin wordt gestuurd op een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit. Het mobiliteitsprogramma heeft binnen dit stelsel de status van een programma zoals bedoeld in de Omgevingswet: een instrument waarmee het gemeentebestuur concretiseert en maatregelen vastlegt om ambities uit de omgevingsvisie te realiseren. Het programma is daarmee richtinggevend voor de uitwerking in onder meer het omgevingsplan en vormt een belangrijk kader voor toekomstige investeringen en projecten in de fysieke leefomgeving.

Beoogd resultaat - Beëinde resultaat

Het Mobiliteitsprogramma dient als basis voor keuzes op het gebied van verkeer en mobiliteit:

1. Het biedt richting en kaders voor toekomstige strategische afwegingen en keuzes.
2. Het bevat een concreet uitvoeringsplan voor de korte termijn (4 jaar) en schetst een globaal perspectief voor de middellange en lange termijn. Daarbij wordt inzichtelijk gemaakt welke acties nodig zijn om de gestelde doelen te bereiken.

Met name de bewustwording dat het hanteren van het STOMP-principe leidt tot fundamenteel andere keuzes in het mobiliteitsbeleid is van belang. Door concreet te maken welke impact de toepassing van het STOMP-principe heeft op deze keuzes, krijgt de raad een beter beeld van de consequenties van deze benadering.

Door de raad te betrekken via een consulterend petear wordt inzicht verkregen in de standpunten van de raad ten aanzien van verschillende onderwerpen op het gebied van verkeer en mobiliteit. Deze input wordt betrokken bij het opstellen van het mobiliteitsprogramma, met als doel te komen tot een breed gedragen mobiliteitsprogramma.

Argumenten - Argumenten

1.1 De achtergrondinformatie is belangrijk voor de raadsleden om goed beslagen ten ijs te komen.

Niet alle raadsleden zullen uitgebreide kennis hebben op het gebied van verkeers- en mobiliteitsbeleid. In het begeleidende rapport zijn de kaders geschetst en worden de hoofd- en nevenambities uitgelegd. Voor de raad vormt dit waardevolle achtergrondinformatie die bijdraagt aan de discussie tijdens het consulterend petear.

2.1 De stellingen nodigen uit tot een discussie over de richting van het mobiliteitsprogramma

De stellingen bevatten een aantal vraagstukken die van belang zijn voor het mobiliteitsprogramma. Aan de raad wordt gevraagd welke denkrichting zij hebben. De stellingen nodigen uit om verschillende aspecten van het mobiliteitsprogramma te bediscussiëren, waarbij met name de focus zal liggen op de gevolgen van het toepassen van het STOMP-principe.

Kanttekeningen: risico's en eventuele beheersmaatregelen – Kanttekeningen: risico's en eventuele beheersmaatregelen

Niet van toepassing.

Beleid, regelgeving en Sustainable Development Goals (SDG's) – Belied, regeljouwing en Sustainable Development Goals (SDG's)

Het Mobiliteitsprogramma heeft raakvlakken met:

1. Nationale omgeving visie (NOVI)
2. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
3. Nationaal toekomstbeeld Fiets
4. Regionaal Mobiliteitsprogramma Fryslân
5. Friese integrale visie Verkeersveiligheid 2026 – 2040
6. Coalitieakkoord 2022 – 2026
7. Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan De Fryske Marren (2016)
8. Nota Beleidsregels parkeren De Fryske marren (2018)



Financiën - Finânsjes

Nog niet van toepassing. Dit volgt bij definitieve uitwerking van het mobiliteitsplan. De financiële consequenties hiervan worden later aan de raad voorgelegd.

Duurzaamheid - Duorsumens

Niet van toepassing. In het mobiliteitsprogramma krijgt duurzaamheid wel een plaats.

Participatie - Partisipaasje

Niet van toepassing.

Communicatie - Kommunkaasje

Niet van toepassing.

Vervolg en evaluatie - Ferfolch en evaluaasje

Na het consulterend Petear worden de uitkomsten van de discussie meegenomen in de uitwerking van het mobiliteitsprogramma. Het college stelt vervolgens het ontwerp mobiliteitsprogramma vast alvorens deze ter visie wordt gelegd. De raad wordt daarna in de gelegenheid gesteld om middels een raadsbesluit wel of geen wensen en bedenkingen mee te geven aan het college en de raad besluit vervolgens over het benodigde budget. Daaropvolgend stelt het college het mobiliteitsprogramma definitief vast. Zie ook bijlage 2 voor de infographic 'Werken met de instrumenten van de Omgevingswet', hierin wordt stapsgewijs de route voor het opstellen van een omgevingsprogramma weergegeven.

Bijlagen – Taheakke

- 260512-RV-Inbreng stellingen bij de raad om dialoog te voeren over het mobiliteitsprogramma-Z.866277
- 260512-Bijlage 1-Achtergronddocument + stellingen Petear mobiliteitsprogramma-Z866277
- 260512-Bijlage 2-Infographic omgevingsprogramma's-Z.866277