

Achtergronddocument Petear 17 juni - Mobiliteitsprogramma

Inleiding

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.

Startpunt voor mobiliteitsprogramma is de raadsvergadering van 8 oktober 2024, waarin de volgende maatschappelijke opgaven ten behoeve van het mobiliteitsprogramma zijn vastgesteld:

- Een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;
- Duurzaam en schoon;
- Toegankelijk voor iedereen;
- Bereikbaar voor iedereen;
- Datagedreven en Slimmer;
- Efficiënter omgaan met de openbare ruimte.

Deze opgaven staan centraal in het toekomstige mobiliteitsbeleid van gemeente De Fryske Marren. In het behalen van deze opgaven wordt in het mobiliteitsprogramma 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.

Hoewel we inzetten op actieve en gezonde vormen van mobiliteit, blijft de auto voor veel inwoners een belangrijk vervoermiddel. Voor een aantrekkelijke leefomgeving waarin mensen prettig kunnen wonen, werken en recreëren, is een sterk netwerk voor fiets en openbaar vervoer essentieel, maar ook een goed bereikbare en functionerende infrastructuur voor de auto blijft daarbij van groot belang.

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 de gemeente beleid 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.

Terugblik proces september 2025 – februari 2026

Gestart is met het uitvoeren van een bureaustudie en een participatietraject. Deze stappen zijn in de periode van september 2025 tot en met februari jl. doorlopen. De bureaustudie omvat een analyse van beleid (van lokaal tot landelijk beleid), verkeerscijfers en de huidige verkeersstructuur van gemeente De Fryske Marren. Het participatietraject omvat drie sporen waarlangs inbreng van belanghebbenden is opgehaald, te weten:

- **Online enquête:** via een online enquête konden inwoners, ondernemers en bezoekers gedurende drie weken knelpunten en wensen konden doorgeven via een digitale kaart.

Hiermee is inzicht ontstaan in de dagelijkse praktijkervaringen, knelpunten en wensen voor de toekomst vanuit alle kernen.

- **Focusgroepen:** via twee focusgroepsessies zijn diverse stakeholders - waaronder dorpsraden, ondernemersverenigingen, de Fietzersbond, LTO en vervoerders - gevraagd om in een vroeg stadium mee te denken over het mobiliteitsprogramma.
- **Gemeentelijke sessies:** tot slot is via aanvullende ambtelijke- en bestuurlijke sessies input verkregen. Hierin is onder andere gekeken naar relevante trends en ontwikkelingen op het gebied van verkeer en mobiliteit.

Totstandkoming ambities

Om het verkeer- en mobiliteitsbeleid in de toekomst richting te geven zijn hoofd- en nevenambities vastgelegd. Deze zijn tot stand gekomen vanuit de bestuurlijk vastgestelde opgaven (oktober 2024), de bureaustudie, het participatietraject met inwoners, de focusgroepen en ambtelijke projectgroep, het Coalitieakkoord De Fryske Marren 2022-2026 en de Omgevingsvisie gemeente De Fryske Marren.

De drie hoofd- en acht nevenambities zijn als volgt geformuleerd:

De Fryske Marren is een verkeersveilige gemeente:

- We streven naar nul verkeersslachtoffers in 2040.
- We verlagen de maximumsnelheid.
- We gaan de kernen zoveel mogelijk vrijwaren van zwaar verkeer en landbouwverkeer.

De Fryske Marren is een gezonde, schone en inclusieve leefomgeving waarbij de mens centraal staat:

- We zorgen voor een fysieke openbare ruimte die uitnodigt tot actieve mobiliteit en verblijven.
- We implementeren het 8-80 principe, waarbij de openbare ruimte zodanig is ingericht dat zowel een kind van 8 als een oudere van 80 er zelfstandig en veilig kan fietsen of lopen.
- We stimuleren schonere verplaatsingen en nieuwe mobiliteitsvormen.
- We stimuleren ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid en milieu.

De Fryske Marren is een bereikbare en gastvrije gemeente, nu en in de toekomst:

- Elke kern bereikbaar door middel van een robuust mobiliteitsnetwerk.

Toelichting op de ambities

De Fryske Marren is een verkeersveilige gemeente

Het verbeteren van de verkeersveiligheid in gemeente De Fryske Marren draagt bij aan de gezondheid van haar inwoners en aan de leefbaarheid. Wij vinden het belangrijk dat bewoners en bezoekers van de gemeente zich veilig in en door de openbare ruimte kunnen verplaatsen. Wij zetten daarom in op het verbeteren van verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersongevallen.

Waarom is dit belangrijk voor De Fryske Marren?

Uit de verkenningsfase blijkt dat het aantal verkeersongevallen op gemeentelijke wegen de afgelopen jaren licht is gestegen. Op verschillende wegen zien we een disbalans tussen de inrichting, functie en gebruik van wegen. Denk bijvoorbeeld aan de relatief smalle wegen in het buitengebied zonder fietspad waarbij een snelheid van 80 km/u geldt, terwijl bij deze inrichting 60 km/uur passender is. Of woonkernen waar vracht- en landbouwverkeer op dezelfde rijbaan wordt

afgewikkeld als langzaam verkeer. Hierover zijn via diverse kanalen zorgen geuit door belanghebbenden. We vinden het daarom belangrijk dat er richting 2050 structurele aandacht is voor het thema verkeersveiligheid. Dit belang wordt onderschreven door het rijk in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, waarin gestreefd wordt naar nul verkeersslachtoffers in 2050, en tevens door de focusgroepen en de online enquête.

De Fryske Marren is een gezonde, schone en inclusieve leefomgeving waarbij de mens centraal staat

Mobiliteit en de kwaliteit van de leefomgeving zijn communicerende vaten. Bij een te grote verkeersdruk neemt de kwaliteit van de leefomgeving af als gevolg van bijvoorbeeld meer auto's in de straat en daardoor luchtvervuiling of geluidshinder. Een lagere verkeersdruk biedt daarentegen kansen voor vergroening of een fijnere plek om te verblijven. Wij willen dat onze gemeente een prettige omgeving is om in te wonen, werken en recreëren. Gemeente De Fryske Marren zet daarom in op actieve vormen van mobiliteit waarbij de mens weer een centrale plek moet krijgen in de openbare ruimte. Daarbij bedoelen we ieder mens, met en zonder beperking. Dit vraagt niet alleen om goed begaanbare trottoirs en fietspaden, maar ook om een gevarieerd en voor alle inwoners toegankelijk en betaalbaar aanbod van vervoersmogelijkheden.

Waarom is dit belangrijk voor De Fryske Marren?

Uit zowel het coalitieakkoord als vanuit de participatie blijkt dat de wens van een kwalitatief en sluitend fiets- en voetgangersnetwerk hoog is. Dit is in lijn met beleid van de provincie en het rijk waarin fietsers en voetgangers steeds meer prioriteit krijgen. Vanuit de enquête zien we echter dat binnen de gemeente de auto het meest gebruikt wordt en fietsen en lopen achterblijven. Met het prioriteren van actieve mobiliteitsvormen als lopen en fietsen worden inwoners gestimuleerd om meer te bewegen, wat enerzijds zal bijdragen aan de gezondheid en anderzijds belangrijk is voor het behalen van de landelijke klimaatdoelen. Als sluitpost krijgt ook het verduurzamen van niet actieve vormen van mobiliteit een prominentere plek.

De Fryske Marren is een bereikbare en gastvrije gemeente, nu en in de toekomst:

Om de bereikbaarheid op peil te houden, zijn goede verbindingen tussen dorpen essentieel. We streven ernaar dat voorzieningen met een regionale functie, zoals gezondheidscentra of scholen, voor zoveel mogelijk inwoners en bezoekers goed bereikbaar zijn. Hoewel we inzetten op actieve en gezonde vormen van mobiliteit, blijft de auto voor veel inwoners een noodzakelijk vervoermiddel. Voor een aantrekkelijke leefomgeving om in te wonen, werken en recreëren is daarom een robuust netwerk voor fiets, openbaar vervoer én auto onmisbaar.

Waarom is dit belangrijk voor De Fryske Marren?

Veel van onze inwoners wonen in kleine kernen, waar voorzieningen niet altijd voor handen zijn. Daarbij bestaan grote verschillen tussen kernen in de aanwezigheid en nabijheid van voorzieningen. In plaatsen zoals Joure en Lemmer is het aanbod relatief groot, terwijl kleinere kernen over minder voorzieningen beschikken. Tegelijkertijd constateren we dat de bereikbaarheid van sommige gebieden verbetering vraagt. Zo is het openbaar vervoer niet overal even toegankelijk of frequent beschikbaar en vormen de vele watergangen binnen de gemeente een extra aandachtspunt voor de verbinding tussen kernen. We zetten in op een sterk en toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk, waarin waar nodig de verschillende mobiliteitsvormen goed op elkaar aansluiten. Zo blijft de gemeente bereikbaar en gastvrij, nu en in de toekomst.

Stellingen

Op basis van de hoofd- en nevenambities komen in het Petear een aantal stellingen aan de orde. Deze zijn hieronder opgenomen en voorzien van een korte toelichting. Doordat we het STOMP-principe omarmen leidt dat tot bepaalde keuzes in het mobiliteitsbeleid. Stelling 2, 3 en 5 hebben een directe relatie met het STOMP-principe. Ook stelling 1 en 4 dragen hieraan bij.

Stelling 1: *We gaan proactief de maximumsnelheid op wegen binnen kernen verlagen van 50 naar 30 km/uur.*

Toelichting: Het verlagen van de maximumsnelheid gebeurt momenteel wanneer er vanuit de samenleving om gevraagd wordt. Met betrekking tot het verlagen van de maximumsnelheid gaan we naar een omslag in houding. In plaats van te wachten op geluiden vanuit de samenleving, zetten we in op het proactief verlagen van de maximumsnelheid waar dat mogelijk is.

Stelling 2: *In kernen waar een conflict ontstaat doordat landbouw- en fietsverkeer op dezelfde rijbaan worden afgewikkeld, leggen we altijd de prioriteit bij het fietsverkeer.*

Toelichting: In sommige kernen worden landbouw- en fietsverkeer op dezelfde rijbaan afgewikkeld. Wanneer dit leidt tot verkeersonveilige situaties, krijgt het fietsverkeer prioriteit bij de inrichting van de weg. Dit kan betekenen dat de situatie voor landbouwverkeer minder gunstig wordt, bijvoorbeeld doordat een alternatieve route nodig is of omgereden moet worden.

Stelling 3: *We maken in winkelgebieden ruimte voor groen en actieve mobiliteit door parkeerplaatsen waar mogelijk te verplaatsen, waarbij een grotere loopafstand tot parkeren acceptabel is.*

Toelichting: In centra wordt momenteel veel ruimte gebruikt voor het parkeren van voertuigen. We zetten in op het aantrekkelijker maken van centra door vergroening en het verbeteren van de leefruimte. Het gevolg hiervan is dat er minder ruimte beschikbaar is voor parkeren. Parkeren zal daardoor op langere afstand van winkels plaatsvinden, waardoor klanten van deze winkels een langere loopafstand krijgen.

Stelling 4: *Geen kern is te klein voor een (mobiliteits)hub: we investeren in de realisatie van mobiliteitshubs passend bij de juiste schaal van elke kern in onze gemeente.*

Toelichting: Een Mobiliteitshub is een plek waar verschillende manieren van vervoer samenkomen. Je kunt er bijvoorbeeld makkelijk overstappen van een de (deel)fiets naar de bus. Een mobiliteitshub kan versterkt worden door functies toe te voegen. Een goed voorbeeld hiervan is een pakketkluis. Door het plaatsen van een pakketkluis rijden er minder bezorgdiensten door onze kernen. Andere faciliteiten die toegevoegd kunnen worden zijn bijvoorbeeld oplaadpunten voor elektrische fietsen en voertuigen, toeristische informatie en het aanbieden van deelmobiliteit.

Stelling 5: *We zetten in op een autoluwe openbare ruimte rondom voorzieningen in centra en kernen. Hierdoor creëren we een omgeving die toegankelijker en inclusiever is voor actieve verkeersdeelnemers.*

Toelichting: Bezoekers van voorzieningen in de gemeente komen voor een groot deel met de auto. Niet altijd is het nodig dat de auto als vervoermiddel wordt gekozen. In veel centra is het mogelijk om dicht bij een winkel te parkeren. Een ander voorbeeld is het gebruik van de auto om kinderen naar school brengen. Door gebieden autoluw in te richten, worden weggebruikers gestimuleerd om te kiezen voor een andere vorm van reizen en verbeteren we de verkeersveiligheid.