

Mobiliteitsprogramma

Onder de Omgevingswet is een programma één van de kerninstrumenten om specifieke doelen voor de fysieke leefomgeving te bereiken. Met het oog daarop, heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Súdwest-Fryslân besloten om het 'Mobiliteitsprogramma' vast te stellen.

Bij de vaststelling is het volgende overwogen:

- Het mobiliteitsprogramma geeft de koers weer van het te voeren beleid op het gebied van verkeer en vervoer en sluit aan bij de ambities uit de omgevingsvisie;
- Het grote aantal reacties op de online peiling over het ontwerp mobiliteitsprogramma en de uitkomsten van de peiling, hebben bevestigd dat dit onderwerp leeft bij onze inwoners en dat de gekozen koers van het mobiliteitsprogramma de juiste is. Daarnaast richten de reacties zich met name op lokale wensen en lokaal ervaren knelpunten. De reacties geven geen aanleiding om het ontwerp aan te passen;
- Het mobiliteitsprogramma beschrijft de visie en geeft richting aan de uitvoeringsacties en -maatregelen die er aan bijdragen de visie concreet te maken. Het mobiliteitsprogramma geeft een duidelijk handvat voor het uitwerken van een samenhangend pakket aan maatregelen.

Artikel I

Dit betreft het 'Mobiliteitsprogramma' zoals opgenomen in 'bijlage A'.

Artikel II

De onderbouwing van dit besluit is opgenomen in de Motivering.

Artikel III

Dit besluit treedt in werking op de dag na bekendmaking.

Aldus besloten in de collegevergadering van:

10 februari 2026.

Bijlage A Mobiliteitsprogramma

Mobiliteitsprogramma Súdwest-Fryslân

Mobiliteit voor iedereen in Súdwest-Fryslân!

Samen vooruit naar 2040: stappen, trappen, rijden en varen

Hoofdstuk 1 Een nieuw Mobiliteitsprogramma

§ 1.1 SAMEN IN BEWEGING NAAR 2040: STAPPEN, TRAPPEN, RIJDEN EN VAREN

De gemeente Súdwest-Fryslân is in beweging. Het nu geldende gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) is in 2013 vastgesteld en had een looptijd van 10 jaar. Binnen deze looptijd hebben we verschillende projecten gerealiseerd voor een meer verkeersveilige, optimale en bereikbare gemeente (bijlage I). De looptijd is inmiddels verstreken, dus tijd om ons mobiliteitsbeleid te actualiseren! Actualisatie is ook gewenst, zodat we beter aan kunnen sluiten bij nieuwe beleidsopgaven en actuele maatschappelijke ontwikkelingen.

In de afgelopen tijd is er veel op het gebied van mobiliteit veranderd. Op meerdere locaties in het verkeersnetwerk is de inrichting verouderd en er zijn nieuwe inzichten en behoeftes ontstaan. We hebben gezien dat het verkeersnetwerk voor de (personen)auto erg kwetsbaar is. Zie bijvoorbeeld het aquaduct bij het Prinses Margrietkanaal en de brug van Uitwellingerga op de A7 tussen Joure en Sneek. De werkzaamheden hier hebben een grote impact op het gemotoriseerd verkeer. Hetzelfde geldt voor de werkzaamheden rondom de Afsluitdijk en de A7 tussen Joure en Heerenveen maar ook voor algemene werkzaamheden bijvoorbeeld met betrekking op kabels en leidingen. Deze tijdelijke verkeershinder heeft invloed op de bereikbaarheid van de gemeente en laat zien hoe belangrijk de hoofdwegen en het onderliggend wegennetwerk zijn en wat voor impact dit kan hebben op het vaarverkeer.

Grote maatschappelijke ontwikkelingen worden steeds belangrijker bij het maken van mobiliteitskeuzes. We zijn in hoofdzaak een plattelandsgemeente waar onder andere vervoersarmoede en vergrijzing belangrijke hedendaagse ontwikkelingen zijn die invloed hebben op onze mobiliteit. We hebben in Súdwest-Fryslân te maken met de landelijke woningbouwopgave die extra ruimte vraagt en waarbij gezorgd moet worden voor een goede ontsluiting voor alle vervoersvormen. Daarnaast is het toegankelijk maken van de openbare ruimte, met name voor het stappen en trappen, een belangrijke opgave. Vanuit Sneek is het van belang om het netwerk van dagelijkse bewegingen binnen het 'Daily Urban System' (DUS) van het Fries Stedelijk Netwerk te versterken, waarbij leefbaarheid en gezondheid belangrijke thema's zijn. In de Verstedelijkingspropositie Fries Stedelijk Netwerk (april 2025) is dit toegelicht. Het DUS is een concept dat verwijst naar het gebied rond een stad of stedelijk netwerk waartussen dagelijkse pendelstromen plaatsvinden. Door op al deze ontwikkelingen in te spelen, zorgen we dat we tot 2040 samen vooruit kunnen met integraal mobiliteitsbeleid die de basis vormt om op gestructureerde wijze invulling te geven aan de mobiliteitsopgaven binnen onze gemeente. Voor het stappen, trappen, rijden én varen!

Naast alle ontwikkelingen die spelen, zijn in de afgelopen jaren de bestuurlijke positionering van de gemeenten in Noord-Nederland gewijzigd en is de Omgevingswet ingegaan. Dit wordt verderop nader toegelicht. We nemen afscheid van het GVVP en gaan vanaf nu over op een Mobiliteitsprogramma. We gaan wel door op de koers van het GVVP: het creëren van een verkeersveilige, leefbare en optimaal bereikbare gemeente!

§ 1.2 WAT LIGT ER VOOR U?

Voor u ligt het Mobiliteitsprogramma waarmee we zorgen voor toekomstbestendig mobiliteitsbeleid. Het geeft invulling aan hoe we de onderdelen vanuit de Omgevingsvisie willen realiseren. Door de jaren heen blijft mobiliteit veranderen en hier proberen we flexibel op in te blijven spelen. We houden rekening met diverse trends en ontwikkelingen, zoals de woningbouwontwikkelingen, autonome groei van fiets- en autogebruik, 50 naar 30 km/uur binnen de bebouwde kom, groei van de gastvrijheidseconomie, de Lelylijn, vergrijzing van onze bevolking, aandacht voor klimaat en de afname van publieke en commerciële voorzieningen in kleine kernen. In hoofdstuk 3 onder paragraaf 3.4 lichten we de relevante ontwikkelingen toe die invloed hebben op onze mobiliteit, maar ook waar we met onze mobiliteit op in kunnen spelen.

§ 1.3 KORTE EN LANGE TERMIJN

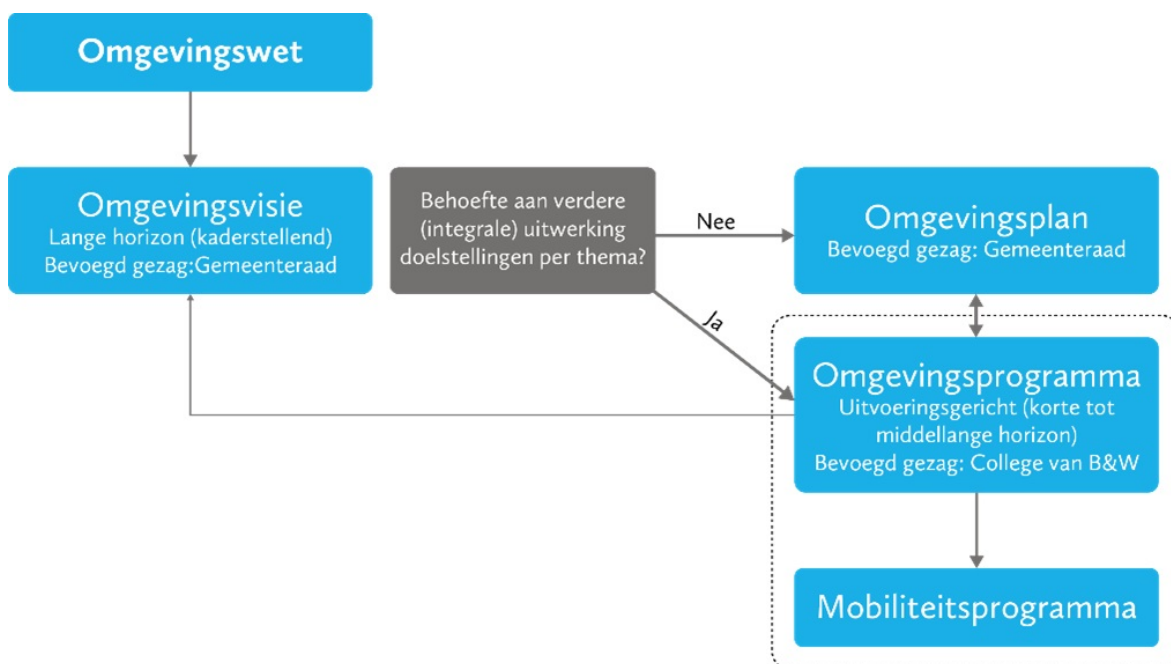
Het Mobiliteitsprogramma richt zich voornamelijk op de korte en middellange termijn, en geeft een globale doorkijk richting de lange termijn. Grote aanpassingen aan de inrichting van de infrastructuur worden

vaak voor een langere periode van tenminste 20 jaar gedaan. In de tussenliggende tijd wordt dit, buiten onderhoudswerkzaamheden om, dan vaak niet meer aangepast. Daarom is het van belang om alvast rekening te houden met de langere termijnvisie, waar de doelstellingen op het gebied van Mobiliteit vanuit de Omgevingsvisie bij aansluiten. Bij het op korte en middellange termijn uitvoeren van maatregelen op onze wegen en fiets- en voetpaden is het belangrijk dat we zoveel mogelijk werk met werk combineren. Dat wil zeggen dat we maatregelen doorvoeren tijdens het groot onderhoud aan de wegen en de openbare ruimte, zodat deze niet twee keer binnen een korte periode open hoeft te liggen. Daardoor ontstaat minder hinder en kunnen kosten bespaard worden. We zorgen ervoor dat bij de ingrepen de inrichting past bij het toekomstbeeld. Een goede samenwerking en afstemming, onder meer op het gebied van beheer en onderhoud en andere beleidsterreinen, binnen de gemeente is hiervoor noodzakelijk.

§ 1.4 EEN NIEUWE BELEIDSSTRUCTUUR

1.4.1 Omgevingswet

Tijdens de looptijd van het GVVP is de Omgevingswet ingevoerd. Met deze wet is een nieuwe beleidsstructuur ontstaan. Het schema hieronder in figuur 1 verduidelijkt deze structuur.



Figuur 1: Positionering Mobiliteitsprogramma binnen de nieuwe beleidsstructuur

Een Omgevingsprogramma valt onder het Omgevingsplan en is een themagerichte uitwerking van de Omgevingsvisie, in dit geval voor het thema mobiliteit. De uitwerking van de doorkijk richting de lange termijn landt in de Omgevingsvisie. Het College van Burgemeesters & Wethouders stelt omgevingsprogramma's vast en de gemeenteraad wordt hier vanuit de Omgevingsvisie bij betrokken. De Raad keurt het programma dus niet zelf goed, maar heeft een opinie en kan daarom meedenken over de vertaling van de Omgevingsvisie naar het Omgevingsprogramma. Naast de Omgevingsvisie wordt ook de gezamenlijk vastgestelde bestuurlijke koers van Súdwest-Fryslân bij de invulling van dit programma betrokken. Met de gezamenlijk vastgestelde bestuurlijke koers zorgen we dat elke vier jaar de basis voor iedere bewoner in de mienskip op orde is. In het akkoord worden de actuele ambities geschetst en wat de bijbehorende doelen zijn. Met het Mobiliteitsprogramma willen we hierop aansluiten.

1.4.2 Omgevingsvisie 1.0

In 2021 is de 'Omgevingsvisie 1.0' voor de gemeente Súdwest-Fryslân vastgesteld, waar ook de gemeentelijke ambitie op het gebied van verkeer en infrastructuur is vastgelegd.

De gemeente heeft de volgende vijf ambities opgenomen:

- Gezonde vitale mensen in een gezonde en veilige omgeving
- Sterke kernwaarden: cultureel erfgoed, natuur, weids en waterrijk landschap
- Veerkrachtige en leefbare wijken, dorpen en steden
- Vitaal en aantrekkelijk landschap Duurzaam, energieneutraal en klimaatadaptief

Mobiliteitsprogramma:

Het Mobiliteitsprogramma is een uitwerking van de acties en ambities uit de Omgevingsvisie. Drie van de vijf acties en ambities hebben direct raakvlak met mobiliteit en vormen een basis voor het Mobiliteitsprogramma:

1. **Gezonde vitale mensen in een gezonde en veilige omgeving:** voor mobiliteit gaat het over een gezonde en groene inrichting van de leefomgeving waarin iedereen veilig kan bewegen. Aandacht voor verblijfsgebieden, ommetjes en het reguleren van (groot) gemotoriseerd verkeer zijn hier onderdeel van.
2. **Veerkrachtige wijken, dorpen en steden:** voor mobiliteit gaat het over toegankelijke en gezonde omgeving die meer ruimte biedt voor de fietser en de voetganger (waaronder blinde en slechtziende mensen), met daarbij de duurzame en veilige vervoerssystemen (openbaar vervoer, laadinfra e.d.) en vervoersvormen voor mensen met een beperking (scootmobielen, transportfietsen, rollators en rolstoelen).
3. **Duurzaam, energieneutraal en klimaatadaptief:** voor mobiliteit gaat het over het aanmoedigen van elektrisch rijden, biodiversiteit en klimaatadaptatie in gebiedsontwikkeling en herinrichtingen van infrastructuur.

1.4.3 Samenwerkingsverband Noord-Nederland

Súdwest-Fryslân is al enkele jaren bestuurlijk aangesloten bij het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN). Dit betekent dat we gesprekspartner zijn in de overleggen tussen Noord-Nederland en de Rijks-overheid. Het SNN behartigt de belangen van onze regio in Den Haag en Brussel. We zijn betrokken bij het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) in samenhang met het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL), waarbij het Rijk samen met regio Noord-Nederland werkt aan de ontwikkelingen door middel van projecten en programma's. Voor ons Mobiliteitsprogramma is vooral het BO-MIRT van belang, maar we houden ook rekening met de agenda van het BOL.

Het BO-MIRT richt zich op meerjarige infrastructuurinvesteringen die essentieel zijn voor de verbindingen in Noord-Nederland. Het programma zorgt ervoor dat belangrijke bovenregionale infrastructuurprojecten op de agenda komen om ze gefinancierd te krijgen. We geven hier verder vorm aan in het Uitvoeringsprogramma (onderdeel van het Mobiliteitsprogramma).

1.4.4 Relatie met het Omgevingsprogramma

Nationale, regionale en gemeentelijke bereikbaarheidsproblemen zijn vaak te wijten aan knelpunten in de infrastructuur. Súdwest-Fryslân is via de Afsluitdijk en de sluizen bij Kornwerderzand bereikbaar voor West-Nederland en andersom. Onze gemeente vormt één van de belangrijkste toegangspoorten van (Noord-) Nederland voor het weg- en watertransport. Als hier problemen ontstaan in de infrastructuur, kan dit van invloed zijn op de regionale en gemeentelijke wegen. Met het Mobiliteitsprogramma kunnen we lobbyen voor verbeteringen van de landelijke infrastructuurverbindingen die aansluiten op de gemeentelijke en provinciale verbindingen. Soms zijn ook nieuwe aansluitingen nodig om de verbinding tussen (inter)nationale, provinciale en gemeentelijke infrastructuur te versterken.

1.4.5 Overige wet- en regelgeving

Met onze mobiliteit hebben we ook rekening te houden met overige wet- en regelgevingen die relatie hebben met onze mobiliteit binnen de gemeente. In Nederland is er sprake van een woningtekort, zo ook binnen onze gemeente. Met behulp van de regeling Woningbouw op Korte Termijn (WoKT) wil het Rijk gemeenten financieel helpen om investeringen van bovenplanse infrastructuur voorzieningen en mobiliteitsmaatregelen ten behoeve van woningbouw op korte- en middellange termijn mogelijk te maken. De noodzaak bij woningbouw ontstaat namelijk dat woningen goed bereikbaar zijn en ontsloten worden te voet en te fiets, maar ook met de auto en de met bus.

Voor Súdwest-Fryslân is vanuit de WoKT een subsidie aanvraag gedaan voor de volgende vier infrastructuur aanpassingen:

1. **Sneek rondweg noord:** aanpassingen van de rotondes om de doorstroming te verbeteren en de aanleg van drie ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer.
2. **Sneek Worp Tjaardastraat:** herinrichting naar een weg met een maximum snelheid van 30 km/u.
3. **Bolsward fietstunnel oprit A7 - N359:** ongelijkvloerse kruising hoofdfietsroute aanleggen met de oprit naar de A7 richting Sneek.
4. **Workum aanleg 3e afslag Workum N359:** realisatie 3e afslag op de N359 ter ontsluiting van de nieuwe woonwijk en recreatiegebied 't Soal en het bedrijventerrein.

Daarnaast kunnen we in onze hedendaagse samenleving niet bestaan zonder mobiliteit. In de afgelopen jaren is een dringende noodzaak ontstaan naar direct up-to-date verkeersinformatie waardoor bestuurders reizen beter kunnen plannen en files of verkeersproblemen kunnen vermijden. Uiteindelijk leidt dit tot een vlottere doorstroming op wegen en levert dit een bijdrage aan een verkeersveilige omgeving. Om dit nog beter te integreren in ons landelijke mobiliteitssysteem is op 1 januari 2025 de Europese wetgeving ingevoerd waarbij Real Time Traffic Information (RTTI) verplicht wordt en dat wegbeheerders actuele mobiliteitsdata digitaal beschikbaar stellen voor serviceproviders en weggebruikers.

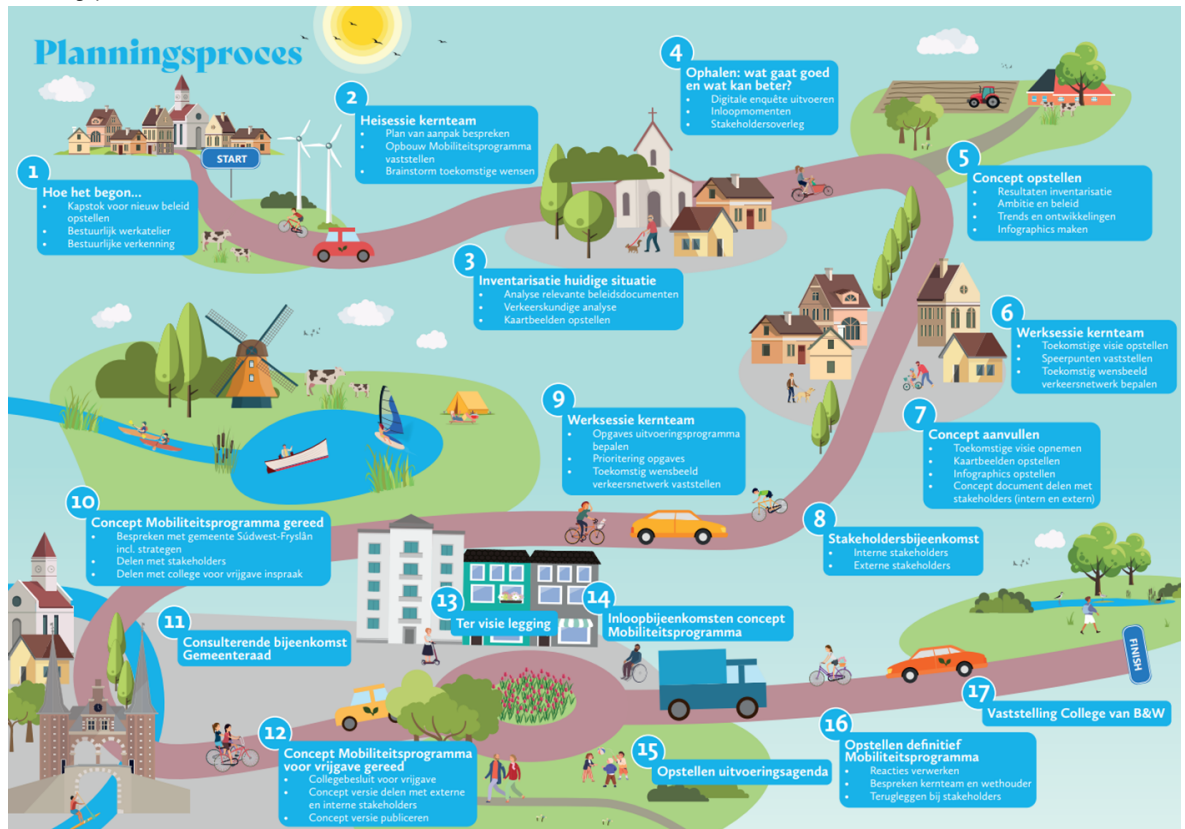
§ 1.5 WERKWIJZE EN COMMUNICATIEPROCES

De looptijd van het Mobiliteitsprogramma is tot 2040. Bij het opstellen van het Mobiliteitsprogramma hebben we inwoners, stakeholders (belanghebbenden), gemeenteraad en het college consulterend betrokken, een belangrijk onderdeel in het proces! Het volledige proces hebben we op de infographic 'Planningsproces' aan het eind van dit hoofdstuk weergegeven. De betrokkenen hebben op verschillende manieren en momenten de kans gekregen om mee te denken en input te leveren. Deze uitkomsten hebben ons een goed beeld gegeven van wat er momenteel speelt op het gebied van mobiliteit onder onze inwoners en binnen de politiek. De komende jaren willen we hiermee aan de slag in ons mobiliteitsbeleid. Verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid zijn hiervoor de rode draad.

§ 1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 nemen we u mee in wat het Mobiliteitsprogramma inhoudt en hoe dit document een plek heeft binnen de bestuurlijke besluitvorming. In hoofdstuk 2 lichten we de hoofdprincipes van het Mobiliteitsprogramma toe en waar de koppeling met het gemeentelijk beleid en de STOMP-V-strategie wordt gemaakt. In hoofdstuk 3 gaan we in op de onderbouwing van keuzes toe die we in de hoofdstukken daarvoor hebben gemaakt. De ruimtelijke beleidskaders en participatie zijn hier onderdeel van. We lichten daarnaast de geografische schaalniveaus van de gemeente toe die we koppelen aan relevante ontwikkelingen. Van hoofdstuk 4 tot en met hoofdstuk 9 werken we de verschillende onderdelen van de STOMP-V-strategie stapsgewijs uit waar we de inzichten en vraagstukken voor iedere modaliteit inzichtelijk maken. Per modaliteit geven we de opgaven weer die we meenemen in het Uitvoeringsprogramma. In hoofdstuk 10 geven we hier richting aan. In de bijlagen is data en achtergrondinformatie opgenomen ter ondersteuning en leesbaarheid van het document.

Planningsproces



Hoofdstuk 2 Leidraad van het Mobiliteitsprogramma

§ 2.1 RODE DRAAD

Het Mobiliteitsprogramma vormt in de komende jaren de rode draad voor het mobiliteitsbeleid in Súdwest-Fryslân. Het is daarom van belang dat dit document richting en ambitie uitstraalt en een leidraad vormt voor de komende jaren. De beleidsuitgangspunten die vanuit de gezamenlijk vastgestelde bestuurlijke koers naar voren komen worden aangestipt. Daarnaast worden de drie hoofdprincipes opgesteld die de leidraad vormen in het Mobiliteitsprogramma. De STOMP-V-strategie heeft vanuit de gemeentelijke ambitie ook een belangrijke rol en krijgt daarom een plek in de verdere uitwerking van de hoofdprincipes.

§ 2.2 KOPPELING MET GEMEENTELIJKE AMBITIE

In de Omgevingsvisie (paragraaf 1.4.2) en gezamenlijk vastgestelde bestuurlijke koers is de gemeentelijke ambitie op het gebied van mobiliteit voor de komende jaren omschreven. Met het Mobiliteitsprogramma willen we op de korte en middellange termijn doelen aansluiten en betreft een nadere uitwerking hiervan. Aangezien de gezamenlijk vastgestelde bestuurlijke koers om de vier jaar geactualiseerd worden, willen we zorgen dat we jaarlijks een controle doen of we met het Mobiliteitsprogramma (en de Omgevingsvisie) de juiste koers blijven volgen op actuele onderwerpen die op dat moment vanuit de gemeentelijke ambitie spelen en belangrijk zijn. Indien nodig worden deze aangevuld en/of aangepast.

Gezamenlijk vastgestelde bestuurlijke koers

De gemeentelijke ambitie op het gebied van mobiliteit is voor de bestuursperiode van 2022-2026 vastgesteld in het Coalitieakkoord 'Grutsk en Tichtby'. Een belangrijk akkoord dat zorgt dat de basis voor de mienskip elke vier jaar op orde is. De onderstaande acties en ambities op het gebied van mobiliteit zijn opgenomen in de bestuurlijke koers.

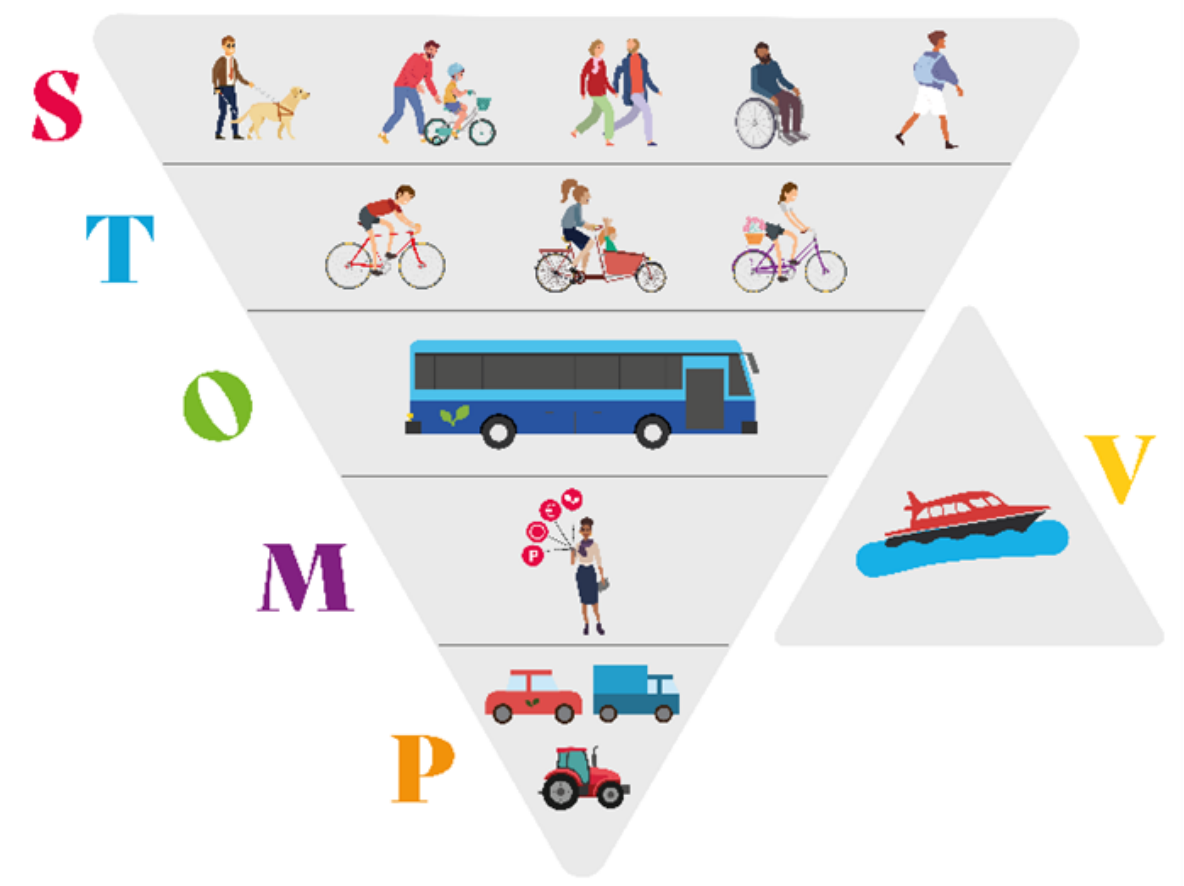
We nummeren deze opeenvolgend door op de drie ambities die vanuit de Omgevingsvisie (paragraaf 1.4.2) naar voren kwamen.

- Zorgen voor verkeersveilige straten en wegen:** aandacht voor (groot) gemotoriseerd verkeer in combinatie met het langzaam verkeer, met aandacht voor de gereden snelheid en de verblijfsgebieden.

- Het realiseren van fietspaden, aanbrengen van verkeersremmende maatregelen, herinrichten van 30 km-zones en het prioriteren van fietsers en voetgangers in binnensteden zijn hier onderdeel van.
5. **Voortzetten van verkeerseducatie:** verandering van het (verkeers)gedrag stimuleren door bijvoorbeeld meer mensen bij elkaar in de auto te krijgen, deelauto's te faciliteren en in te zetten op actieve mobiliteit (wandelen en fietsen) en openbaar vervoer.
 6. **Verbeteren van de doorstroming van het verkeersnetwerk:** verbetering van de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer, openbaar vervoer en het fietsverkeer. Het verbeteren van de hoofdwegen, het tegengaan van sluipverkeer, het onderzoeken of de trein tussen Sneek en Stavoren vaker kan rijden en onderzoeken of fietsers voorrang kunnen krijgen op rotondes binnen de bebouwde kom zijn hier onderdeel van.
 7. **Zorgen voor toegankelijke infrastructuur:** openbare ruimte toegankelijker maken, waarbij mensen met een beperking actief betrokken worden. We werken toe naar het 'Toegankelijkheidsbeleid Openbare Ruimte' in samenwerking met mensen met een beperking.
 8. **Inzetten op innovaties:** onderzoeken van nieuwe vormen van mobiliteit, zoals het onderzoeken van alternatieven van openbaar vervoer in kleine kernen.

§ 2.3 STOMP-V-STRATEGIE

We richten onze mobiliteit binnen de gemeente in volgens de landelijke opkomst van de STOMP-V-strategie (figuur 2), wat staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteit als een dienst, (Personen) auto en Varen. Logistiek en landbouw-verkeer zijn ook belangrijke onderdelen van onze plattelands-gemeente. Deze categorieën worden onder de (personen)auto geschaald. Varen is als een aparte categorie opgenomen. We zijn als Súdwest-Fryslân een grote waterrijke gemeente, dus breiden de landelijke STOMP-strategie met de letter 'V' van varen uit.



Figuur 2: STOMP-V-strategie

STOMP-V is een leidende strategie die binnen de ambities van de omgevingsvisie van de gemeente Súdwest-Fryslân naar voren komen. Bij STOMP-V staan actieve, aantrekkelijke en schone mobiliteitsvormen centraal en krijgt het autogebruik minder prioriteit. Verblijven en ontmoeten zijn belangrijke onderwerpen waardoor de omgevingskwaliteit toeneemt. Het toepassen van deze strategie in centra en woongebieden draagt daarmee bij aan een veilige, toegankelijke, gezonde en leefbare omgeving voor alle weggebruikers.

Voor Sneek is in de Ruimtelijk Strategie Sneek 2050 al een vertaalslag gemaakt. We willen de STOMP-V-strategie stapsgewijs doorvoeren als integrale ontwerpopgave in combinatie met groot onderhoud en de maatregelen die we ten behoeve van de energietransitie en vergroening gaan voeren.

§ 2.4 INTEGRATIE HOOFDPRINCIPES IN AMBITIEDOELEN

Naast de doelstellingen vanuit de Omgevingsvisie (paragraaf 1.4.2) en gezamenlijk vastgestelde bestuurlijke koers (paragraaf 2.2), wordt in hoofdstuk 3 het Mobiliteitsprogramma verder uitgewerkt op basis van relevante ontwikkelingen waar mobiliteit een rol in speelt en/of invloed op kan hebben.

De ambities en geformuleerde doelstellingen in combinatie met de uitgevoerde analyse en uitkomsten vanuit de enquête hebben geleid tot de volgende drie hoofdprincipes als visie voor onze mobiliteit:

- Gastvrij & bereikbaar
- Verkeersveilig & toegankelijk
- Actieve mobiliteit

In de alinea's hierna worden de hoofdprincipes toegelicht. De hoofdprincipes kunnen niet los van elkaar gezien worden. Ze versterken elkaar namelijk onderling. Bij 'Actieve mobiliteit' speelt verkeersveiligheid en toegankelijkheid namelijk ook een belangrijke rol. Daarnaast heeft het ook met de gastvrijheid en bereikbaarheid van de dorpen en steden binnen de gemeente te maken. Ditzelfde geldt bijvoorbeeld ook voor 'Gastvrij & bereikbaar', waarbij veiligheid en toegankelijkheid ook van belang is. De omgeving moet namelijk voor iedereen goed bereikbaar zijn. In de Omgevingsvisie wordt ingezet op een integrale aanpak van de Sustainable Development Goals (SDG's). Voor elk van de drie hoofdprincipes is bepaald aan welke van de global goals het hoofdprincipe een bijdrage levert.

De hoofdprincipes zijn in willekeurige volgorde opgenomen. De hoofdprincipes geven samen een belangrijke invulling aan het realiseren van de ambities en aan een integrale aanpak van de knelpunten. De acties en ambities uit de Omgevingsvisie en gezamenlijk vastgestelde bestuurlijke koers zijn in tabel 1 gekoppeld aan de hoofdprincipes. Deze staan namelijk met elkaar in verbinding.

Integratie acties en ambities vanuit Omgevingsvisie en gezamenlijk vastgestelde bestuurlijke koers in hoofdprincipes	Hoofdprincipes		
	Gastvrij & bereikbaar	Verkeersveilig & toegankelijk	Actieve mobiliteit
1. Gezonde vitale mensen in een gezonde en veilige omgeving		X	X
2. Veerkrachtige wijken, dorpen en steden	X	X	X
3. Duurzaam, energieneutraal en klimaatadaptief			X
4. Zorgen voor verkeersveilige straten en wegen	X	X	X
5. Voortzetten van verkeerseducatie	X	X	X
6. Verbeteren van de doorstroming van het verkeersnetwerk	X		X
7. Zorgen voor toegankelijke infrastructuur	X	X	
8. Inzetten op innovaties	X		X

Tabel 1: Integratie acties en ambities vanuit Omgevingsvisie en gezamenlijk vastgestelde bestuurlijke koers in hoofdprincipes

Het verkeer wordt steeds slimmer. Motorvoertuigen, navigatiesystemen, maar ook mobiele telefoons verzamelen data over de verkeersbewegingen van iedereen. De data kunnen we inzetten voor het analyseren van de verkeersveiligheid en gebruiken voor het sturen van het verkeer(sgedrag).

Nieuwe ontwikkelingen hebben gevolgen voor het verkeer, wat leidt toe aanpassingen aan de bestaande infrastructuur óf dat er nieuwe infrastructuur voor nodig is. Denk bijvoorbeeld aan laadvoorzieningen en mobiliteitshubs. Een verkeerde locatiekeuze kan leiden tot opstoppingen, verkeersonveiligheid en parkeerproblemen. Dit gaat ten koste van de bereikbaarheid en leefbaarheid.

In de nieuwe ontwikkelingen, maar ook bij herinrichtingen, zorgen we dat onze infrastructuur in goede staat is en zoveel mogelijk voldoet aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig. We faciliteren hiermee goede, veilige en herkenbare voorzieningen om van A naar B te komen. Goede infrastructuur zorgt voor een hogere mate van verkeersveiligheid en voor comfortabel gebruik.

We willen het gebruik van openbaar vervoer stimuleren door één of meerdere buslijnen te laten rijden over de hoofdstructuur van de gemeente. De hoofdstructuur is namelijk bedoeld voor het gemotoriseerd verkeer waar doorstromen voorop staat. Zo beperk je overlast in de verblijfsgebieden (30 en 60 km/uur straten) waar de prioriteit ligt op het langzame verkeer.

Verkeer is altijd innovatief en in beweging. Nieuwe ontwikkelingen hebben gevolgen voor het verkeerssysteem en de totale inrichting van de openbare ruimte. Een nieuwe mobiliteitsvorm vraagt soms om een aanpassing in de openbare ruimte. Het is noodzakelijk om de consequenties van het gebruik inzichtelijk te maken.

In het voortraject van toekomstige projecten willen we belanghebbenden betrekken om alle belangen in beeld te krijgen om tot een goede afweging te komen. Samenwerken geeft hierin meerwaarde. We kunnen niet alles alleen doen. Er is een goede afstemming nodig waarbij iedereen zich betrokken voelt en de gekozen maatregel uitlegbaar is.

Gastvrij & bereikbaar

Iedereen is welkom in een bereikbare gemeente



Doelen

1. Slimmer inzetten van verkeersdata
2. Betere locatiekeuze bij nieuwe ontwikkelingen
3. Niet meer infrastructuur, maar betere infrastructuur
4. Verminderen gemotoriseerd verkeer in verblijfsgebieden door hoofdwegen aantrekkelijker te maken en buslijnen laten rijden over ring
5. Verbeteren inpassing nieuwe mobiliteitsvormen
6. Versterken partnerschap bij verkeersvraagstukken

Hoe willen we het gaan doen?

1. Het continu verzamelen van (open) data en dit bij elkaar brengen naar een eigen verkeersveiligheidsmonitor.
2. Vroegtijdig om tafel met de plannen. Bij ruimtelijke ideeën de verkeerskundige aspecten vanaf de start mee laten wegen.
3. Uitgangspunt is Duurzaam Veilig. Weginrichting in overeenstemming brengen met de wegen categorisering.
4. Doorstroming op ring verbeteren, oog houden voor de verkeersveiligheid en afstemmen met provincie en vervoerders voor opstellen van OV-lijnen.
5. Onderzoek en toetsing van (on)mogelijkheden.
6. Structureel overleggen en samen verantwoordelijk voelen voor verkeer.

Levert een bijdrage aan de volgende acties en ambities:

2. Veerkrachtige wijken, dorpen en steden
4. Zorgen voor verkeersveilige straten en wegen
5. Voortzetten van verkeerseducatie
6. Verbeteren van de doorstroming van het verkeersnetwerk
7. Zorgen voor toegankelijke infrastructuur
8. Inzetten op innovaties



1
Duurzaam
Leven

7
Duurzaam
Milieu

9
Duurzaam
Toekomst

Vanaf 2030 willen we nul verkeersdoden en het aantal jaarlijkse verkeersslachtoffers terugdringen. Om dit te behalen, willen we inzetten op het beïnvloeden van het verkeersgedrag en vergroten van de verkeersveiligheid. Verkeersongevallen worden in beperkte mate veroorzaakt door het voertuig zelf (denk aan motorische problemen of een lekke band), maar voornamelijk door de omgeving en menselijk handelen.

Bij het uitvoeren van verkeersmaatregelen moet een samenspel van de drie E's het uitgangspunt zijn, namelijk:

- **Engineering (infrastructuur):** het ontwerp van voertuig, weg en omgeving.
- **Education (educatie):** het veranderen van kennis, vaardigheden en houding.
- **Enforcement (handhaving):** het opstellen, bekendmaken en handhaven van regels.

Bij het uitvoeren van verkeersmaatregelen moet een samenspel van de drie E's het uitgangspunt zijn die elkaar versterken, namelijk:

Toegankelijkheid is naast verkeersveiligheid ook een belangrijk aspect. Iedereen moet namelijk de mogelijkheid hebben om veilig en comfortabel van A naar B te komen, dus ook de mensen met een beperking moeten in staat zijn om volwaardig deel te nemen aan de samenleving. Hier is ook het VN-verdrag voor afgesloten. Mensen worden ouder en zijn langer mobiel op welke wijze dan ook. Dit vergt aanpassing van ons denken en zeker ook van de omgeving. Iedereen, ook jongere mensen, mindervaliden moeten deel kunnen nemen aan het verkeer. Mensen met een beperking willen we graag betrekken bij ontwikkelingen en aanpassingen in de omgeving.

Verkeersveilig & toegankelijk

Iedereen kan veilig van A naar B



Wat willen we doen?

1. Nul verkeersdoden en aantal ongevallen terugdringen
2. Optimale balans tussen educatie, handhaving en inrichting
3. Versterken van de toegankelijkheid

Hoe willen we het gaan doen?

1. Het aantal verkeersongevallen vergt een aanzienlijke daling. Om een slachtoffervrij verkeerssysteem te realiseren zetten we in op de risicoanalyses Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030.
2. Uitgangspunt bij verkeersmaatregelen is het samenspel tussen engineering, education en enforcement.
3. Toetsen van nieuwe ontwikkelingen (a.h.v. Toegankelijkheidsbeleid Openbare Ruimte gemeente Súdwest-Fryslân) en aanpassen van de bestaande openbare ruimte zodat iedereen ongehinderd kan deelnemen aan het verkeer.

Levert een bijdrage aan de volgende acties en ambities:

1. Gezonde vitale mensen in een gezonde en veilige omgeving
2. Veerkrachtige wijken, dorpen en steden
4. Zorgen voor verkeersveilige straten en wegen
5. Voortzetten van verkeerseducatie
7. Zorgen voor toegankelijke infrastructuur



Wij willen de komende jaren het fiets- en wandelnetwerk in onze gemeente optimaliseren, waardoor het gebruik ervan gestimuleerd wordt. De gewone fiets zou de auto kunnen vervangen op een afstand tot 10 kilometer en de e-bike, speed pedelec en fatbike zelfs tot 20 kilometer.

Een gezonde en natuurlijke omgeving nodigt uit om te lopen en fietsen. Actieve mobiliteit komt lichaam en geest ten goede en is gezonder en beter voor het milieu. Ook nemen deze vervoersvormen minder ruimte in beslag dan gemotoriseerd verkeer. Niet alleen op straat, maar ook de parkeerplaatsen.

In de centrum- en verblijfsgebieden willen we de fietsers en voetgangers op één zetten. Een logisch vervolg hiervan is dat we het gemotoriseerd verkeer vanuit de kernen waar mogelijk naar de ring willen verplaatsen om de leefbaarheid en verkeersveiligheid binnen de kernen te vergroten. We willen voor het gemotoriseerd verkeer een goed alternatief bieden om van A naar B te komen. Vele weggebruikers maken namelijk van oudsher gebruik van directe routes dwars door kernen heen. Te veel doorgaand verkeer door de centra van kernen zorgt voor onnodige drukte en daarmee gepaarde overlast. Dit willen we ontmoedigen. Toegang voor bewoners en bevoorrading met gemotoriseerd verkeer blijft mogelijk.

Actieve mobiliteit

Door meer in te zetten op de fiets en voetganger



Wat willen we doen?

1. Fiets- en wandelnetwerk optimaliseren
2. In centrum- en verblijfsgebieden staan fietsers en voetgangers op één
3. Leefomgeving gezonder maken, zodat deze uitnodigt tot lopen en fietsen

Hoe willen we het gaan doen?

1. Inrichtingseisen voor het fiets- en wandelnetwerk opstellen en fiets- en wandelroutes opwaarderen/laten voldoen aan de inrichtingseisen.
2. Verbeteren fietsvoorzieningen, directe, veilige en comfortabele fietsroutes. Bij de inrichting ontwerpen vanuit de fiets en de voetganger waarbij de auto echt te gast is en ondergeschikt zal zijn. Routes voor de fiets of lopend zijn korter en sneller dan met de auto.
3. Zoek combinaties bij nieuwe aanleg, ontwikkelingen en onderhoud. Kijk hierbij wat wenselijk is in plaats van het minimaal noodzakelijke.

Levert een bijdrage aan de volgende acties en ambities:

1. Gezonde vitale mensen in een gezonde en veilige omgeving
2. Veerkrachtige wijken, dorpen en steden
3. Duurzaam, energieneutraal en klimaatadaptief
4. Zorgen voor verkeersveilige straten en wegen
5. Voortzetten van verkeerseducatie
6. Verbeteren van de doorstroming van het verkeersnetwerk
8. Inzetten op innovaties



Hoofdstuk 3 Onderbouwing van de keuzes

3.1 UITWERKING KEUZES

In hoofdstuk 1 en 2 hebben we bepaald welke route we gaan volgen en de bijbehorende keuzes die we hiervoor hebben gemaakt. We volgen de beleidsstructuur van de gemeente Súdwest-Fryslân en houden ons vast aan de relatie die het Mobiliteitsprogramma heeft met de Omgevingsvisie en gezamenlijk vastgestelde bestuurlijke koers. We hebben de hoofdprincipes vastgesteld die de basis vormen voor onze visie die we de komende jaren op onze mobiliteit hebben, waarbij we de STOMP-V-strategie hanteren.

In dit hoofdstuk werken we deze keuzes verder uit. We willen met ons Mobiliteitsprogramma aansluiten op eerder vastgesteld beleid en vinden de mening van onze inwoners en stakeholders, dé kenners van onze gemeente, belangrijk! Het Mobiliteitsprogramma moet daarnaast een positie krijgen binnen de geografische schaalniveaus die we in ons gemeentelijk beleid hanteren. Ook is mobiliteit continu in beweging en willen we inspelen en aansluiting zoeken op relevante (ruimtelijke) ontwikkelingen waar we de komende jaren actief grip op willen blijven houden. Deze koppelen aan we de geografische schaalniveaus.

3.2 RUIMTELIJKE BELEIDSKADERS (DATA ANALYSE)

Om het Mobiliteitsprogramma aan te laten sluiten op eerder vastgesteld lokaal (gemeente Súdwest-Fryslân en buurgemeenten), provinciaal en landelijk (mobiliteits)beleid, zijn bestaande relevante beleidsdocumenten van de afgelopen jaren geïnventariseerd, zoals de Ruimtelijke Strategie 2050 (Fryslân en Sneek) en Regio Deal Zuidwest-Friesland 2024-2028. In bijlage II is de volledige lijst met beleidskaders opgenomen die gebruikt zijn voor het opbouwen van het Mobiliteitsprogramma.

Het beleid is getoetst aan de actualiteit van ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen en dit is gebruikt voor het fundament van het Mobiliteitsprogramma voor Súdwest-Fryslân (hoofdstuk 3). Overkoepelend richt het beleid zich op een verkeersveilige, leefbare en optimaal bereikbare gemeente. Deze drie hoofdprincipes komen in het beleid van de buurgemeenten ook naar voren, waarbij extra aandacht is voor duurzaamheid.

3.3 RELATIE MET OMGEVING (PARTICIPATIE)

3.3.1 Belang van inwoners

Onze inwoners hebben dagelijks te maken met Mobiliteit. Dit zowel onderweg als in de eigen directe leefomgeving. Het is daarom belangrijk om goed naar de inwoners van onze gemeente te luisteren en waar het kan de mobiliteit in de gemeente aangenamer te maken. De feedback die we gekregen hebben, hebben we zo goed als mogelijk een plekje binnen het Mobiliteitsprogramma gegeven.

In het eerste kwartaal van 2024 hebben we een enquête uitgevoerd om de inwoners van de gemeente Súdwest-Fryslân de mogelijkheid te bieden om zowel positieve als negatieve feedback te geven op het gebied van verkeer. In totaal hebben 826 inwoners hier gehoor aan gegeven en hun knelpunten en kansen doorgegeven. De resultaten zijn in de infographic in bijlage III samengevat, waarbij verkeersveiligheid, voetpaden, het fietsnetwerk en parkeren belangrijke thema's zijn. Door de feedback die we hiermee ophalen serieus op te pakken, kan waar mogelijk worden ingespeeld op de wensen en ergernissen van onze inwoners. We hebben de inwoners door middel van inloopavonden de kans gegeven nadere toelichting te geven.

We zijn ons bewust dat een enquête een momentopname is. Mobiliteit blijft de komende jaren, ook door alle ruimtelijke ontwikkelingen die spelen, in beweging. Daarom is het des te belangrijker dat we met de inwoners van de gemeente in gesprek blijven. We zoeken daarom ook de verbinding met andere uitkomsten van enquêtes, zoals die van de Nota Openbare Ruimte met betrekking tot het onderhoud van de openbare ruimte die eind 2024 uitgevoerd is. Aandachtspunten die hieruit voortkomen nemen we mee.

3.3.2 Stakeholdersbijeenkomst

Naast de inwoners van de gemeente hebben relevante organisaties en buurgemeenten de kans gekregen om in een vroegtijdig stadium mee te denken over de inhoud van het Mobiliteitsprogramma. We hebben hiervoor twee stakeholdersbijeenkomsten georganiseerd. De eerste ging over 'wat is actueel en belangrijk' en de tweede was een reactiemogelijkheid op de eerste conceptversie. Daarnaast waren ze ook welkom tijdens de inloopavonden om hun bijdrage te leveren. De uitkomsten van de twee stakeholdersbijeenkomsten zijn in bijlage VI terug te vinden.

3.3.3 Consulterende bijeenkomst gemeenteraad

Voor de raads- en commissieleden van de gemeenteraad hebben we een consulterende sessie georganiseerd. We hebben een presentatie gegeven over de hoofdlijnen van het Mobiliteitsprogramma en welke inhoud we vanuit de samenleving (bewoners en stakeholders) opgehaald hebben. Na de presentatie was er ruimte voor vragen en zijn we overgegaan naar de (interactieve) consultatie over de opgaven van mobiliteit tot 2040 voor onze gemeente.

3.4 MOBILITEIT OP VERSCHILLENDE GEOGRAFISCHE SCHAALNIVEAUS

1. Verbindingen nationaal en internationaal

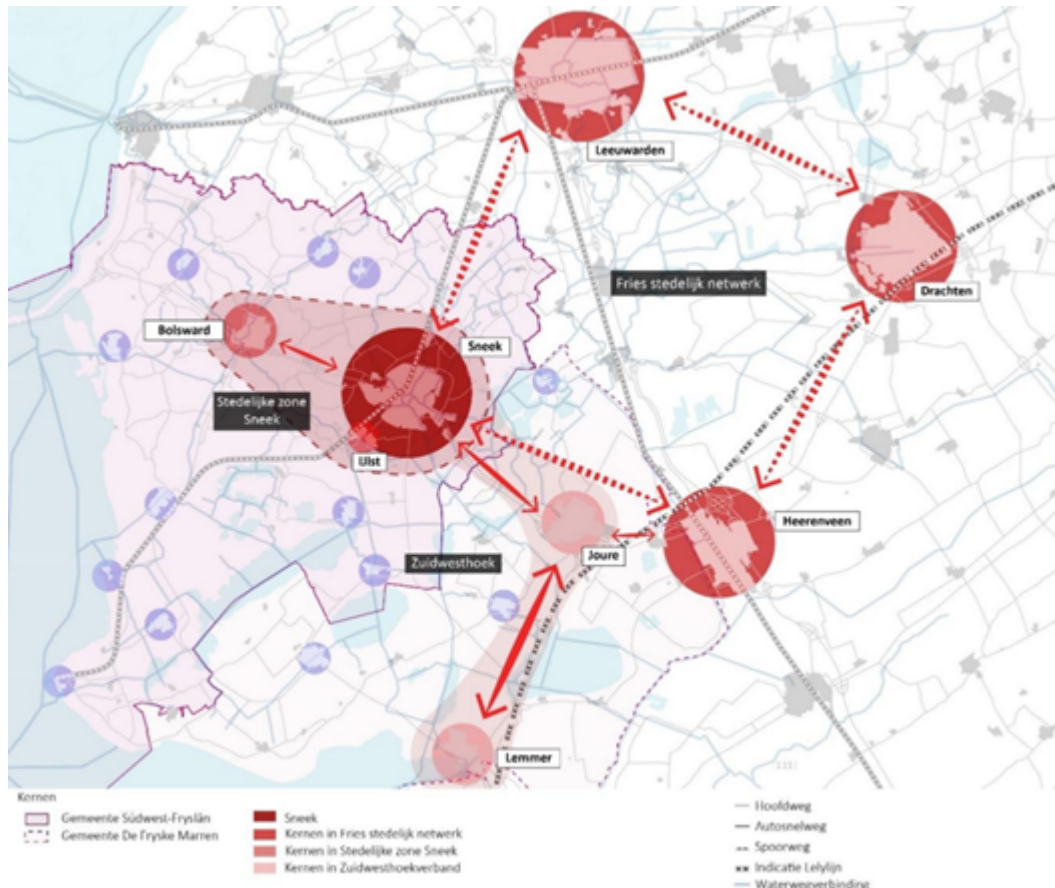
In de toekomst willen we de gemeente sterker verbinden op (inter)nationaal gebied. We willen er voor zorgen dat de gemeente goede aansluiting heeft met de rest van Nederland. Door hier op in te zetten vergroten we de mobiliteitsmogelijkheden voor onze inwoners en maken we de gemeente een aantrekkelijke woon/werk-gemeente. Daarnaast geeft het investeren in de (inter)nationale verbinding en aansluiting zoeken met bredere nationale en Europese infrastructuurnetwerken een impuls voor onder andere de economie, onderwijs en recreatie binnen onze gemeente. Door middel van goede verbindingen met de rest van Nederland en het buitenland, wordt het economisch aantrekkelijker voor nieuwe en bestaande bedrijvigheid en kan de belangrijke regiofunctie op het gebied van onderwijs en andere voorzieningen behouden en versterkt worden. Door daarnaast de omgevingskwaliteit van het landschap in te zetten, kan de recreatieve sector een boost krijgen.

2. Verbinding met Noord-Nederland

Súdwest-Fryslân is een onderdeel van Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN). Een goede samenwerking met Noord-Nederland versterkt zowel de kwaliteiten van onze gemeente als die van de regio. We willen ervoor zorgen dat Súdwest-Fryslân een belangrijke schakel in deze regio is, waardoor het een aantrekkelijke gemeente is en blijft om in te wonen, werken en recreëren. Hierbij is het belangrijk om niet alleen te investeren in de verbindingen binnen de provincie Fryslân, maar ook in de verbindingen met Groningen, Drenthe, Overijssel, Flevoland en Noord-Holland.

3. Verbinding met Fries Stedelijk Netwerk

Sneek is één van de grootste plaatsen van Fryslân en een belangrijke centrumstad in de Zuidwesthoek van de provincie. Met een verzorgingsgebied van ruim 150.000 inwoners is het een belangrijke schakel binnen Fryslân en daarom onderdeel van het Fries Stedelijk Netwerk (figuur 3). Naast Sneek behoren Leeuwarden, Drachten en Heerenveen hiertoe. Binnen Noord-Nederland vormt Het Fries Stedelijk Netwerk en de kernen eromheen een 'Daily Urban System' (DUS). Tussen deze steden is er dagelijks van mensen binnen een systeem van wonen, werken en voorzieningen. Door in te zetten op een goede verbinding met de andere drie steden zorgen we ervoor dat Súdwest-Fryslân een sterke positie krijgt binnen het Fries Stedelijk netwerk, waarbij er aandacht is voor de lokale demografische ontwikkelingen. Dit geeft ook belangrijke aanknopingspunten om stedelijk gebied, regiokernen en kleine kernen in samenhang te versterken en bijvoorbeeld voorzieningen te positioneren. Voor Sneek is in de Ruimtelijk Strategie Sneek 2050 al een vertaalslag gemaakt.



Figuur 3: Positionering van Súdwest-Fryslân binnen het Fries Stedelijk Netwerk

Het Fries Stedelijk Netwerk is in belangrijke mate motor van de regio en een sterke onderlinge relatie tussen het Fries Stedelijk Netwerk en de regio maakt het een aantrekkelijke vestigingslocatie voor bedrijven en mede daardoor een fijne woon- en leeflocatie voor onze (toekomstige) inwoners. Daarnaast versterkt een goede samenhang in (mobiliteits)verbindingen tussen Leeuwarden, Heerenveen en Drachten ook de kracht van de stedelijke zone tussen Sneek, Bolsward en IJlst. De rest van de gemeente profiteert mee van de innovatie en bedrijvigheid binnen het Fries Stedelijk Netwerk en vult het aan met een verscheidenheid aan voorzieningenkernen en kleinere kernen.

4. Verbinding tussen 9 voorzieningenkernen

Binnen de gemeente kennen we 9 voorzieningenkernen. Naast Sneek, Bolsward en IJlst in de Stedelijke Zone Sneek zijn dat Hindeloopen, Heeg, Workum, Wommels, Koudum en Makkum. Deze kernen zijn strategische plaatsen binnen onze gemeenten met voldoende voorzieningen. De verbindingen tussen deze kernen versterken de onderlinge kracht van de kernen. Door de verbindingen aan te sluiten op de bredere infrastructurele verbindingen realiseren we een sterk regionaal netwerk dat voorziet in de stedelijke en meer landelijke functies voor een groot buitengebied.

5. Verbinding binnen de gemeente

De gemeente heeft natuurlijk nog veel meer kernen, in totaal zelfs 89. In al deze kernen wonen mensen, voor wie het goed mogelijk moet zijn om zich te verplaatsen. De verbinding met de voorzieningen is hierbij van groot belang. Daarom willen we extra aandacht vestigen op de bereikbaarheid van de meer stedelijke functies, zoals werk en gezondheidszorg vanuit alle delen van de gemeente. Tussen de kernen ligt de focus op een goede bereikbaarheid van lokale voorzieningen, zoals basisscholen en ontmoetingsplekken. Binnen de kernen willen we zorgen voor toegankelijkheid, leefbaarheid en veiligheid zodat woonwijken en centrumgebieden fijne gebieden zijn om te verblijven. Hier ligt ook een belangrijke relatie met de ligging aan het water en de daaraan gekoppelde ambities voor bijvoorbeeld het varen. We hebben ook veel recreatiegebieden in onze gemeente, zoals De Potten bij Sneek, 't Soal in Workum, de Holle Poarte in Makkum, en gebieden in Hindeloopen, Stavoren en Oudega. Een goede verbinding naar deze recreatiegebieden zorgt voor een impuls voor het toerisme binnen onze gemeente.

3.5 RELEVANTE (RUIMTELIJKE) ONTWIKKELINGEN

3.5.1 Belangrijkste onderwerpen en ontwikkelingen

Eerder in dit hoofdstuk zijn de ruimtelijke beleidskaders en de wens van de omgeving inzichtelijk gemaakt. Deze vormen, samen met de mobiliteitsambities die in de Omgevingsvisie (paragraaf 1.4.2) en gezamenlijk vastgestelde bestuurlijke koers (paragraaf 2.2) omschreven staan, een belangrijke basis voor het Mobiliteitsprogramma. Naast dat het Mobiliteitsprogramma moet aansluiten op bestaand beleid is het ook goed om vooruit te kijken. De wereld van mobiliteit is continu in beweging en kent verscheidene trends en ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen vormen kansen, maar ook bedreigingen voor Súdwest-Fryslân. Door hier vroegtijdig op in te spelen zorgen we voor toekomstbestendig beleid dat het Mobiliteitsprogramma ambitie uitstraalt en nog jaren meekan.

De volgende ontwikkelingen worden beschreven:

1. Optimale bereikbaarheid en betrouwbare reistijd
2. Verkeer en vervoer over water
3. Leefbare en verkeerveilige gemeente
4. Mens centraal
5. Bereikbaarheid landelijk gebied
6. Verstedelijkingspropositie
7. Nieuwe vormen van mobiliteit
8. Aansluiten Lelylijn op Fries Stedelijk Netwerk

In deze paragraaf worden de belangrijkste onderwerpen en ontwikkelingen die relevant zijn voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente verder uitgewerkt. We zorgen hierbij voor een goede koppeling naar de verschillende geografische schaalniveaus op het gebied van mobiliteit (paragraaf 3.4).

3.5.2 Optimale bereikbaarheid en betrouwbare reistijd

Een belangrijk speerpunt in huidige beleidsdocumenten is de 'Friese mienskip'. Mienskip focust zich op de zelfredzaamheid door onderlinge afhankelijkheid en verbondenheid van de mensen in de dorpen. Een belangrijk, veel terugkomend, thema is hierbij de vervoersarmoede. Vervoersarmoede houdt in dat het gebrek aan vervoersmogelijkheden mensen verhindert om zich te verplaatsen naar plekken waar ze willen zijn, wat hun economische en sociale activiteiten belemmert. Landelijk zien we steeds vaker dat de mogelijkheid van verplaatsing, met name in plattelandsgemeenten, onder druk komt te staan en dat de bereikbaarheid van zowel publieke (school, ziekenhuis) als commerciële (winkels, diensten) voorzieningen afneemt. Dit geldt ook voor Súdwest-Fryslân. Uit onderzoek van het CBS uit 2020 blijkt namelijk dat 8,2% van de huishoudens in onze gemeente een hoog risico heeft op vervoersarmoede. Dit is een verontrustende ontwikkeling waar we aandacht voor moeten hebben in onze gemeente. De ambitie vanuit de beleidskaders is om daarom om in te zetten op de optimale bereikbaarheid. In paragraaf 3.4 wordt nader ingegaan op de ontwikkeling van de bereikbaarheid in het landelijk gebied.

De relevante ontwikkelingen binnen 'optimale bereikbaarheid en betrouwbare reistijd' maken onderdeel uit van de volgende geografische schaalniveaus:

1. Verbinding met Nederland (en internationaal)
2. Verbinding met Noord-Nederland
3. Verbinding met Fries Stedelijk Netwerk
4. Verbinding met 9 voorzieningencentra's
5. Verbinding binnen de gemeente

Het is van belang om te zorgen dat we in onze gemeente niet alleen afhankelijk worden van de auto. Alternatieven moeten voorhanden zijn om de gemeente voor iedereen bereikbaar te houden en vervoersongelijkheid tegen te gaan. Het fietsgebruik dient hierbij zoveel mogelijk gestimuleerd te worden, aangezien een elektrische fiets een steeds populairder alternatief wordt voor de auto. Hierbij zijn ook de verbindingen tussen de kleine kernen van belang, waarbij recreatief gebruik van de routes ook een belangrijk onderdeel is. De mienskip speelt ook een belangrijke rol in het gezamenlijk voorzien van vervoer voor ouderen en schoolgaande kinderen.

3.5.3 Verkeer en vervoer over water

De relevante ontwikkelingen binnen 'verkeer en vervoer over water' maken onderdeel uit van de volgende geografische schaalniveaus:

2. Verbinding met Noord-Nederland
4. Verbinding met 9 voorzieningskernen
5. Verbinding binnen de gemeente

In onze gemeente leven we al eeuwen samen met het water. Het speelt daarom ook een grote rol in de toeristische sector, maar het biedt ook kansen voor de gemeente om de ontwikkeling van verkeer en vervoer over water verder te ontwikkelen. De ligging van de gemeente aan het Prinses Margrietkanaal en andere belangrijke vaarwegen zijn voorbeelden waar kansen liggen voor vervoer over water. Ook liggen er nadrukkelijk kansen voor een zogenoemde 'Blue Mobility'-aanpak, wat het personenvervoer over water betreft (zie ook paragraaf 9.4). Bij het opwaarderen van water naar vaarwater is het van belang om rekening te houden dat de technische aspecten om het hiervoor geschikt te maken ook onderhoud vergen.

3.5.4 Leefbare en verkeersveilige gemeente

Verkeersveiligheid binnen de gemeente

In de afgelopen vijf jaar zijn er bijna 2.000 verkeersongevallen geregistreerd binnen onze gemeente. Landelijk, maar ook in onze gemeente wordt er veel geïnvesteerd om de verkeersveiligheid te verhogen en het aantal verkeersslachtoffers en -doden terug te dringen.

Zo ligt binnen de kernen de focus op het verbeteren van de leefbaarheid. Qua mobiliteit wordt hier gekeken naar mogelijkheden om langzaam verkeer te prioriteren boven gemotoriseerd verkeer (STOMP-V-strategie, paragraaf 2.3). In steeds meer steden en dorpen wordt de maximum snelheid afgewaardeerd om de veiligheid te verbeteren. In verblijfsgebieden gaat het vaak om een verlaging van 50 km/uur naar 30 km/uur.

Door binnen de bebouwde kom maximaal 30 km/uur te rijden wordt er een veiligere woon- en leefomgeving gecreëerd en wordt actieve mobiliteit gestimuleerd. Een lagere snelheid zorgt er daarnaast voor dat kwetsbare doelgroepen en mensen met een beperking veiliger kunnen oversteken. Daarnaast is het van belang om inwoners nog meer mee te nemen door middel van participatie en zeggenschap te laten krijgen over de ontwikkeling van de infrastructuur en hun eigen woon- en leefomgeving.

De steeds groter wordende afstand tot voorzieningen en de bezorgeconomie die het online winkelen teweeg brengt zijn belangrijke punten van aandacht. De vergrijzing van onze bevolking en de verandering in het zorgstelsel vraagt tegelijkertijd om langere zelfredzaamheid bij ouderen die zich (veilig) moeten kunnen verplaatsen.

Verkeersveiligheid binnen schoolomgevingen

Kinderen moeten veilig en naar school kunnen, zowel naar het basis- en voortgezet onderwijs als naar vervolgopleidingen binnen en buiten onze gemeente. Het waarborgen van de verkeersveiligheid bij schoolomgevingen voor kinderen heeft dan ook prioriteit. Om de schoolomgevingen extra te attenderen bij de verkeersdeelnemers wordt er ingezet op 'Julie' straatmeubilair (zie voorbeeld in de afbeelding hiernaast). Daarnaast hebben we in de afgelopen jaren de campagne 'Check je meter, 30 is beter' uitgerold in onze gemeente om meer aandacht te vragen voor de rijsnelheid in de kernen. Deze campagne is onderdeel van een verkeersveiligheidsplan, wat onder andere in samenwerking was met VVN.

De relevante ontwikkelingen binnen 'leefbare en verkeersveilige gemeente' maken onderdeel uit van de volgende geografische schaalniveaus:

3. Verbinding met Fries Stedelijk Netwerk
4. Verbinding met 9 voorzieningenkernen
5. Verbinding binnen de gemeente

3.5.5 Mens centraal

Vergrijzing

Jaarlijks worden mensen steeds ouder en neemt de oudere bevolking landelijk toe. Deze vergrijzing is ook zichtbaar in onze gemeente. In de afgelopen 10 jaar is het aandeel 65-plussers toegenomen van minder dan 20% naar 24,3% (bron: CBS). De oudere doelgroep, samen met kinderen en mensen die een beperking hebben, zijn kwetsbaar en deelname aan het verkeer kan daardoor minder veilig zijn en zelfs leiden tot onthouding van deelname aan het verkeer. Ook zien we dat ouderen het wonen in een omgeving met weinig voorzieningen verruilen voor een omgeving met meer voorzieningen, zoals de stedelijke zone Sneek-Bolsward-IJlst. Voorzieningen voor deze doelgroep moeten bereikbaar zijn en vooral ook blijven in de toekomst.

Ontgroening

Naast vergrijzing zien we bij de jongeren ook een trend, namelijk ontgroening. De jongeren nemen in aandeel af in de bevolking als gevolg van het geboortecijfer. Dit valt ook terug te zien in de landelijke omgeving. Hier wonen relatief minder jongeren dan volwassenen. Dit zal uiteindelijk ook leiden tot vergrijzing, maar heeft bijvoorbeeld ook op kortere termijn de vermindering van scholen en voorzieningen als gevolg, met als effect verdere verplaatsingen.

De relevante ontwikkelingen binnen 'mens centraal' maken onderdeel uit van de volgende geografische schaalniveaus:

3. Verbinding met Fries Stedelijk Netwerk
4. Verbinding met 9 voorzieningenkernen
5. Verbinding binnen de gemeente

3.5.6 Bereikbaarheid landelijk gebied

Van platteland naar voorzieningenkernen

Súdwest-Fryslân is een grote en dunbevolkte gemeente. De meeste voorzieningen zijn te vinden in één van de negen voorzieningenkernen. Voor inwoners van andere kleinere kernen kan hierdoor de afstand tot voorzieningen groot zijn. Daarnaast staat ook het gebruik en de beschikbaarheid van openbaar vervoer in de buitengebieden onder druk. Als gevolg hiervan zien we vervoersarmoede en autoafhankelijkheid onder onze inwoners. Steeds meer mensen kiezen of zijn hierdoor genooddaakt om in de steden en grotere kernen te gaan/blijven wonen. Aan de andere kant zien we ook een grote behoefte bij jongeren (en ook ouderen) om in het dorp te blijven wonen. In ons nieuwe woonbeleid kiezen we er daarom nadrukkelijk voor om ook in de kleine kernen woningbouw mogelijk te maken. De afgelopen jaren hebben we ook al in kleine kernen woningbouw gestimuleerd, geïnitieerd of gefaciliteerd. Voor de inwoners van de kleinere kernen is de verbinding met de voorzieningenkernen van groot belang.

Autobezit

De cijfers van het autobezit van het CBS weerspiegelen ook dat het thema bereikbaarheid in het landelijk gebied speelt. Het autobezit op het platteland is namelijk aanzienlijk hoger dan in de stedelijke zone. Naar verwachting blijft de auto in het landelijk gebied in de komende jaren dominant. Dit heeft onder meer te maken met de relatief grote reisafstanden en het beperkte aanbod van alternatieve vervoersmiddelen.

Thuiswerken

Een trend die tijdens de coronapandemie is ontstaan en nog steeds speelt is het thuiswerken. We zien steeds vaker dat mensen in Fryslân (komen) wonen en in de Randstad werken. Hierdoor zien we langer woon-werkritten, maar het thuiswerken zorgt ook voor minder verplaatsingen op het hoofdwegennet. Het werken wordt steeds meer verbonden met technologie wat zich in de toekomst zal blijven ontwikkelen. Hierdoor wordt het werken steeds minder tijd- en plaatsgebonden, wat effect heeft op de vestigingsplaatsen en daarmee op mobiliteit.

Gastvrijheidseconomie

De relevante ontwikkelingen binnen 'bereikbaarheid landelijk gebied' maken onderdeel uit van de volgende geografische schaalniveaus:

1. Verbinding met Nederland (en internationaal)
2. Verbinding met Noord-Nederland
3. Verbinding met Fries Stedelijk Netwerk
4. Verbinding met 9 voorzieningskernen
5. Verbinding binnen de gemeente

De gemeente zet in op een activerende gastvrijheidseconomie die mensen verbindt met cultuur, natuur en elkaar. De (gewenste) groei van deze economie vraagt om een goede beleving van de Friese omgeving met aantrekkelijke dorpen en steden. Prioriteit voor fietsers en voetgangers in binnensteden en het vermijden van doorgaand verkeer door de dorpen kunnen hier qua beleving van het leefklimaat een sterke bijdrage aan leveren. Daarnaast is het voor het (recreatief) fietsverkeer van belang dat er een uitgebreid fiets(paden)netwerk beschikbaar is tussen de kernen en in het landelijk gebied die voldoende onderhouden wordt (niveau Basis).

3.5.7 Verstedelijkingspropositie

Woningbouwambitie

De gemeente Súdwest-Fryslân staat de komende jaren voor een stevige ruimtelijke opgave. Voor wonen wordt in het woningbouwprogramma 2022-2031 gekoerst op de bouw van 3.200 woningen binnen de gemeente tot 2031, met prioriteit voor aandachtsgroepen. Ook daarna wordt nog een groei verwacht. Dit zorgt ook voor verdichting van de stedelijke gebieden, waardoor op een andere manier naar stedelijke inrichting en naar mobiliteit gekeken wordt. Temeer omdat ook andere stedelijke functies (werken, voorzieningen, energie) de ruimte vraag toeneemt. Een goede inpassing van wonen in combinatie van groen, water en klimaatadaptatieve maatregelen zal aan belang winnen. Daarnaast worden door de versnelde groei van de stedelijke populatie hogere eisen gesteld aan de infrastructuur in en rondom de stedelijke zone. Voor Sneek is in de Ruimtelijk Strategie Sneek 2050 al een vertaalslag gemaakt.

Klimaatadaptatie

Langere periode van droogte en het toenemende wateroverlast vragen om klimaatadaptatie van onze infrastructuur en verandering hoe we met onze mobiliteit omgaan. Klimaatverandering vergroot de noodzaak voor verduurzaming. De mobiliteitssector is goed voor ongeveer 35-40% van de totale CO₂-uitstoot van de gemeente. In de 'Klimaatagenda SWF 2022' staat het streven om de CO₂-productie ten opzichte van 1990 te halveren. Fossielvrije brandstoffen, materiaalgebruik in infrastructuurmaatregelen en transport over water zijn thema's die hier positieve invloed op kunnen hebben.

De relevante ontwikkelingen binnen 'verstedelijkingspropositie' maken onderdeel uit van de volgende geografische schaalniveaus:

1. Verbinding met Nederland (en internationaal)
2. Verbinding met Noord-Nederland
3. Verbinding met Fries Stedelijk Netwerk
4. Verbinding met 9 voorzieningskernen
5. Verbinding binnen de gemeente

Naast deze thema's kan vergroening van stedelijke gebieden een oplossing bieden om de klimaatoverlast te beperken en hittestress tegen te gaan. Daarnaast levert vergroenen een positieve bijdrage aan een gezonde leefomgeving. Gezondheid is meer dan 'niet ziek zijn', maar gaat ook over veerkracht, meedoen in de maatschappij en andere activiteiten in de leefomgeving. Een gezonde leefomgeving stimuleert uiteindelijk gezond gedrag, zoals lopen en fietsen, maar zorgt ook dat iedereen gebruik kan maken van de openbare ruimte. Sneek zet bijvoorbeeld qua vergroening in op het realiseren van groene wiggen, ook wel langwerpige groene gebieden die vanuit het centrum naar buiten toe lopen. Dit vaak in samenhang met aanliggende vaarten. Tussen deze wiggen in liggen de bebouwde gebieden (lobben). Deze toekomstige ontwikkeling zou ook op de overige voorzieningskernen doorgevoerd kunnen worden.

3.5.8 Nieuwe vormen van mobiliteit

Elektrische voertuigen

Voor de verduurzaming en het reduceren van de CO₂-uitstoot binnen de gemeente, wordt door de gemeente geïnventariseerd welke nieuwe vormen van mobiliteit interessant zijn. De toename in elektrische personenauto's ter vervanging van fossiele brandstof in de gemeente is zichtbaar. Aandacht voor laadpalen in relatie tot netcongestie is een belangrijk aandachtspunt om rekening mee te houden. Ook op het fietspad is er een toename in de soorten van elektrische voertuigen. E-bikes, speedpedelecs, elektrische bakfietsen en fatbikes kunnen een oplossing bieden voor vervoer over middellange afstanden. Het is hierbij van belang dat door de komst van deze voertuigen de veiligheid op het fietspad niet in het gedrang komt. Op het water zijn er mogelijkheden voor elektrisch varen bijvoorbeeld in de opkomst van blue mobility.

Deelmobiliteit in relatie tot mobiliteitshubs

Landelijk is er steeds meer aandacht voor deelmobiliteit (Mobility As A Service). Deelfietsen, -scooters en -auto's zijn een duurzamer alternatief dan de personenauto en brengen de afhankelijkheid van auto's omlaag. Op punten waar deelmobiliteit gecombineerd wordt met andere vormen van vervoer liggen mogelijkheden voor 'mobiliteitshubs'. Hubs zijn toegankelijke knooppunten die uitnodigen tot efficiënt en duurzaam vervoer. In onze gemeente hebben we nog geen mobiliteitshubs, maar wel diverse transferpunten. In de Ruimtelijke Strategie Sneek wordt een aanzet gegeven hoe dit binnen Sneek gestalte kan krijgen.

Transferpunten zijn locaties aan de randen van centra en kernen waar de bezoeker de auto kan parkeren om vervolgens te voet of per alternatieve vervoerswijze de reis richting het centrum of de kern te vervolgen. Bij mobiliteitshubs is de combinatie van verschillende vervoersvormen mogelijk, waaronder 'Blue Mobility'. Súdwest-Fryslân beschikt over veel waterwegen die erg geschikt zijn voor recreatie, maar ook voor personenvervoer en logistiek. Recreatie op water speelt ook een belangrijk rol in onze gastvrijheidseconomie.

Digitale infrastructuur

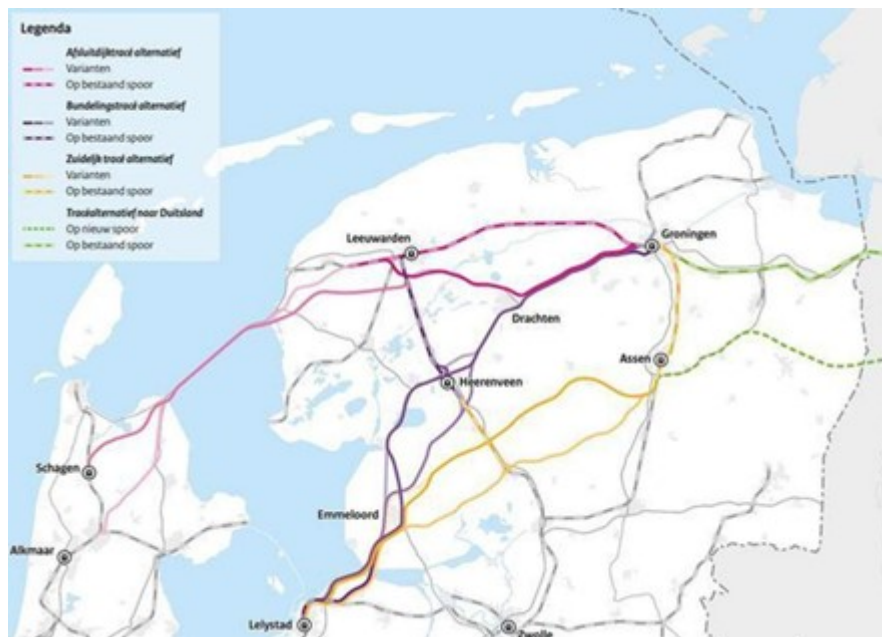
Voor de vervoerszekerheid is het van belang dat niet alleen ingezet wordt op fysieke mobiliteitshubs en transferpunten. Nieuwe digitale technieken bieden namelijk steeds meer kansen voor digitale infrastructuur. Hierbij valt te denken aan digitale hubs in de vorm van een app waar mensen met elkaar kunnen communiceren om met elkaar mee te reizen. Bij digitale infrastructuur kan bespaard worden in fysieke infrastructuur, wat uiteindelijk ook een besparing van kosten en uitstoot met zich meebrengt. Het is belangrijk om de mienskip hier in mee te nemen en over mee te laten beslissen.

De relevante ontwikkelingen binnen 'nieuwe vormen van mobiliteit' maken onderdeel uit van de volgende geografische schaalniveaus:

1. Verbinding met Noord-Nederland
2. Verbinding met Fries Stedelijk Netwerk
3. Verbinding met 9 voorzieningenkernen
4. Verbinding binnen de gemeente

3.5.9 Aansluiten Lelylijn op het Fries Stedelijk Netwerk

Een belangrijke strategische ambitie die vanuit beleidskaders naar voren komt is de Lelylijn (figuur 4). De Lelylijn biedt voor de gemeente grote kansen op een hoge geografische schaal om het Fries Stedelijk Netwerk met haar onderlinge verbondenheid en (inter)nationale bereikbaarheid over het spoor te versterken, ook richting de Randstad. Met name de alternatieven via Heerenveen en over de Afsluitdijk kan de interne en externe bereikbaarheid van de gemeente sterk verbeterd worden.



Figuur 4: Alternatieven van de Lelylijn

De relevante ontwikkelingen binnen 'aansluiting Lelylijn' maken onderdeel uit van het volgende geografische schaalniveau:

1. Verbinding met Nederland (en internationaal)
2. Verbinding met Noord-Nederland
3. Verbinding met Fries Stedelijk Netwerk

De Lelylijn zal een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de Brede Welvaart-ambitie en aan een extra en versnelde bijdrage aan de nationale verstedelijkingsopgave, en dan met name in Sneek en de Stedelijke Zone Sneek, Bolsward, IJlst, maar aanvullend ook in de andere kernen, waar de Lelylijn zorgt voor een verbetering van de leefbaarheid en daarmee de vervoersarmoede, een belangrijk probleem wat zich binnen de gemeente afspeelt (paragraaf 3.4). Als gemeente maken we ons daarom hard voor de komst van de Lelylijn, en wanneer deze komt zorgen we ervoor dat er goede fiets- en OV-verbindingen zijn vanuit onze gemeente richting stations die op de Lelylijn aansluiten. Bijvoorbeeld met in te richten mobiliteitshubs.

3.6 AANSLUITING GEOGRAFISCH SCHAALNIVEAU

We willen actief beleid voeren vanuit het Mobiliteitsprogramma op de vijf geografische schaalniveaus. In voorgaande paragrafen hebben we per ontwikkeling aangegeven van welk geografisch schaalniveau het onderdeel uitmaakt. De onderstaande tabel (tabel 2) laat een totaaloverzicht zien van alle relevante ontwikkelingen en met welke schaalniveaus dit gekoppeld kan worden.

Geografisch schaalniveau	1	2	3	4	5
Relevante ontwikkelingen	Verbindingen nationaal en internationaal	Verbinding met Noord-Nederland	Verbinding met Fries Stedelijk Netwerk	Verbinding met 9 voorzieningenkernen	Verbinding binnen de gemeente
Optimale bereikbaarheid en betrouwbare reistijd	X	X	X	X	X
Verkeer en vervoer over water				X	X
Leefbare en verkeersveilige gemeente			X	X	X
Binnen gemeente & binnen schoolomgevingen				X	X
Mens centraal			X	X	X
Vergrijzing & ontgroening				X	X
Bereikbaarheid landelijk gebied				X	X
Van platteland naar voorzieningenkernen, autobezit, thuiswerken & gastvrijheidseconomie	X	X	X	X	X
Verstedelijkingspropositie	X	X	X	X	X
Woningbouwambitie & klimaatadaptatie		X	X	X	X
Nieuwe vormen van mobiliteit		X	X	X	X
Elektrische voertuigen, deelmobiliteit i.r.t. mobiliteitshubs & digitale infrastructuur		X	X	X	X
Aansluiten Lelylijn op het Fries Stedelijk Netwerk	X	X	X		

Tabel 2: Aansluiting relevante ontwikkelingen op de geografische schaalniveaus

3.7 UITWERKING OP BASIS VAN STOMP-V

Nadat de richting is bepaald in de eerste hoofdstukken en in dit hoofdstuk de gemaakte keuzes zijn onderbouwd, hebben we de hoofdprincipes (behandeld in § 2.4) in de komende hoofdstukken vertaald naar het verkeersnetwerk van Súdwest-Fryslân in 2040. De wensen op het gebied van lopen, fietsen, openbaar vervoer, autoverkeer, logistiek en vaarwegen. De STOMP-V-strategie (§ 2.3) krijgt hierbij een centrale plek. In de hoofdstukken 4 t/m 9 zijn de vervoersvormen in de volgorde van de STOMP-V-strategie verder uitgewerkt. Per onderdeel mondt dit uit in een opsomming van punten die worden meegenomen in het Uitvoeringsprogramma.

Hoofdstuk 4 Stappen door Súdwest-Fryslân

4.1 VOETGANGER

Bij elke vervoerswijze vervul je een rol als voetganger: naar de auto, naar het werk, naar school, naar de bushalte of naar de winkel. We vestigen onze aandacht daarom meer op deze actieve vorm van mobiliteit. De voetganger komt, samen met de fietser, op één te staan! Daarnaast is er speciale aandacht voor de toegankelijkheid voor iedere verkeersdeelnemer. Verder is er aandacht voor de looproutes van bijvoorbeeld parkeerterreinen richting de centrum- en recreatiegebieden.

4.2 VOETGANGERSNETWERK

Lopen is een gezonde manier van verplaatsen op korte afstanden. Om dit te stimuleren zetten we in op een goed voetgangersnetwerk, dat zorgt voor sterke verbindingen binnen de gemeente. Logische (vrijliggende) looproutes richting het centrum, bijvoorbeeld vanaf het (bus)station of vanaf woonwijken, moeten ervoor zorgen dat centra en voorzieningen van de kernen goed en snel te voet bereikbaar zijn. Het toevoegen van groen, bijvoorbeeld in de vorm van groene wiggen voor Sneek en eventueel overige voorzieningencentra, is hierbij van belang. Binnen (nieuwbouw)wijken en centrum- en verblijfsgebieden zetten we de voetganger op één en redeneren van daaruit. In deze gebieden willen we zorgen voor goede voorzieningen voor voetgangers, zodat het aantrekkelijk en veilig wordt om te lopen, ook voor ouderen en spelende kinderen. Op doorgaande wegen waar geen ruimte is om een eigen plek te realiseren voor de voetganger, willen we de openbare ruimte als verblijfsgebied inrichten. Het gemotoriseerd verkeer is hier te gast. Hierdoor willen we de gevaarlijke situaties die kunnen ontstaan terugdringen.

4.3 WANDELNETWERK

Súdwest-Fryslân bestaat uit veel prachtige natuur en cultureel erfgoed. Via de VVV Waterland van Fryslân zijn online veel recreatieve wandelroutes beschikbaar om de gemeente te ontdekken. Deze routes lopen voornamelijk via het wandelknooppuntennetwerk van De Marrekrite.

We vinden het van belang dat het onderhoud van deze routes in goede staat blijft. De nieuwe Nota Openbare Ruimte voorziet in dat de technische kwaliteit in de basis op orde moet zijn. Samen met de provincie zijn we hier verantwoordelijk voor. Ook vinden we het belangrijk dat er routes beschikbaar zijn voor mensen met een beperking. Op dit laatste willen wij ons, samen met belanghebbende organisaties, meer inzetten zodat zij ook meer kunnen genieten van al het moois wat onze gemeente te bieden heeft. Naast de recreatieve wandelroutes, willen we bij woningbouwontwikkelingen en ontwikkeling van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen ons richten op lokale ommetjes die sociale verbinding en gezond gedrag stimuleren.

Langs de wandelroutes zorgen we voor voldoende uitrustpunten waar wandelaars (en fietsers) kunnen stoppen en gebruik kunnen maken van bankjes die voldoende hoog zijn. Daarnaast dienen ze geschikt te zijn voor mindervaliden. Als aanvulling kunnen informatievoorzieningen toegevoegd worden, waarbij rekening dient te worden gehouden met mensen die visueel beperkt zijn. Deze uitrustpunten plaatsen we zoveel mogelijk op locaties met uitzicht over het prachtige landschap van onze gemeente.

4.4 TOEGANKELIJK EN INCLUSIEF

Vooral bij dit thema moet er goed rekening gehouden worden met mensen met een beperking en de ruimte die zij nodig hebben om zelfstandig te kunnen deelnemen aan het verkeer. Denk hierbij aan de rollator, rolstoel, kinderwagen, scootmobiel, maar ook speciale voorzieningen voor mensen met een visuele beperking. Ook willen we zorgen dat de openbare ruimte goed ingericht is voor ouderen en jonge kinderen. Zij moeten ook veilig kunnen deelnemen aan het verkeer. We willen ons meer inzetten voor een inclusieve en toegankelijke openbare ruimte. Iedereen moet ongehinderd kunnen deelnemen aan het verkeer. Dit willen we samen met belanghebbenden gaan toetsen bij nieuwe ontwikkelingen en de

bestaande openbare ruimte. We doen dit aan de hand van het Toegankelijkheidsbeleid Openbare Ruimte die kaders biedt voor de uitvoering van de openbare ruimte binnen Súdwest-Fryslân.

Wat nemen we mee in het Uitvoeringsprogramma?

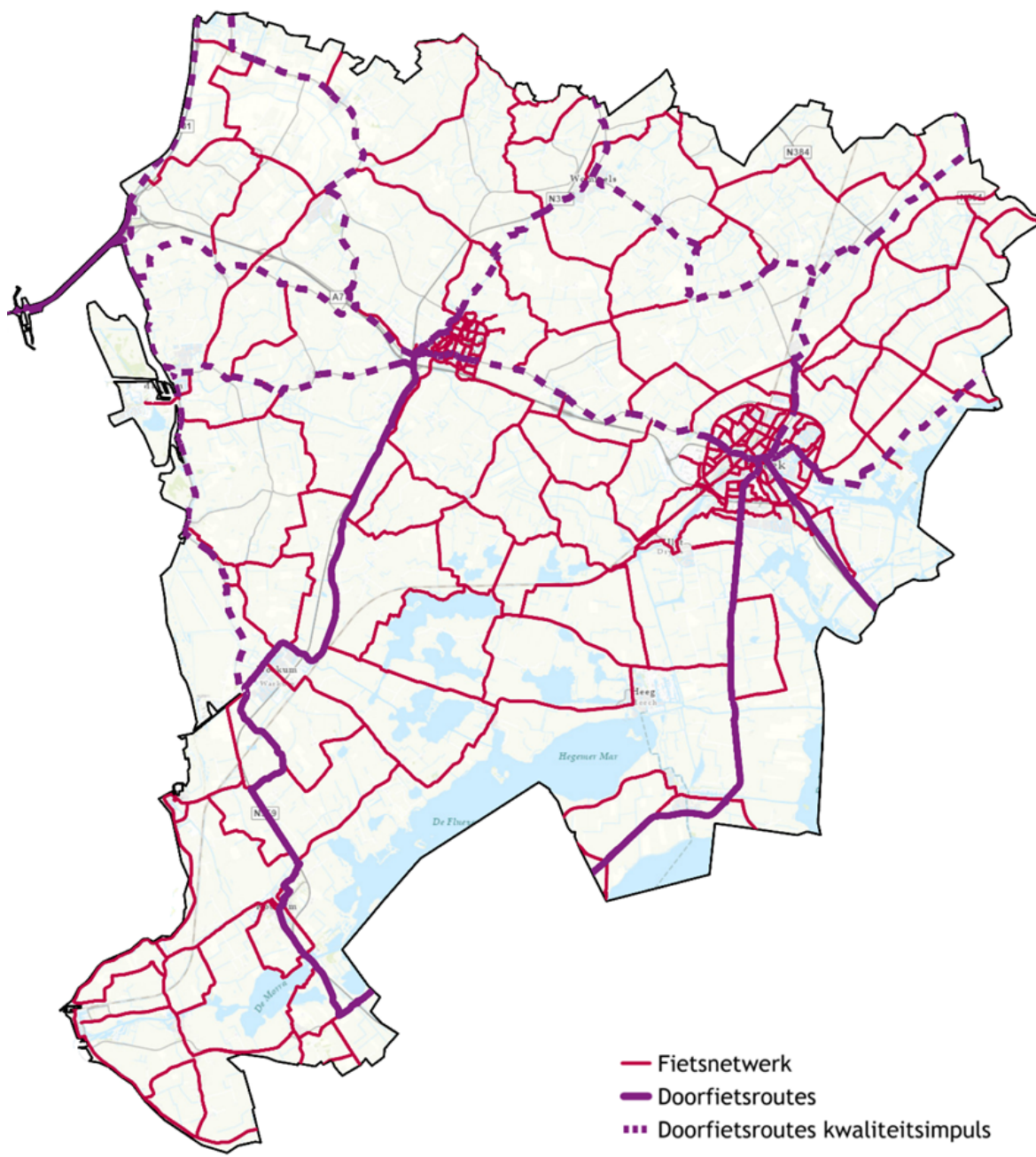
- Goede, toegankelijke voetgangersvoorzieningen (incl. ommetjes) in (nieuwbouw)wijken en centrum- en verblijfsgebieden
- Prioritering van fietsers en voetgangers op doorgaande wegen in centra en in verblijfsgebieden
- Inzetten op realisatie van looproutes i.r.t. groene wiggen
- Lokale ommetjes woningbouwontwikkelingen en bestaande/nieuwe bedrijventerreinen
- Inzetten op inclusieve en toegankelijke openbare ruimte met ruimte voor (vrijliggende) looproutes
- Onderhoud van wandelknooppuntennetwerk (samen met provincie)
- Uitbreiding recreatief wandelnetwerk (inclusief uitrustpunten), met aandacht voor routes voor mensen met een beperking

Hoofdstuk 5 Trappen door Súdwest-Fryslân

§ 5.1 FIETSEN

Fietsen is een gezonde en duurzame vervoerswijze en perfect voor verplaatsingen op de korte en middel-lange afstand. Voor veel mensen is de fiets een goed alternatief voor de auto om op werk, school of bij de winkel of lokale sportclub te komen. In de komende jaren gaan wij extra inspanningen doen om het fietsgebruik in de gemeente te stimuleren door een aantrekkelijk en veilig hoogwaardig fietsnetwerk aan te bieden in een groene omgeving.

Fietsnetwerk



§ 5.2 FIETSNETWERK IN DE GEMEENTE

5.2.1 Fietsroutes

In de gemeente is een fijnmazig netwerk van fietsroutes aanwezig. Deze fietsroutes hebben meerdere functies. Ze zorgen voor een verbinding tussen thuis en bestemmingen zoals werk en school, maar worden ook gebruikt voor recreatie. Het fietsnetwerk is dus zowel van belang voor utilitair gebruik als een essentieel onderdeel van onze gastvrijheidseconomie. Voor de komende jaren hebben we de ambitie om actieve mobiliteit binnen de gemeente te stimuleren door een goed fietsnetwerk te faciliteren, die in de verbinding met verschillende geografische lagen voorziet en met voorzieningen om comfortabel en veilig te fietsen.

5.2.2 Fietsveiligheid

Ongevallen en veiligheidsproblemen met betrekking tot fietsers concentreren zich met name in de kernen. We willen de fietser in de verblijfsgebieden meer de ruimte geven of ontvlechten van het gemotoriseerd verkeer zonder dat dit ten koste gaat van de directheid van de fietsroutes. Op conflictlocaties zoeken we naar passende maatregelen die de veiligheid van de fietser verhogen, bijvoorbeeld op de rondweg in Sneek en op de N359 tussen Bolsward en Leeuwarden waar we willen inzetten op ongelijkvloerse oversteken te realiseren. Het creëren van fietsveilige leefomgevingen stimuleert het fietsgebruik voor onder andere kwetsbare doelgroepen en draagt bij aan een gezonde en duurzame leefomgeving.

Een belangrijk onderdeel van fietsveilige leefomgevingen is de sociale veiligheid van de fietsers. We willen zorgen dat fietsers zich veilig voelen op elk moment van de dag en op elk moment van het jaar. Dit doen we door binnen de kernen te zorgen voor goede verlichting en in het buitengebied herkenbare en lichtgekleurde fietspaden aan te leggen. Op hoofdroutes in het buitengebied kan verlichting alleen overwogen worden als er geen bezwaar is vanuit ecologisch oogpunt. Het beleidsuitgangspunt is in principe geen verlichting. Ook stimuleren we het gebruik van verlichting op de fiets door aan te sluiten bij de landelijke campagne 'licht aan'.

Een ander belangrijk gevoel van onveiligheid bij fietsers is de combinatie met landbouwverkeer. Het voordeel van een fijnmazig fietsnetwerk is dat er voldoende routes zijn, maar het nadeel is dat deze routes grotendeels samenvallen met het landbouwverkeer op smalle plattelandswegen. Op deze locaties kan dit leiden tot conflicten. We hebben de tracés waar deze conflicten spelen in beeld gebracht (lijst van 50), waarbij we de mogelijkheid voor vrijliggende fietspaden verder willen onderzoeken. Het is echter onmogelijk om overal vrijliggende fietspaden te realiseren om dit te voorkomen. Een alternatief is het aanleggen van meer fietsstraten buiten de bebouwde kom, wat tussen Sibrandabuorren en Poppenwier al een succes is. Bij dit project zijn naast fysieke maatregelen ook afspraken gemaakt met de loonbedrijven dat zij proberen zoveel mogelijk buiten de spijtijden van het schoolverkeer de weg op te gaan. Daarnaast hebben ze door middel van voorlichting kinderen geholpen hoe zij voor hun beter zichtbaar kunnen zijn. Samen is hier gezorgd voor betere veiligheid, wat een mooi voorbeeld is voor meer locaties binnen onze gemeente.

5.2.3 Ontbrekende schakels

Het fietsnetwerk van de gemeente ontsluit momenteel al veel kernen binnen de gemeente. Toch worden er op de laagste geografische schaal enkele kleinere kernen nog niet optimaal bediend door het huidige fietsnetwerk, bijvoorbeeld het gebied tussen Makkum en Bolsward of ten noorden van Sneek en Bolsward. Ook langs de zuidelijke rondweg van Sneek ontbreekt nu een snelle fietsverbinding voor het doorgaande fietsverkeer van Joure naar Bolsward en Workum. Voor een totaaloverzicht van ontbrekende schakels zal er een nadere analyse moeten plaatsvinden.

5.2.4 Kwaliteitsimpuls

Op meerdere plekken in het fietsnetwerk is het kwaliteitsniveau van de fietsvoorzieningen ondermaats. We streven ernaar dat in de toekomst ons fietsnetwerk voldoet aan de inrichtingseisen van fietsvoorzieningen beschreven in bijlage VII. Voor bestaande wegen zal het verbeteren van de fietskwaliteit in de praktijk vaak samenvallen met onderhoudswerkzaamheden.

Eén van de mogelijke aanvullingen op een goed kwalitatief fietsnetwerk voor bestaande en nieuwe fietsroutes is het toevoegen van water en groen, bijvoorbeeld in de vorm van groene wiggen. Dit komt de gezondheid, leefbaarheid, beleving en de identiteit van de omgeving van de fietsroutes ten goede. Dit is een goed voorbeeld wat toegevoegd zou kunnen worden tijdens groot onderhoud, vervanging of een nieuw te realiseren fietspad waarbij werk met werk gecombineerd kan worden.

Om de kwaliteit van bestaande fietsverbindingen beter in beeld te krijgen, is op verzoek van de gemeenteraad een inventarisatie gemaakt van alle wensen voor fietsverbindingen die er zijn bij de verschillende dorpen en steden. Hieruit is een lijst van ongeveer 50 fietspaden naar voren gekomen. Aan de lijst is een prioritering gegeven, waarbij onderscheid is gemaakt in een kop-, midden-, en staartgroep. In het Uitvoeringsprogramma wordt hiermee rekening gehouden.

§ 5.3 DOORFIETSRUTE

De fiets is een goed alternatief voor de auto op afstanden tot 10 kilometer. Op middellange afstanden tot 20 kilometer zijn de snellere fietsvormen, speed pedelec en fatbike een aantrekkelijk alternatief. Veel woon-werk- en woon-schoolritten zijn korter dan deze afstanden en dus goed te bereiken met de fiets. Om de fiets een volwaardig alternatief voor de auto te laten zijn, is het van belang dat fietsers zo snel, veilig en comfortabel mogelijk aan kunnen komen op hun bestemming. Tussen belangrijke bestemmingen

in en net buiten onze gemeente willen we daarom investeren in doorfietsroutes. Op doorfietsroutes worden er inspanningen gedaan om de fietser direct en zonder veel oponthoud veilig en comfortabel van A naar B te laten fietsen. Een eerste stap hierin is dat fietsers binnen de bebouwde kom voorrang moeten krijgen op rotondes. Daarnaast zijn doorfietsroutes de schakel tussen en met de voorzieningen-kernen in de gemeente en moeten goed aansluiten op het Fries Stedelijk netwerk.

In lijn met de 'Fryske Haadfytsrûtes' zijn er doorfietsroutes aangewezen tussen de belangrijkste kernen in onze gemeente en met steden in buurgemeenten. Hieronder vallen de al deels bestaande provinciale routes F7, F354 en de F359. Een aantal van deze doorfietsroutes hebben al de gewenste kwaliteit, maar op een groot deel van de routes is de kwaliteit qua wenselijke inrichtingsprincipes behorende bij een doorfietsroute ondermaats. Op het gebied van de fiets ligt de prioriteit de komende jaren op het oplossen van knelpunten op de routes en ze herkenbaar maken voor de gebruikers.

§ 5.4 RECREATIEF FIETSEN IN DE GEMEENTE

De fiets is bij uitstek een vervoersmiddel voor recreatie binnen onze gemeente. Al fietsend is de prachtige omgeving van de gemeente goed te verkennen. We willen het recreatieve fietsnetwerk bevorderen, zodat het blijft uitnodigen om op de fiets te stappen en te genieten van de schoonheid die Súdwest-Fryslân te bieden heeft. Recreatief fietsen is dan ook een essentieel onderdeel van onze gastvrijheidseconomie. Een mooi voorbeeld van recreatief fietsen is de fietselfstedentocht die voor een groot deel door onze gemeente komt. Een mooie route die we daarentegen nog missen is een route over de dijk langs de IJsselmeerkust, waarbij je mooi uitzicht hebt over het water.

§ 5.5 TOEGANKELIJK EN INCLUSIEF

In de lijn met het speerpunt toegankelijk en verkeersveilig kijken we ook extra kritisch naar de toegankelijkheid van onze fietsvoorzieningen. Naast fietsers worden deze namelijk ook gebruikt door onder andere scootmobielen en transportfietsen. Met name binnen de kernen moeten de fietsvoorzieningen ook toegankelijk zijn voor gebruik door mensen met een beperking. Hierbij is het van belang dat de fietspaden kunnen worden bereikt en zonder problemen worden gebruikt door die doelgroep.

Wat nemen we mee in het Uitvoeringsprogramma?

- Fietsveiligheid verhogen (o.a. op de locaties uit de lijst van 50 fietsverbindingen)
- Fietsers meer ruimte geven in verblijfsgebieden
- Inzetten op sociale veiligheid fietsers door o.a.:
 - Verlichting, lichtgekleurde fietspaden
 - Campagnes zoals 'licht aan'
 - Aanleggen fietsstraten
 - Campagne landbouwverkeer
- Investeren in (door)fietsroutes door o.a.:
 - Onderzoek fietsers voorrang op rotondes
 - Ongelijkvloerse oversteken rondweg Sneek en N359 tussen Bolsward en Workum
- Onderzoek ontbrekende schakels fietsnetwerk o.a.:
 - Gebied tussen Makkum en Bolsward
 - Ten noorden van Sneek en Bolsward
 - Zuidelijke rondweg Sneek (van Joure naar Bolsward en Workum)
- Kwaliteitsimpuls (door)fietsroutes (ook i.c.m. onderhoudswerkzaamheden en aandacht voor groen en water)
- (Recreatief) fietsnetwerk optimaliseren (o.a. route IJsselmeerkust)
- Voorlichting fietsers versus landbouwverkeer

Hoofdstuk 6 Snel van A naar B met het OV

§ 6.1 OPENBAAR VERVOER

Naast de fiets, moet ook het openbaar vervoer een waardig alternatief zijn voor de auto. Het is belangrijk om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad en het platteland met het openbaar vervoer te waarborgen en het gebruik ervan te stimuleren.

Goed openbaar vervoer is één van de middelen om de kernen en de regio bereikbaar te houden. Binnen onze gemeente hebben we veel landelijk gebied en is het openbaar vervoer een sociale voorziening. In de kleine kernen is er vaak sprake van een hoge autoafhankelijkheid en in enkele gevallen zelfs vervoersarmoede. Goede verbindingen zijn belangrijk voor de leefbaarheid van de kleine kernen. Het openbaar vervoersysteem in Súdwest-Fryslân bestaat uit buslijnen en een treinverbinding. Daarnaast is Blue Mobility ook onderdeel van het OV-netwerk, waar in paragraaf 9.4 nader op in wordt gegaan.

OV-netwerk



§ 6.2 OPENBAAR VERVOER BINNEN DE GEMEENTE

De eerste prioriteit is het behouden van het huidige openbaar vervoer in de gemeente. In de huidige situaties worden (middel)grote kernen ontsloten door de treinverbinding tussen Stavoren, Sneek en Leeuwarden en door lijn- en buurtbussen. In kleinere kernen is er vaak de mogelijkheid om gebruik te maken van vraagafhankelijk vervoer.

Bolsward en IJlst vormen samen een stedelijke zone. Hierin maken de kernen gebruik van elkaars grootte, functies en voorzieningen en versterken ze elkaar onderling. Andere delen van de gemeente sluiten hier op aan. Op het gebied van openbaar vervoer willen we graag verbeteringen toepassen die de bereikbaarheid, stedelijke agglomeratiekracht en de verbinding met het Fries Stedelijk Netwerk vergroten. Toenemende verplaatsingen naar steden (en bijvoorbeeld vervoersarmoede) zorgen ervoor dat voorzieningen steeds minder bereikbaar worden voor inwoners van kleinere kernen. Een boost van het openbaar vervoer binnen onze gemeente moet bijdragen aan onze ambitie dat iedereen met het OV binnen 20 minuten bij voorzieningen kan komen en zo minder afhankelijk wordt van de auto.

We gaan ons onder meer inspannen voor een hogere frequentie van de trein tussen Sneek en Stavoren. Ook zetten we ons in op een betere bereikbaarheid van de kernen door het busnetwerk te optimaliseren. Dit willen we bereiken door de ontsluiting van de (voorzieningen)kernen te verbeteren, de frequentie in de spitsuren te verhogen en de school- en treintijden goed aan te laten sluiten. In kleinere kernen waar de bus geen alternatief in de vorm van Opstappers. Dit is een formule van Qbuzz die ervoor zorgt dat kernen zonder of met beperkt regulier openbaar vervoer goed ontsloten worden.

Binnen Sneek willen we de busverbindingen uitbreiden, met name richting Sneek Noord. Op rustige routes wordt er gekeken naar de mogelijkheid om buslijnen te combineren (zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid) of de inzet van kleinere bussen, zoals de buurtbus. Deze maatregelen dragen bij aan het vergroten van de inzetcapaciteit van de bussen op andere locaties in onze gemeente.

Vanaf december 2024 heeft Qbuzz het busvervoer in de concessie Fryslân voor de komende 10 jaar voor haar rekening genomen. Qbuzz heeft ambities voor het busvervoer in de provincie die overeenkomen met onze gemeentelijke ambities. Vanaf intrede voeren ze wijzigingen door die de bereikbaarheid en het comfort van het openbaar vervoer versterken. Zo wordt de frequentie (in de spits) van buslijnen verhoogd en sluiten de buslijnen vaker aan op school- en treintijden. Daarnaast krijgt Hidaard twee keer per dag een busverbinding richting Wommels en Sneek. In de nieuwe dienstregelingen vervallen ook enkele lijnen, maar deze worden overgenomen door andere lijnen, waardoor dit niet ten koste gaat van de bereikbaarheid. In de Ruimtelijke Strategie Sneek wordt aan de OV-inpassing al richting gegeven voor de periode tot en met 2050.

§ 6.3 (INTER)NATIONALE VERBINDING

Sneek maakt onderdeel uit van het Fries Stedelijk Netwerk en is in belangrijke mate de motor van de regio. Goede onderlinge verbindingen qua mobiliteit met Leeuwarden, Heerenveen en Drachten versterken ook de kracht van de stedelijke zone Sneek-Bolsward-IJlst. In de toekomst willen we de gemeente sterker verbinden op (inter)nationaal gebied met een verkorte reistijd. Stel dat de Lelylijn (via Heerenveen) in de toekomst gerealiseerd wordt, zal ook de (inter)nationale positie van Súdwest-Fryslân een enorme upgrade krijgen. Dit biedt meer kansen om aansluiting te zoeken met andere noordelijke steden en bredere nationale en Europese infrastructuurnetwerken.

De nieuwe Q-liner 390 met een snelle verbinding met Heerenveen vanuit Makkum, Bolsward en Sneek is al een grote stap in de goede richting. Op den duur is een treinverbinding op dit traject de wens van de gemeente. De komst van de Lelylijn staat echter nog niet vast. Wel willen we al maatregelen nemen om de (inter)nationale verbinding en de verbinding met het Fries Stedelijk Netwerk te versterken. De Ruimtelijk Strategie Sneek geeft daar al richting aan.

Aan de andere kant van de gemeente zorgt de Afsluitdijk voor een verbinding met de Randstad. Q-liner 350 verbindt Leeuwarden met Alkmaar en stopt in onze gemeente op de bushalte Kop Afsluitdijk. Door deze bushalte te upgraden naar een mobiliteitshub en andere buslijnen goed te laten aansluiten willen we de verbinding met de randstad versterken.

Om de verbinding met de rest van Nederland en het buitenland te optimaliseren moet Sneek een belangrijk knooppunt worden in de OV-structuur van Noord-Nederland en zorgen voor een goede verbinding met de kernen en het onderliggende OV-netwerk. Daarvoor is het intensiveren van haltes op de spoorlijn Leeuwarden-Stavoren benodigd, waarbij de samenhang met de mogelijke Lelylijn extra kansen biedt. Hiervoor dienen zoeklocaties voor een OV-knooppunt gereserveerd te worden.

§ 6.4 TOEGANKELIJK EN INCLUSIEF: PUBLIEKE MOBILITEIT

In onze gemeente willen we dat iedereen gebruik kan maken van het openbaar vervoer. We doen daarom inspanningen om de OV-verbindingen toegankelijk te maken. Denk hierbij aan het verhogen van de toegankelijkheid van bushaltes voor mensen met een beperking, het verbeteren van de informatievoorzieningen bij OV-haltes en de aandacht voor mentale toegankelijkheid van senioren in het OV.

Mobiliteit speelt een belangrijke rol binnen het sociaal domein. We hebben als gemeente de verantwoordelijkheid om zorg en ondersteuning te bieden aan onze inwoners. We willen daarom de vormen van vervoer voor ouderen, kinderen, mensen met een beperking en het speciaal onderwijs ondersteunen. We kijken bijvoorbeeld naar de mogelijkheden voor een regeling om het OV gratis te maken vanaf 65+ en voor minima en naar de betaalbaarheid van het OV voor kinderen die naar het Voortgezet Onderwijs gaan. Sommige kinderen in onze gemeente wonen namelijk op behoorlijke afstand van de school en zijn daardoor aangewezen op het openbaar vervoer.

Door het integreren van het sociaal domein en deelmobiliteit met het openbaar vervoer spelen we in op de behoefte van de mienskip en zorgen we voor een brede publieke mobiliteit, die betaalbaar, toegankelijk en inclusief is. In lijn met de Regiodeal gaan we op deze manier vervoersarmoede tegen in onze gemeente. Om de publieke mobiliteit overzichtelijk en toegankelijk te maken voor de gebruikers willen we een (digitaal) loket openen waar alle reisvormen overzichtelijk worden gebundeld.

Wat nemen we mee in het Uitvoeringsprogramma?

- Inzetten op verhogen frequentie trein Sneek-Stavoren incl. intensiveren haltes
- Inzetten op bus frequentie in spitsuren te verhogen en aan te laten sluiten op schooltijden
- Onderzoeken alternatieven openbaar vervoer kleine kernen (bijv. Opstappers en/of buurtbus)
- Uitbreiden laadnetwerk
- Uitbreiding bushaltes
- Uitbreiding OV Sneek Noord
- Onderzoek verplaatsen station Sneek noord richting Harinxmaland Scharnegoutum
- (Inter)nationale verbinding met Fries Stedelijk Netwerk versterken
- Toegankelijk maken van OV voor iedereen (o.a. bushaltes, informatievoorzieningen en mentale toegankelijkheid)
- Inzetten op verbeteren sociaal domein, bijvoorbeeld onderzoeken betaalbaarheid OV (o.a. gratis maken 65+ en kinderen VO) en combinatie met deelmobiliteit
- Opstellen (digitaal) loket voor integratie publieke mobiliteit

Hoofdstuk 7 Mobiliteit als een dienst

§ 7.1 ANDERE MOBILITEITSVORMEN

Met een goed sluitend OV-netwerk willen we zorgen voor beter bereikbare kernen in onze gemeente. Toch is het onoverkomelijk dat enkele gebieden minder goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Met name op het laagste geografische niveau, de verbinding met, tussen en binnen de kleine kernen, is er een groter risico op vervoersarmoede en autoafhankelijkheid. We willen daarom inzetten op een fijnmazig netwerk van mobiliteitsdiensten dat eenvoudig in gebruik is.

§ 7.2 DEELMOBILITEIT

Als onderdeel hiervan willen we het gebruik van deelmobiliteit stimuleren. Door een netwerk van deel-fietsen, -scooters en -auto's in onze gemeente uit te rollen, vullen we aan op ontbrekende schakels in ons openbaar vervoer netwerk. Deelmobiliteit kan dan bijvoorbeeld gebruikt worden voor de 'last mile', het laatste deel van de reis vanaf het station of de bushalte richting de bestemming.

§ 7.3 MOBILITEITSHUBS

We schenken aandacht aan het integreren van de alternatieve vervoersvormen zoals deelmobiliteit en Blue Mobility in het huidige openbaar vervoernetwerk. Om te zorgen dat bestaande en nieuwe vormen van mobiliteit goed op elkaar aansluiten, gaan we aanhakend op de Regiodeal de mogelijkheden voor de (door)ontwikkeling van mobiliteitshubs in onze gemeente onderzoeken. Een mobiliteitshub is een plek waar verschillende vormen van vervoer bij elkaar komen en het voor de gebruiker gemakkelijk is om over te stappen van vervoersmiddel. Door het inzetten van mobiliteitshubs maken we de keuze voor duurzaam alternatief vervoer aantrekkelijker voor onze bewoners en dragen we bij aan een duurzamere gemeente.

Een strategische locatie van de mobiliteitshub is van belang om het gebruik ervan te optimaliseren. We bepalen de locaties door de verschillende netwerken (fiets, wegen en OV) op elkaar te leggen en op deze manier te zorgen voor goede ketenmobiliteit, dus dat vervoersvormen goed op elkaar aansluiten. Op mogelijke locaties voor hubs moeten verschillende vormen van mobiliteit bij elkaar komen en moet overstappen eenvoudig zijn. Daarnaast zorgen we ervoor dat de locaties van de hubs uitnodigend, toegankelijk en sociaal veilig zijn. Ook kijken we bij de aanleg van een mobiliteitshub naar de mogelijkheden voor aanvullende diensten zoals pakketpunten of winkels. Samenvattend is multifunctionaliteit van de hub van belang. We zetten daarom in op strategische locaties voor de hubs waar mobiliteit slim gecombineerd kan worden met wonen, werken, voorzieningen, parkeren en toeristische overstappunten (TOP). Daarnaast moet er ruimte zijn voor energie, bijvoorbeeld in de vorm van laadpalen voor bussen, auto's en fietsen.

Binnen de gemeente maken we onderscheid in twee typen mobiliteitshubs:

- Lokale hub: een plek binnen een wijk of buurt waar er ruimte is voor deelauto's, -fietsen en/of -scooters voor de bewoners van de wijk/buurt. Bij voorkeur is hier ook een bushalte, Blue Mobility of aanvullende diensten aanwezig.

- Regionale hub: een vervoersknooppunt op een strategische locatie binnen de gemeente die voor een verbinding zorgt met belangrijke bestemmingen in de regio. Een regionale hub kan ook worden ingericht voor logistiek. Het treinstation van Sneek is een voorbeeld van een regionale hub.

Naast de bovenstaande categorieën hubs, onderscheiden we ook:

- Transferpunt: een locatie aan de rand van een centrum of kern, waar de reis met de auto eindigt en er kan worden overgestapt op het openbaar vervoer, deelmobiliteit of de reis lopend kan worden vervolgd. Sneek heeft al enkele transferpunten aan de rand van het centrum.

Het opstarten van de ontwikkeling van mobiliteitshubs in onze gemeente doen we in samenwerking met de provincie om een goede aansluiting op het regionale netwerk te creëren. Waar kansen liggen om mobiliteitshubs te koppelen aan bestaande voorzieningen of ontwikkelingen zoals nieuwbouw, proberen we de hubs te integreren. Huidige transferpunten en zoeklocaties voor mogelijke mobiliteitshubs zijn weergegeven op de kaart in § 6.1, bijvoorbeeld 't Oordje in Bolsward en het zoekgebied aan de Oppenhuizerweg in Sneek. De opvaart naar station Sneek zou voor verschillende vervoersvormen een op- en overstappunt kunnen zijn met een centraal waterstation (Blue Mobility), multifunctionele hub en toeristisch overstappunt (TOP-locatie). De realisatie zou bijvoorbeeld ook eerst in de vorm van een pilot kunnen op één locatie en dat we het bij succes gaan uitbreiden naar andere locaties.

§ 7.4 TOEGANKELIJK EN INCLUSIEF

Deelmobiliteit en mobiliteitshubs zijn nieuwe inpassingen binnen onze gemeente en daarom is niet iedereen hier bekend mee. Wij vinden het belangrijk dat deelmobiliteit en mobiliteitshubs eenvoudig in gebruik zijn. We gaan in gesprek met aanbieders van deelmobiliteit hoe we dit het best kunnen doen, bijvoorbeeld door middel van een overzichtelijke app of met informatieborden bij mobiliteitshubs. Ook de betaalbaarheid is een belangrijke factor bij het implementeren van deelmobiliteit in de gemeente.

Wat nemen we mee in het Uitvoeringsprogramma?

- Verkenning naar inpassing deelmobiliteit en mobiliteitshubs binnen de gemeente incl. onderzoek naar de behoefte en strategische locatiekeuze
- Verkenning inzetten station Sneek als multifunctionele hub incl. Blue Mobility en TOP-locatie
- Deelmobiliteit en Blue Mobility integreren en aanbod uitbreiden Onderzoeken, upgraden en/of realiseren mobiliteitshubs en transferpunten (o.a. Kop Afsluitdijk, 't Oordje Bolsward en Oppenhuizerweg Sneek)

Hoofdstuk 8 Met de (personen)auto op (de) weg

§ 8.1 WEGEN

De auto is en blijft in een grote landelijke gemeente als Súdwest-Fryslân een essentiële vorm van vervoer, ook binnen het 'Daily Urban System'. Het is daarom van belang dat we, ondanks het toepassen van de STOMP-V-strategie, ons blijven inzetten voor de bereikbaarheid per auto. De wegenstructuur in onze gemeente moet logisch ingericht en herkenbaar zijn voor de gebruiker ervan. De inrichting van de wegen vormen namelijk een basis voor een gastvrije, bereikbare en verkeersveilige gemeente.

§ 8.2 WEGENCATEGORISERING

Binnen de gemeente wordt er bij de aanleg of reconstructie van wegen ingezet op een Duurzaam Veilige weginrichting. Hierin wordt onderscheid gemaakt in verkeersruimten en verblijfsgebieden. In de verkeersruimten krijgt doorstroming van het autoverkeer en bereikbaarheid prioriteit. In verblijfsgebieden is de kwaliteit van de openbare ruimte belangrijker. De doorstroming van het verkeer heeft een ondergeschikte rol ten opzichte van een aangenaam en veilig woon- en leefklimaat. Op basis van Duurzaam Veilig zijn er drie categorie wegen:

1. Stroomwegen (verkeersruimte)

Vormen het landelijke- en regionale hoofdwegennet. Om de doorstroming op deze wegen te bevorderen geldt hier overdag een maximum snelheid van 100 km/uur buiten de bebouwde kom. Op de A7 is de maximaal toegestane snelheid 's avonds 120/130 km/uur. Binnen de bebouwde kom geldt een maximum snelheid van 70 km/uur.

2. Gebiedsontsluitingswegen (verkeersruimte)

Hebben een ontsluitende functie voor een groter gebied en regionale centra, en vormen een verbinding met de stroomwegen. Hier geldt een maximum snelheid van 80 km/uur buiten de bebouwde kom en 50 km/uur binnen de bebouwde kom.

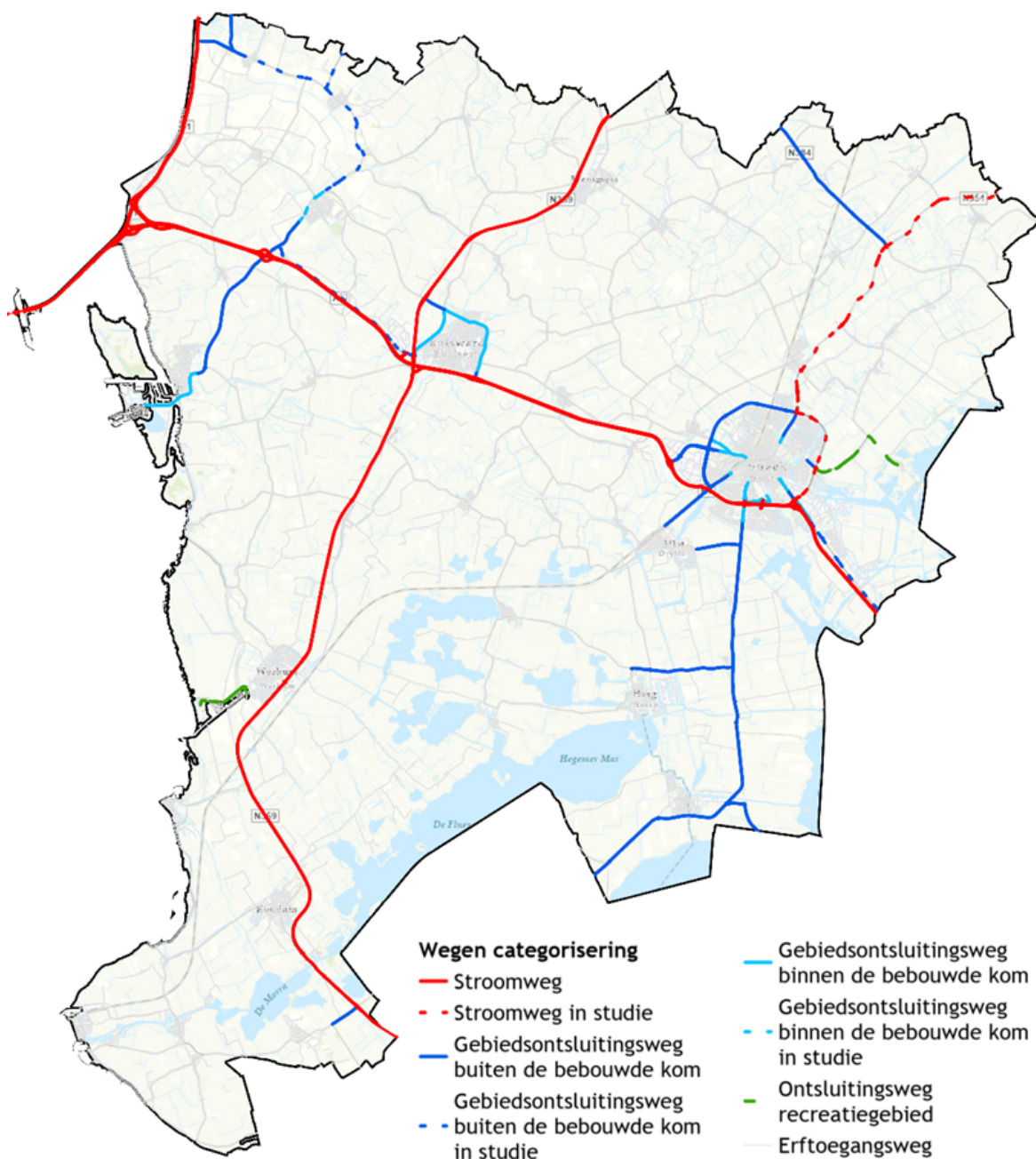
3. Erftoegangswegen (verblijfsgebied)

Lopen direct van en naar de percelen en worden hoofdzakelijk gebruikt door bestemmingsverkeer, agrarisch verkeer en fietsers. Hier geldt een maximum snelheid van 60 km/uur buiten de bebouwde kom en 30 km/uur binnen de bebouwde kom. Wegen op bedrijventerreinen hebben een andere functie dan de drie bovengenoemde wegcategorieën voorschrijven.

De wegen op bedrijventerreinen worden functioneel ingericht zodat vooral vrachtverkeer hier goed gebruik van kan maken. Dit betekent dat deze wegen ruim zijn opgezet en dat hier een maximum snelheid van 50 km/uur geldt.

Door de wegen een eenduidige en heldere inrichting te geven op basis van de functie en het gebruik, wordt het voor de verkeersdeelnemer direct duidelijk welk verkeersgedrag verwacht wordt. Het inrichten van wegen is een proces van vele jaren. Uitvoering hiervan wordt veelal gekoppeld aan onderhoudsplanningen. In de praktijk blijkt dan ook dat er wegen zijn waarbij de inrichting nog niet past bij de functie.

Wegencategorisering



§ 8.3 ONTWIKKELINGEN WEGENNETWERK

8.3.1 Gemotoriseerd verkeer

In de hoofdprincipes is de ambitie opgenomen om het verkeer veiliger en toegankelijker te maken en in te zetten op actieve mobiliteit. We willen het autoverkeer zoveel mogelijk op de stroom- en gebiedsontsluitingswegen hebben en de verblijfsgebieden leefbaarder en veiliger maken. Meer concreet is voor Sneek in de Ruimtelijke Strategie Sneek voor meerdere onderdelen al een vertaalslag gemaakt.

8.3.2 Verkeersveiligheid

Binnen onze gemeente hebben we de ambitie om het aantal verkeersdoden terug te brengen naar nul en het aantal slachtoffers door verkeersongevallen drastisch te verminderen. Deelname aan het verkeer moet voor iedereen veilig zijn, ook voor kwetsbare doelgroepen zoals kinderen, ouderen en mindervaliden.

De snelheid van het gemotoriseerde verkeer en groot landbouw- en vrachtverkeer zorgt voor verkeersveiligheidsknelpunten in onze gemeente. Door middel van het uitbreiden van verblijfsgebieden in combinatie met het nemen van verkeersremmende maatregelen, handhaven en het weren van groot verkeer willen we de verkeersveiligheid verhogen. Op 60 km/uur-wegen waar fietsers op de rijbaan fietsen, vestigen we extra aandacht. Hier zien we vaak knelpunten ontstaan door het snelheids- en massaverschil tussen zwaar (landbouw)verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers.

Bij kruispunten in stedelijk gebied willen we extra aandacht schenken aan de toegankelijkheid van ouderen en mensen met een beperking. Door bijvoorbeeld een kruispuntplateau op de hoogte van het trottoir aan te leggen, zorgen we voor toegankelijke oversteeklocaties. Rondom scholen willen we in samenwerking met buurgemeenten extra aandacht schenken aan de verkeersveiligheid met behulp van fysieke maatregelen voor een verkeersveilige schoolomgeving. De maatregelen die we treffen om de verkeersveiligheid te verhogen moeten ervoor zorgen dat het voor alle inwoners van onze gemeente mogelijk is om veilig deel te nemen aan het verkeer en ze moeten uitnodigen tot actieve mobiliteit. Naast infrastructurele maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen investeren we ook in op campagnes en handhaving om het gedrag van de verkeersdeelnemers positief te beïnvloeden.

8.3.3 Verbeteren hoofdwegennet

Het hoofdwegennetwerk speelt een cruciale rol in de bereikbaarheid van onze gemeente en moet zorgen voor een strategische verbinding met het Fries Stedelijk Netwerk en andere delen van (Noord-) Nederland en het buitenland. De hoofdwegenstructuur wordt steeds drukker en is in het verleden ook kwetsbaar gebleken, onder meer tijdens de herstelwerkzaamheden aan de Prinses Margriettunnel. Onze prioriteit ligt daarom bij het op orde houden van het netwerk om de bereikbaarheid en het goed functioneren van het 'Daily Urban System' van onze gemeente te waarborgen en versterken. Extra aandacht is er voor de kunstwerken, aansluitend op de Nota Openbare Ruimte.

Op het hoofdwegennetwerk ambiëren we robuuste en maximale doorstroming van het autoverkeer. In de komende jaren gaan we inzetten op een verbeterde oost-west verbinding over de Afsluitdijk naar oost-Nederland en Duitsland, die primair wordt verzorgd door de A7. We lobbyen de komende jaren voor het verbeteren of oplossen van doorstromingsknelpunten op de Rijksweg.

Knelpunten zijn er onder andere bij de Kruiswaterbrug bij Bolsward, op de ring van Sneek en op de Afsluitdijk. Mogelijkheden om de doorstroming te verhogen zien wij in een aquaduct bij Bolsward en nieuwe bruggen op de Afsluitdijk. Ook mogelijke verbeteringen voor de doorstroming op de ring van Sneek gaan we onderzoeken. Een oprit bij De Hemmen, een aanpak van de N7 op aansluiting 22, afrit Houkesloot en voorrangspunten op de stadsrondweg kunnen voor Sneek oplossingen bieden. Sneek, als onderdeel van het Fries Stedelijk Netwerk, moet namelijk goed bereikbaar zijn voor huidige en toekomstige inwoners en bezoekers. Als gemeente hanteren we daarom de 30-minutenstrategie; een concept die ervanuit gaat dat diverse noodzakelijke voorzieningen voor bewoners bereikbaar zijn binnen een tijdspanne van 30 minuten. Overigens zullen bepaalde voorzieningen aanvullend op een kortere afstand bereikbaar moeten zijn. Daarnaast willen we oplossingsrichtingen verkennen om autoverkeer om te leiden via de rondweg van Sneek met inpikkers, waardoor de binnenstad niet meer fungeert als draaischijf voor autoverkeer van noord naar zuid.

In de komende jaren gaan we ook aan de slag met een upgrade van het hoofdwegennet. De strategische verbinding tussen Sneek en Leeuwarden is daar onderdeel van. Mogelijkheden zien wij in een upgrade van de N354 (Sneek-Reduzum) naar een stroomweg, of wellicht een nieuwe verbinding. We hebben hier met de provincie al een eerdere studie naar uitgevoerd, die we willen uitbreiden met een onderzoek of een directe wegverbinding (inclusief tracékeuze) naar Leeuwarden mogelijk is. Daarvoor willen we met de provincie in gesprek. Dit kunnen we mogelijk als koppelkans combineren met een onderzoek voor het ontlasten van de verkeerssituatie met betrekking tot doorstroming bij Offingawier en de ontwikkelingen ten behoeve van verbetering van recreatiegebied De Potten, uitbreiding van de groene wiggan en recreatieve routes naar het buitengebied. Een nieuwe verbinding of een upgrade van de N354 (Sneek-Reduzum) brengt meerdere voordelen en kansen met zich mee.

Voor de N359 (Bolsward-Koudum) geldt dat deze weg aangewezen is als stroomweg. De kruispunten vanuit Bolsward naar het zuiden zijn daarentegen gelijkvloers. Dit zouden we graag dezelfde inrichting geven als het gedeelte tussen Bolsward en Leeuwarden om de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid te vergroten. Daarnaast is Workum in ontwikkeling. In de komende jaren komen er meer woningen bij. We willen daarom kijken naar de mogelijkheid om een derde aansluiting te realiseren om de verkeersafwikkeling en doorstroming te verbeteren.

Bij de mogelijke komst van de Lelylijn speelt het hoofdwegennet ook een belangrijke rol in de bereikbaarheid vanuit onze gemeente. Het is van groot belang om te zorgen voor goede aansluitingen naar de stations van de Lelylijn en willen daarin investeren om de bereikbaarheid met de rest van het land te vergroten.

Het voornaamste doel is dat het voor automobilisten zo aantrekkelijk mogelijk moet zijn om het hoofdwegennetwerk in onze gemeente te gebruiken. De wegen op ons hoofdwegennet zijn bestemd om grote hoeveelheden verkeer af te wikkelen in tegenstelling tot de verblijfsgebieden. In de toekomst willen we de ontsluiting van verkeer via de hoofdwegen daarom blijven stimuleren door onder meer deze wegen goed te onderhouden en huidige problematiek te verbeteren.

8.3.4 Uitbreiding verblijfsgebieden

Binnen de kernen willen we verblijfsruimtes versterken en uitbreiden wat de leefbaarheid ten goede zal komen. Doorgaand autoverkeer willen we door logische routing en inrichting concentreren op de hoofdstructuur. In de verblijfsgebieden is bestemmingsverkeer te gast en ligt de focus op actieve mobiliteit. Bij onderhoud en realisatie van wegen wordt hier rekening mee gehouden door deze wegen als verblijfsgebieden in te richten. In Sneek en Bolsward willen we actieve mobiliteit in het centrum en de woonwijken stimuleren door de verblijfsgebieden uit te breiden en de maximumsnelheid te verlagen van 50 km/uur naar 30 km/uur op onder meer de Groenedijk, Parkstraat, Worp Tjaardastraat, Oppenhuizerweg en delen van de Leeuwarderweg, Dr. Boumaweg in Sneek en Ugolaan in Bolsward. Dergelijke aanpassingen zijn van belang in een stad die verder verdicht door binnenstedelijke woningbouw. Dit vraagt om andere vormen van verplaatsing en aandacht voor de hoofdstructuur. Bij de afwaardering van wegen naar 30 km/uur blijven we er wel voor zorgen dat deze de bereikbaarheid van bussen niet in de weg zitten.

Op enkele wegen binnen de gemeente zien we mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verhogen door 80 km/uur-wegen af te waarderen naar 60 km/uur. Concreet gaat het om de Nije Dyk bij Sneek en de verbinding tussen Witmarsum en Kimsward. In de kaart Wegencategorisering in paragraaf 8.2.

Bij een snelheidsverlaging is het streven om ook de inrichting passend te maken aan de inrichtingseisen. Naast de inrichting is het ook belangrijk dat de autogebruiker bewust wordt van de gereden snelheden. Wij blijven daarom bewustwording stimuleren met de 'Check je meter, 30 is beter!' campagne. Ook de aansluiting bij landelijke verkeerscampagnes en verkeerseducatie willen we blijven voortzetten in de toekomst.

8.3.5 Auto te gast

Met de uitbreiding van de verblijfsgebieden willen we de auto zoveel mogelijk weren uit de centrumzone van de grote kernen. In Bolsward en Sneek willen we dit nog meer kracht bij zetten door het doorgaande verkeer zoveel mogelijk om het centrum heen te leiden en te onderzoeken waar fietsers en voetgangers voorrang kunnen krijgen (STOMP-V-strategie). In deze binnensteden maken we veel ruimte voor de voetganger en de fietser en zijn auto's te gast. Met daarbij meer ruimte voor groen en water, zorgen we voor een meer vriendelijke openbare ruimte voor langzaam verkeer. Verblijven en ontmoeten komt daardoor meer centraal te staan en levert een bijdrage aan de omgevingskwaliteit.

8.3.6 Transferpunten

Ondanks het weren van het doorgaand autoverkeer uit de centra van kernen, moeten deze centra voor iedereen goed bereikbaar en toegankelijk blijven. Op plekken waar de invalswegen van de kernen 'eindigen' komen transferpunten. Dit zijn grote parkeerterreinen van waar bezoekers van de centra verder kunnen lopen of gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Vanaf de transferpunten richting het centrum zijn de wegen ingericht als verblijfsgebied en is de auto te gast. In Sneek zijn er al een aantal transferpunten beschikbaar, op korte loopafstand van de binnenstad en met winkels voor de dagelijkse boodschappen. Bij de aanleg van nieuwe transferpunten wordt er gekozen voor strategische plekken waar de transferpunten goed verbonden worden met het openbaar vervoer en krijgen de looproutes richting het centrum een kwaliteitsimpuls. Waar er kansen zijn om transferpunten te koppelen aan mobiliteitshubs, worden deze aangepakt.

8.3.7 Laadinfra

In het Klimaatakkoord staat de ambitie dat alle nieuwe auto's geen CO₂ meer uitstoten in 2030. Met de verwachte toename van elektrische voertuigen is het van belang om de laadinfra op orde te hebben en houden binnen de gemeente. Een volledig netwerk van publieke laadpalen maakt het elektrisch rijden namelijk toegankelijker. De gemeente hanteert daarom laadbeleid waarin de ambities en de strategie van de gemeente voor een toereikend laadnetwerk voor elektrische voertuigen opgenomen zijn. Hierin wordt onder andere beschreven hoe inwoners het gebruik van een laadpaal kunnen aanvragen en hoe we omgaan met de belasting van het netwerk. Met het Mobiliteitsprogramma willen we op dit beleid aansluiten. Goede laadinfra is niet alleen belangrijk voor het publiekelijk autoladen, maar ook voor het openbaar vervoer en de logistiek. Wij zien hiervoor een mogelijke koppeling met de mobiliteitshubs om dit in de toekomst goed te organiseren.

8.3.8 Parkeren

Súdwest-Fryslân heeft een aantal belangrijke winkelcentra en toeristische kernen die bezocht worden door lokale-, regionale-en toeristische bezoekers. Het is belangrijk om voor een klantvriendelijke ontvangst te zorgen door voldoende parkeergelegenheid. Ook is het voor bezoekers, inwoners, bedrijven en werknemers belangrijk om te weten waar ze kunnen parkeren en tegen welke voorwaarden. Om dit inzichtelijk te maken, hebben we de Parkeervisie (2019) opgesteld. Met het Mobiliteitsprogramma willen we op dit beleid aansluiten. In het stedelijk gebied is het uiteindelijk doel om te onderzoeken waar combinaties en gebouwd parkeren mogelijk zijn.

Naast de Parkeervisie hebben we ook een Parkeernormennota waar we met het Mobiliteitsprogramma op aansluiten. Deze nota bepaalt hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn bij nieuwe ontwikkelingen in de openbare ruimte.

Wat nemen we mee in het Uitvoeringsprogramma?

- Eenduidige en heldere inrichting van wegen (o.a. bedrijventerreinen en verblijfsgebieden)
- Verkeersveiligheid verhogen (o.a. uitbreiden verblijfsgebieden, verkeersremmende maatregelen, handhaven, weren groot verkeer en combinatie fietsers en landbouwverkeer)
- Inzetten op toegankelijke oversteeklocaties
- Inzetten op verkeersveiligheid schoolomgevingen (o.a. campagnes, fysieke maatregelen en handhaving)
- Aandacht voor kunstwerken, aansluitend op Nota Openbare Ruimte
- Kruispunten ring Sneek ongelijkvloers maken;
- Verbeteren hoofdwegennet door o.a. oplossingsrichtingen te verkennen / uit te voeren voor:
 - Afsluitdijk (nieuwe bruggen)
 - Ring Sneek (oprit De Hemmen, afrit Houkesloot en voorrangspaleis stadsrondweg)
 - Kruiswaterbrug Bolsward (aquaduct)
 - Verbinding Sneek-Leeuwarden (N354 > stroomweg/eventueel nieuwe verbinding)
 - Ontsluiting Offingawier en recreatiegebied De Potten
 - Verbinding Bolsward-Workum (N359 > herinrichting kruispunten, ongelijkvloerse oversteken en derde ontsluiting Workum)
 - Goede aansluiting op de Lelylijn
- Inrichting verblijfsgebieden versterken door o.a.
- Gemotoriseerd verkeer op hoofdwegennet
- Afwaardering van 50 naar 30 km/uur (o.a. Groenedijk, Parkstraat, Worp Tjaardastraat, Oppenhuizerweg en delen van de Leeuwarderweg, Dr. Boumaweg, Parkstraat en Ugolaan)
- Afwaardering van 80 naar 60 km/uur (o.a. Nije Dyk Sneek en verbinding Witmarsum-Kimswerd)
- Onderhoudswerkzaamheden bestaand wegennet
- Inzetten op 30-minutenstrategie
- Inzetten op (landelijke) verkeerseducatie en -campagnes
- Voortzetten (pilot)onderzoek en realisatie binnensteden gericht op langzaam verkeer
- Inzetten op transferpunten
- Inzetten op toereikende laadinfra (koppeling met mobiliteitshubs)
- Onderzoek naar combinaties en gebouwd parkeren in stedelijk gebied
- Onderzoek toepassen STOMP-V-strategie binnen de huidige weginrichting en openbare ruimte (o.a. binnen voorzieningenkernen)
- Onderzoeken waar combinaties en gebouwd parkeren mogelijk zijn binnen stedelijk gebied

§ 8.4 PLEK VOOR LANDBOUWVERKEER

8.4.1 Landbouwverkeer

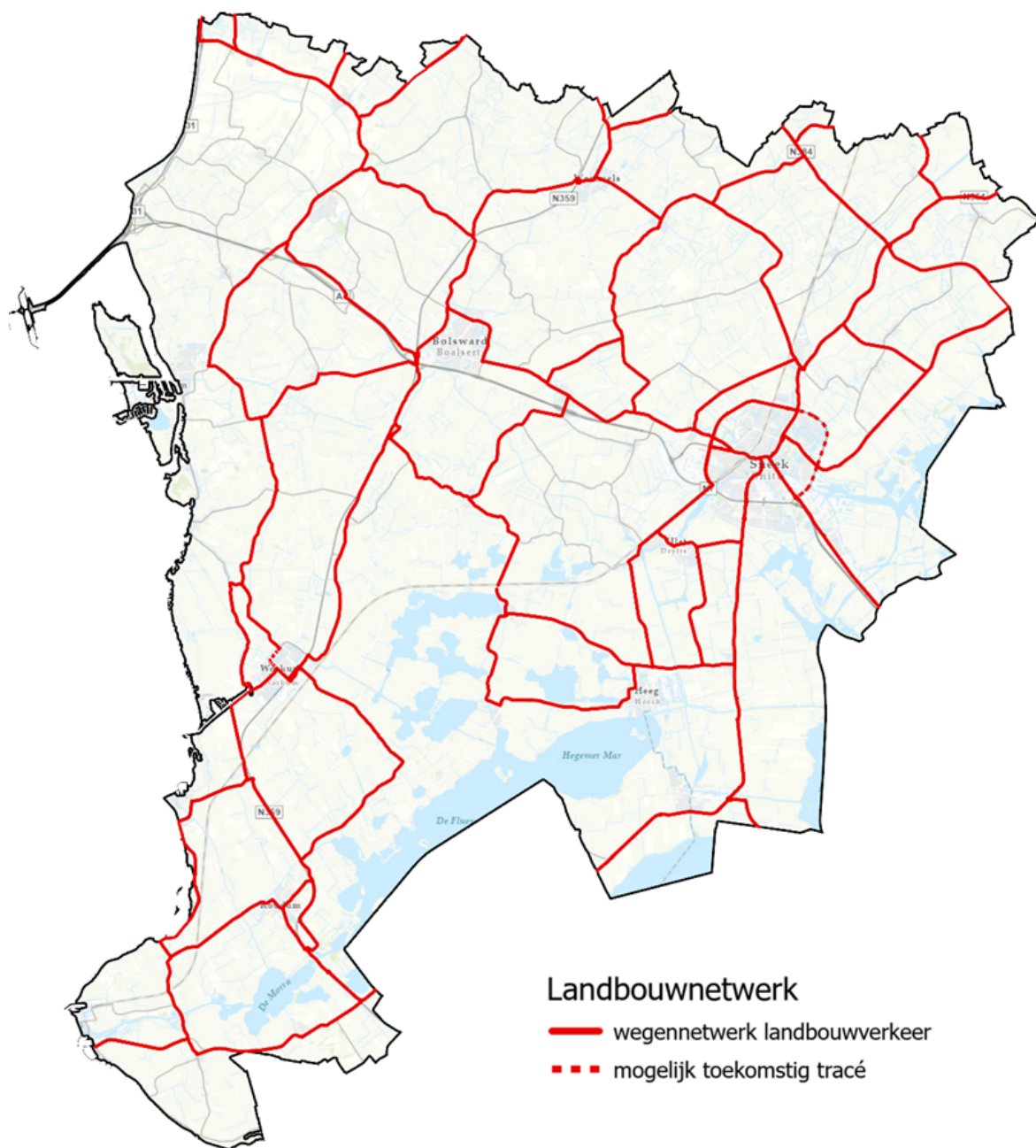
Landbouw is een belangrijk aandeel van onze lokale economie en landbouwverkeer komt in onze landelijke gemeente dan ook veel voor. Omwille van de verkeersveiligheid van de overige verkeers-deelnemers wordt het steeds groter wordende landbouwverkeer niet overal gefaciliteerd. Daar waar landbouwverkeer zich concentreert wordt naar maatwerkoplossingen gezocht.

8.4.2 Landbouwroutes

Het verbreden van wegen voor landbouwvoertuigen is nadelig voor de veiligheid en leefbaarheid, vooral in de kernen. Vanwege de specifieke kenmerken van het landbouwverkeer verdient dit een genuanceerde benadering. In het kader van het provinciale project 'Kwaliteitsnetwerk voor landbouwverkeer' zijn in samenwerking met de provincie en de lokale besturen van de LTO-afdelingen in Súdwest-Fryslân de routes bepaald waar het landbouwverkeer zich concentreert. Ook zijn hierbij per route de knelpunten bepaald. Op de kaart hiernaast zijn deze landbouwroutes aangeduid. Deze wegen kenmerken zich over

het algemeen als wegen binnen verblijfsgebieden die fysiek geschikt zijn voor landbouwverkeer en zwaar verkeer en die worden gebruikt door bestemmingsverkeer.

Landbouwnetwerk



8.4.3 Landbouwverkeer door Sneek

Bij de gemeente krijgen we veel klachten van landbouwverkeer dat door de dorpen heen rijdt, maar ook door het centrum van Sneek. Hierdoor komt de verkeersveiligheid van het langzaam verkeer in het geding en ook zorgt de overlast van geluid en trillingen voor een minder leefbaar centrum. Voor de route door Sneek is momenteel geen alternatieve route via de rondweg beschikbaar. Daarom kijken we bijvoorbeeld naar opties of we een deel van de van de rondweg om Sneek geschikt kunnen maken voor landbouwverkeer, zodat dit verkeer niet meer door het centrum heen hoeft. Een belangrijke kanttekening hierbij is dat het openstellen van de ring niet ten koste mag gaan van de doorstroming van het overige verkeer. Ook in andere kernen zoeken we naar alternatieve routes voor het landbouwverkeer om de kernen. Daarnaast betreft het toestaan van landbouwverkeer op sommige locaties maatwerk.

8.4.4 Samen zorgen voor veiligheid

Het valt op dat er veel conflicten zijn tussen landbouwverkeer en de fiets binnen onze gemeente, bijvoorbeeld op de verbinding tussen Scharnegoutum en Sneek. Vanuit de mienskip is er lijst van ruim 50 tracés (lijst van 50) buiten de bebouwde kom opgesteld, waar deze conflicten spelen. Op deze tracés willen we de mogelijkheden voor vrijliggende fietspaden onderzoeken. Realistisch gezien zal de realisatie van vrijliggende fietspaden op veel deze tracés echter zeer moeilijk of zelfs onmogelijk zijn. Andere maatregelen om deze knelpunten op te lossen, zoals passeerstroken, bermverbeteringen, fietsstraten en landbouwpaden, worden genomen in aansluiting met onderhoudswerkzaamheden.

In kernen zorgt het landbouwverkeer ook voor onveilige situaties, voornamelijk in combinatie met langzaam verkeer. Waar goede alternatieve routes kunnen worden aangewezen, wordt landbouwverkeer geweerd uit de kernen. Mogelijke ruilverkaveling is hiervoor ook een belangrijk aandachtspunt. Op plekken waar het niet mogelijk is om landbouwverkeer uit de kernen te weren, willen we doormiddel van educatie bestuurders van landbouwvoertuigen bewust maken van hun snelheid en de gevaren voor andere weggebruikers. Niet alleen de educatie van het landbouwverkeer is van belang, maar ook van het langzame verkeer. Bij de opening van de fietsstraat tussen Sibrandabuorren en Poppenwier hebben loonbedrijven bijvoorbeeld uit eigen beweging aan kinderen verteld over hun werk en over de zichtbaarheid van de fietsers op straat. Met elkaar moet namelijk gezorgd worden dat het veilig is en blijft op straat.

Wat nemen we mee in het Uitvoeringsprogramma?

- Inzetten op veiligheid landbouwverkeer (o.a. lijst van 50 en campagne/educatie landbouwverkeer/langzaam verkeer)
- Onderzoek mogelijkheid van meer vrijliggende fietspaden
- Conflictlocaties landbouwverkeer aanpakken (o.a. passeerstroken, bermverbeteringen en landbouwpaden)
- Onderzoek alternatieve routes landbouwverkeer om ze te weren uit kernen (o.a. ruilverkaveling)
- Rondweg Sneek geschikt maken voor landbouwverkeer

§ 8.5 LOGISTIEK IN 2040

8.5.1 Bevoorrading

Logistiek is een belangrijk onderdeel van de mobiliteit in onze gemeente. Ondernemingen moeten goed bevoorrad kunnen worden en de bereikbaarheid van bedrijventerreinen is van belang. Een goed logistiek netwerk is cruciaal voor de economie en de aantrekkelijkheid van de gemeente. We zetten ons in op het waarborgen en eventueel verbeteren van de bereikbaarheid van economische centra en bedrijventerreinen over de weg. Bedrijventerreinen dienen daarvoor logisch bereikt te kunnen worden voor goederenvervoer. Door een goede verwijzing en ligging van de bedrijventerreinen wordt routing door bebouwde kommen voorkomen.

De grotere bedrijventerreinen moeten voor logistiek zwaar verkeer zoveel mogelijk via de stroom- en gebiedsontsluitingswegen (hoofdwegenstructuur) worden ontsloten, waarbij vrijliggende fietspaden een voorwaarde zijn. Een goede locatiekeuze is belangrijk en de ligging van de bedrijventerreinen dient hierop te zijn afgestemd. Binnen de gemeente zijn er locaties waar in meer of minder mate overlast wordt ervaren als gevolg van vrachtverkeer. Niet in alle gevallen is weren van vrachtverkeer mogelijk omdat er simpelweg geen alternatieven zijn. Per situatie dient hiervoor een afzonderlijke afweging te worden gemaakt.

Bevoorrading van detailhandel in stadscentra gaat soms gepaard met overlast. In de voetgangersgebieden in Sneek zijn om die reden venstertijden ingevoerd. Initiatieven van andere vormen van bevoorrading worden gestimuleerd.

8.5.2 Combinatie met mobiliteitshubs

In paragraaf 7.3 zijn de mobiliteitshubs uitgebreid aan bod gekomen. Voor logistiek zouden we kunnen kijken of we een combinatie kunnen maken tussen de twee functies om de inrichting van de ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. We onderzoeken bijvoorbeeld of we afhaalpunten voor pakketjes kunnen toevoegen aan de mobiliteitshubs. Op deze manier zou drukte en overlast in de woon- en winkelstraten met betrekking tot het bezorgen van pakketjes verminderd kunnen worden. Daarnaast zou een mobiliteits-hub ook gecombineerd kunnen worden met logistieke laadinfra.

Wat nemen we mee in het Uitvoeringsprogramma?

- Inzetten op bereikbaarheid economische centra en bedrijventerreinen (o.a. verwijzing, ligging en routing)

- Locatiekeuze van nieuwe bedrijventerreinen
- Grote bedrijventerreinen ontsluiten via hoofdwegennet
- Stimuleren initiatieven andere vormen van bevoorrading
- Combinatie met mobiliteitshubs (o.a. afhaalpunt pakketjes en laadinfra)

Hoofdstuk 9 Varen op ons water

§ 9.1 VAREN

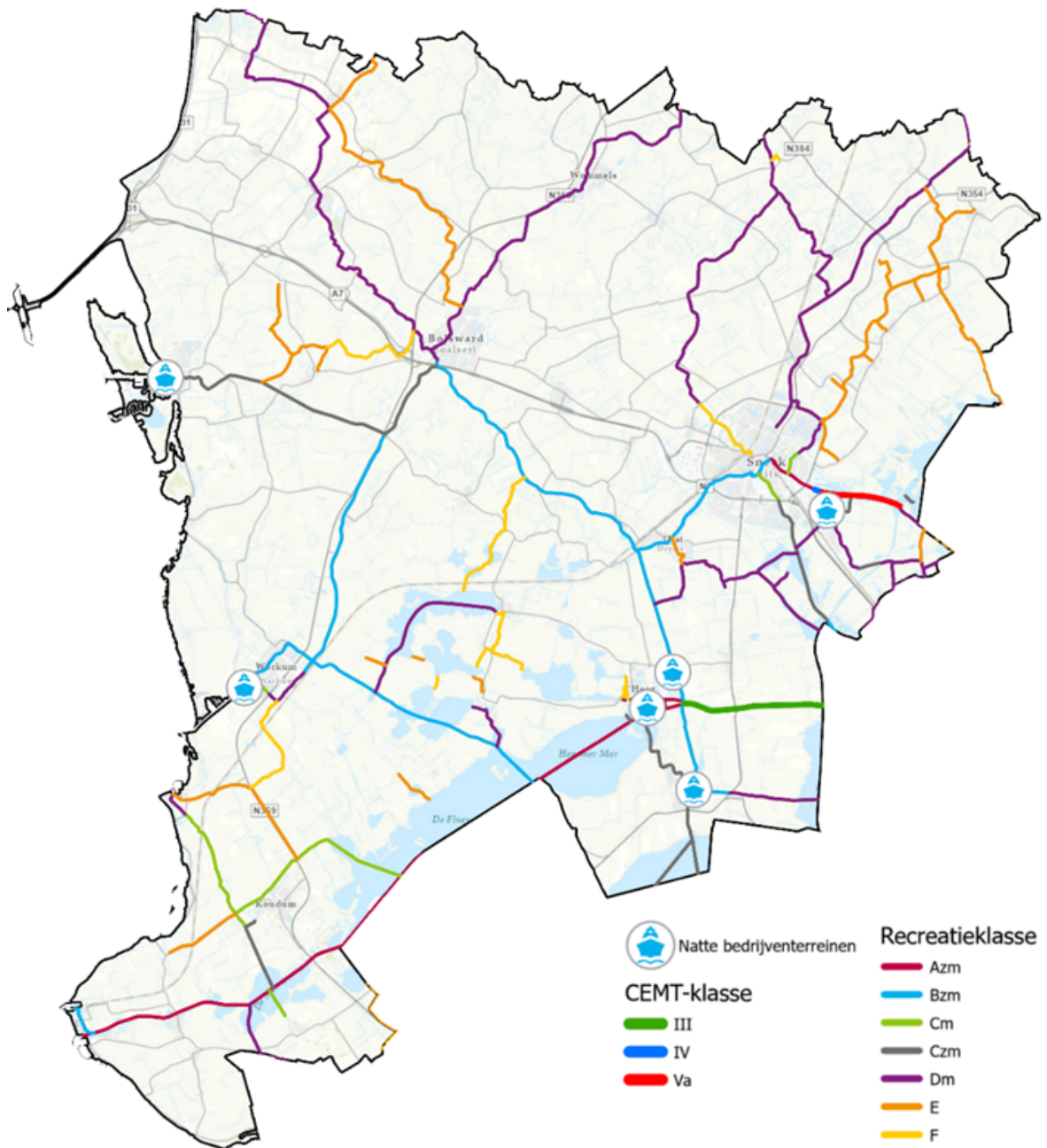
Súdwest-Fryslân is verweven met het water en vaarwegen vormen dan ook een belangrijk onderdeel van de infrastructuur in de gemeente. Vaarwegen zijn zowel een economische drager als onderdeel van het recreatieve netwerk. Vaarwegen zijn veelal in het beheer van Rijkswaterstaat, de provincie en het waterschap waarvan wij als waterrijke gemeente een belangrijke stakeholder zijn met betrekking tot onze logistiek en recreatie.

§ 9.2 LOGISTIEKE VAARROUTES

Naast logistieke routes over de weg, kent de gemeente ook logistieke vaarroutes. Via het water vindt goederenvervoer plaats van en naar bestemmingen in de gemeente. Op dit waternetwerk zijn ook grotere havens en 'natte' bedrijventerreinen aangesloten om te laden en lossen. Het Havennetwerk Fryslân (HNF) onderzoekt de mogelijkheden voor de ontwikkeling van binnenhavens in de provincie. We volgen de ontwikkeling van het onderzoek van HNF. In de transitie naar circulaire economie kan het transport over water een belangrijke factor worden.

Binnen de gemeente Súdwest-Fryslân vormt het Prinses Margrietkanaal de ruggengraat voor het beroepsvaarwegennet. Het doorsnijdt de provincie en een deel van de gemeente. Ook ontsluit het diverse bestemmingen voor de beroeps- en de recreatievaart. Vanaf het Prinses Margrietkanaal zijn de grotere havens en de 'natte' bedrijventerreinen (o.a. Sneek, Woudsend, Heeg) te bereiken. De Houkesloot vormt een belangrijke schakel tussen het Prinses Margrietkanaal en Sneek.

Recreatieve vaarroutes



§ 9.3 RECREATIEVE VAARROUTES

De recreatievaart is een belangrijk fenomeen binnen de gemeente, en is ook een essentieel onderdeel van de gastvrijheidseconomie. Dit geldt ook in Waterstad Sneek, waar water en recreatie hand in hand gaan. De stad is een populaire uitvalsbasis voor toeristen en watersporters die het Sneekermear opzoeken. Binnen de stad zijn de oude grachten unieke levensaders van de historische en levendige binnenstad. We willen deze grachten bevaarbaar maken om Sneek nog mooier te maken. Het bevaarbaar maken van de grachten geeft impulsen aan de horeca en de watersport in de stad en maakt van Sneek nog meer een Waterstad, die als het bruisende hart van Fryslân fungeert. We kunnen hier aansluiten bij de Regio Deal Zuidwest-Fryslân en de Ruimtelijke Strategie Sneek.

In het buitengebied zijn er veerpontjes die een belangrijke schakel vormen in het wandel- en fietsnetwerk. Deze pontjes worden door eigen inwoners, recreanten en toeristen gebruikt.

§ 9.4 BLUE MOBILITY

We zien binnen de gemeente ook veel potentie in de ontwikkeling van personenvervoer over de vaarwegen. Het inzetten van de vaarwegen als volwaardig vervoersmiddel in de mobiliteitsmatrix vormt een goed alternatief om autogebruik in de gemeente te verminderen. Blue Mobility kan een schakel vormen om mensen vanaf de transferpunten in Sneek richting de binnenstad te verplaatsen. In de Ruimtelijk Strategie Sneek 2050 wordt al een vertaalslag gemaakt. Op langere afstanden kan het kernen met elkaar verbinden om de autoafhankelijkheid te verminderen. Ook bieden de vaarwegen in de kernen een oplossing voor de bevoorrading in centrumgebieden. Bevoorrading over water verlicht de centra van vrachtverkeer en draagt zo bij aan de leefbaarheid van de kernen. We willen ons inzetten om de kansrijkheid van Blue Mobility voor Súdwest-Fryslân verder inzichtelijk te maken, waarbij het functioneel maken door waterstations en verbeteren van de doorvaarbaarheid belangrijke onderwerpen zijn om mee te nemen. Het project van de sluisen bij Kornwerderzand zijn hier onderdeel van. Door het vervangen van de bruggen, het verruimen van de grote sluis in Kornwerderzand en het verruimen van de vaargeulen in het IJsselmeer wordt het IJsselmeergebied toegankelijk voor vaartuigen.

§ 9.5 AQUADUCTEN

Op enkele plekken in de gemeente zorgen aquaducten voor een goede doorstroming van zowel het vaarnetwerk als het wegnnet. Door middel van onderhoud van bestaande en aanleg van nieuwe aquaducten op plekken waar bestaande bruggen voor een knelpunt zorgen, willen we de efficiëntie van het (vaar)wegennetwerk optimaliseren. Op de A7 ten zuiden van Bolsward leeft al langer de wens voor een aquaduct. De huidige Kruiswaterbrug in de snelweg zorgt voor veel oponthoud en een aquaduct zou de doorstroming van de snelweg ten goede komen. In de komende jaren gaan we kijken naar de mogelijkheid voor een aquaduct op deze locatie. Ook op andere locaties blijven we inzetten op aquaducten voor betere veiligheid en betere doorstroming op de weg en het water. Ook kan worden gedacht aan de toevoeging van een aquaduct bij St. Nicolaasga om de bevaarbaarheid binnen Zuidwest-Fryslân te versterken.

Wat nemen we mee in het Uitvoeringsprogramma?

- Inzetten op gastvrijheidseconomie
 - Ontwikkelen van Blue Mobility (personenvervoer en bevoorrading)
 - Verbeteren van de doorvaarbaarheid van waterwegen (o.a. sluisen bij Kornwerderzand)
 - Onderhoud bestaande aquaducten en bruggen
 - Aquaduct Bolsward (Kruiswaterbrug) onderzoeken
 - We volgen de ontwikkeling van het Friese onderzoek naar de ontwikkeling van binnenhavens
-
- Bevaarbaar maken grachten Sneek

Hoofdstuk 10 Hoe verder: vervolg

§ 10.1 VAN HOOFDPRINCIPES NAAR OPGAVEN

Het Mobiliteitsprogramma, zoals deze in de vorige hoofdstukken is opgesteld, vormt de basis voor het mobiliteitsbeleid binnen de gemeente voor de komende tien jaar. In dit hoofdstuk worden vervolgcacties van het Mobiliteitsprogramma beschreven. Het Uitvoeringsprogramma is hier een onderdeel van.

§ 10.2 OPSTELLEN UITVOERINGSPROGRAMMA

10.2.1 Uitvoering

Om de in het Mobiliteitsprogramma beschreven hoofdprincipes ook daadwerkelijk te bereiken, dienen concrete maatregelen te worden opgesteld. Deze maatregelen worden beschreven in het Uitvoeringsprogramma, wat het vervolg vormt van dit Mobiliteitsprogramma en als separaat document wordt opgesteld.

Het Uitvoeringsprogramma bevat de volgende onderdelen:

- Wat gaan we doen?
- Wanneer gaan we het doen?
- Wat gaat het kosten?

10.2.2 Wat gaan we doen?

De te nemen maatregelen worden op basis van de opgaves en knelpunten bepaald. Deze maatregelen dragen allemaal bij aan één of meerdere hoofdprincipes. Voordat het Uitvoeringsprogramma wordt opgesteld is het van belang dat het abstractieniveau van de maatregelen al is vastgesteld. Goed uitgewerkte

maatregelen geven de gemeente handvatten om mee te werken. Te goed uitgewerkte maatregelen zorgen echter voor een beperkte beweegruimte. Een goede balans vinden hierin is belangrijk.

10.2.3 Wanneer gaan we het doen?

Het Uitvoeringsprogramma geeft een indicatie wanneer de maatregelen op de planning staan. Om de termijnen van de maatregelen te bepalen, zullen de maatregelen geprioriteerd moeten worden. De ingrediënten van de prioritering zijn onder andere dat we de hoofdprincipes een score meegeven vanuit de ambitie (onderdeel van gezamenlijk vastgestelde bestuurlijke koers & Omgevingsvisie en knelpunten die aangegeven zijn door bewoners en stakeholders). De prioritering is grotendeels afhankelijk van het belang van de maatregelen, maar ook van de kosten en de omvang. Voor de planning wordt gekozen om de maatregelen in te delen in korte, middellange en lange termijn of meer specifiek jaartallen te benoemen per maatregel.

10.2.4 Wat gaat het kosten?

De maatregelen brengen kosten met zich mee. Om inzicht te krijgen in de haalbaarheid van de maatregelen is een kostenoverzicht van belang. Voor de kosten kan een indicatie worden gegeven of een kostenraming worden gemaakt.

§ 10.3 FINANCIERING

Het Uitvoeringsprogramma geeft verdere uitwerking aan de hoofdprincipes die in dit Mobiliteitsprogramma opgesteld zijn. De maatregelen, de fasering en kosten ervan moeten hierin opgenomen worden. Om de maatregelen in het Uitvoeringsprogramma te realiseren, dient er gezocht te worden naar financieringsbronnen. We zetten in op (co)-financiering vanuit Europees, Rijks- of Provinciaal niveau (bijvoorbeeld als onderdeel van de BO MIRT-systematiek).

Daarnaast zijn er nog de volgende vijf manieren om maatregelen te financieren:

1. Koppeling met onderhoud

Koppeling zoeken met geplande onderhoudswerkzaamheden. Wanneer op een bepaalde locatie onderhoud gepland staat, zal gekeken worden of dit gekoppeld kan worden aan een maatregel uit het Mobiliteits-/Uitvoeringsprogramma. Door 'werk met werk' te maken, is een besparing te realiseren. Het verkeerskundige deel van de maatregel komt dan boven op het reguliere onderhoudsbudget.

2. Koppeling strategische samenwerkingsagenda

In de strategische samenwerkingsagenda worden afspraken gemaakt over grotere projecten die een bovenregionaal karakter hebben. Bij deze projecten is er sprake van cofinanciering door derden (andere overheden en/of ontwikkelaars). Over dergelijke projecten vindt afzonderlijke besluitvorming plaats door de raad. Bij dergelijke grote projecten zal worden gekeken of een maatregel uit het Mobiliteits-/Uitvoeringsprogramma meegenomen kan worden. Hierbij zou tevens een koppeling gezocht kunnen worden met de financiering van BO-MIRT.

3. Structureel budget

Er zijn projecten waar geen koppeling mogelijk is met onderhoud of met de strategische samenwerkingsagenda. Er zijn daarom structureel middelen nodig om het doel van het Mobiliteits-/Uitvoeringsprogramma te realiseren. Denk bijvoorbeeld aan 'kleine' infrastructurele aanpassingen (bijvoorbeeld: plateaus, borden en markering) en het realiseren van extra parkeerplaatsen.

4. Koppeling kernfondsen

Kwaliteitsgeld uit het Kernfonds is bedoeld voor de uitvoering van onderdelen van de stads-, dorps- en wijkvisies. Het verbeteren van de verkeerssituatie en daardoor de leefbaarheid van een kern, kan onderdeel zijn van een stads-, dorps- of wijkvisie. Het projectengeld uit het Kernfonds is voor de realisatie van grote (fysieke) leefbaarheidprojecten in de steden, dorpen en wijken. Ook voor deze geldstroom gelden de stads-, dorps- en wijkvisies als basis. In uitzonderlijke en incidentele gevallen waarbij het gaat om zaken die de leefbaarheid raken en waarvoor binnen een kern een breed draagvlak bestaat, kan mogelijk een beroep worden gedaan op het kernfonds. Dergelijke aanvragen worden vooraf overlegd met het team Dorpen- en Wijkencoördinatie, die dit fonds beheert.

5. Regiodeal

In de Regio Deal Zuidwest-Fryslân 2024-2029 heeft de gemeente Súdwest-Fryslân samen met de gemeente De Fryske Marren, de Provincie Fryslân, Wetterskip Fryslân, het Rijk en meer dan 25 partnerorganisaties uit de regio vastgelegd om samen met de mienskip te investeren in de toekomst van regio Zuidwest-Fryslân. Dit wordt aan de hand van vier programmalijnen gedaan: Mienskip, Voorzieningen, Leefomgeving en Economie. Onder de programmalijn 'Voorzieningen' komt mobiliteit als één van de thema's naar voren, waarbij het vergroten van de mobiliteitsmogelijkheden voor inwoners een belangrijke opgave.

Deze opgave brengt de volgende projecten met zich mee:

- Opstellen regionale mobiliteitsagenda;
- Ontwikkelen multifunctionele hub;
- Subsidieregeling kleinschalige mobiliteit en mienskip;
- Bestrijden vervoersongelijkheid; Samenwerking met regio Noardwest.

In totaal willen de deelnemende partijen een bedrag van ten minste 35 miljoen euro investeren, waarbij cofinanciering van het halve bedrag wordt gevraagd aan het Rijk. Hiervan is afgerond 9 miljoen voor de programmalijn 'Voorzieningen', wat verdeeld moet worden onder de thema's mobiliteit, onderwijs en zorg.

6. Koppeling ontwikkelfonds

In het Ontwikkelfonds reserveert de gemeente geld voor grotere projecten. Dit wordt gekoppeld aan geld van anderen om zo een groter effect te bereiken. Zo is er de afgelopen jaren geïnvesteerd in sporthart Bolsward, het Flexaterrein in Sneek en is er geld gegaan naar de Regiodeal. Met instemming van de gemeenteraad kan er worden gekozen geld uit het ontwikkelfonds te gebruiken voor infrastructurele projecten binnen de gemeente.

7. Koppeling met GREX

De woningbouwopgave binnen onze gemeente zal in de komende jaren zorgen voor veel ontwikkelingen. Het GREX is een begroting van de kosten en opbrengsten van grondexploitatie bij deze ontwikkelingen. De opbrengsten kunnen gebruikt worden voor infrastructurele projecten, al dan niet verbonden met de desbetreffende (woningbouw)ontwikkeling.

§ 10.4 VOORZET UITVOERINGSPROGRAMMA

In het Mobiliteitsprogramma zijn verschillende doelen en maatregelen benoemd. Deze doelen en maatregelen zijn in § 10.5 per hoofdprincipe samengevat als eerste voorzet voor het opstellen van het Uitvoeringsprogramma. In het Uitvoeringsprogramma krijgen alle maatregelen een definitieve plek toegewezen op de tijdlijn (kort, middellang of lang).

§ 10.5 EN VERDER...

Na het opstellen van het Uitvoeringsprogramma, willen we de opgaven integraal binnen de gemeente oppakken. De opgaven die in het Mobiliteitsprogramma genoemd zijn moeten onder andere een verdere uitwerking krijgen in het Omgevingsprogramma. Daarnaast hebben we om de vier jaar een nieuwe coalitie, wat onder andere een nieuw gezamenlijk vastgestelde bestuurlijke koers met zich meebrengt. Daarnaast blijven trends en ontwikkelingen zich landelijk snel ontwikkelen, waaronder op het gebied van mobiliteit. Aangezien het Mobiliteitsprogramma een doorlooptijd heeft voor de komende 15 jaar, willen we jaarlijks een controle doen of we met het programma nog de juiste koers blijven volgen op actuele thema's die op dat moment vanuit de gemeentelijke ambitie spelen of dat we hier en daar moeten bijsturen.

Gastvrij & bereikbaar

Iedereen is welkom in een bereikbare gemeente



Wat nemen we mee in het Uitvoeringsprogramma?

Trappen

- Onderzoek ontbrekende schakels fietsnetwerk o.a.:
 - Gebied tussen Makkum en Bolsward
 - Ten noorden van Sneek en Bolsward
 - Zuidelijke rondweg Sneek (van Joure naar Bolsward en Workum)

Openbaar Vervoer (OV)

- Inzetten op verhogen frequentie trein Sneek-Stavoren incl. intensiveren haltes
- Inzetten op bus frequentie in spitsuren te verhogen en aan te laten sluiten op schooltijden
- Uitbreiden laadnetwerk en bushaltes
- Uitbreiden busverbindingen Sneek (o.a. Sneek Noord)
- Onderzoek treinverbinding Makkum-Heerenveen
- (Inter)nationale verbinding met F4 versterken

Mobiliteit als dienst

- Verkenning naar inpassing deelmobiliteit en mobiliteitshubs binnen de gemeente incl. onderzoek naar de behoefte en strategische locatiekeuze
- Verkenning inzetten station Sneek als multifunctionele hub incl. Blue Mobility en TOP-locatie
- Deelmobiliteit en Blue Mobility integreren en aanbod uitbreiden
- Onderzoeken, upgraden en/of realiseren mobiliteitshubs en transferpunten (o.a. Kop Afsluitdijk, 't Oordje Bolsward en Oppenhuizerweg Sneek)

(Personen)auto

Auto

- Onderhoudswerkzaamheden bestaand wegennet
- Aandacht voor kunstwerken, aansluitend op Nota Openbare Ruimte
- Verbeteren hoofdwegennet door o.a. oplossingsrichtingen te verkennen/uit te voeren voor:
 - Afsluitdijk (nieuwe bruggen)

- Ring Sneek (oprit De Hemmen, afrit Houkesloot en voorrangspoleinen stadsweg)
- Kruiswaterbrug Bolsward (aquaduct)
- Verbinding Sneek-Leeuwarden (N354 > stroomweg/nieuwe verbinding)
- Ontsluiting Offingawier en recreatiegebied De Potten
- Verbinding Bolsward-Workum (N359 > herinrichting kruispunten, ongelijkvloerse oversteken en derde ontsluiting Workum)
- Goede aansluiting op de Lelylijn
- Inzetten op transferpunten
- Inzetten op toereikende laadinfra (koppeling met mobiliteitshubs)
- Onderzoek naar combinaties en gebouwd parkeren in stedelijk gebied

Landbouwverkeer

- Rondweg Sneek geschikt maken voor landbouwverkeer

Logistiek

- Inzetten op bereikbaarheid economische centra en bedrijventerreinen (o.a. verwijzing, ligging en routing)
- Locatiekeuze van nieuwe bedrijventerreinen
- Grote bedrijventerreinen ontsluiten via hoofdwegennet
- Stimuleren initiatieven andere vormen van bevoorradings
- Combinatie met mobiliteitshubs (o.a. afhaalpunt pakketjes en laadinfra)

Varen

- Inzetten op gastvrijheidseconomie
- Ontwikkelen van Blue Mobility (personenvervoer en bevoorradings)
- Onderhoud bestaande aquaducten en bruggen
- Aquaduct Bolsward (Kruiswaterbrug) onderzoeken
- We volgen de ontwikkeling van het Friese onderzoek naar de ontwikkeling van binnenhavens
- Bevaarbaar maken grachten Sneek

Verkeersveilig & toegankelijk

Iedereen kan veilig van A naar B



Wat nemen we mee in het Uitvoeringsprogramma?

Stappen

- Goede, toegankelijke voetgangersvoorzieningen (incl. ommetjes) in (nieuwbouw)wijken en centrum- en verblijfsgebieden
- Inzetten op inclusieve en toegankelijke openbare ruimte met ruimte voor (vrijliggende) looproutes
- Meer ruimte voor de voetganger op doorgaande wegen in centra en verblijfsgebieden

Trappen

- Fietsveiligheid verhogen (o.a. op de locaties uit de lijst van 50 fietsverbindingen)
- Voorlichting fietsers versus landbouwverkeer
- Inzetten op sociale veiligheid fietsers door o.a.:
 - Vertichting, lichtgekleurde fietspaden
 - Campagne 'licht aan'
 - Aanleggen fietsstraten buiten bebouwde kom
 - Campagne landbouwverkeer

Openbaar Vervoer (OV)

- Toegankelijk maken van OV voor iedereen (o.a. bushaltes, informatievoorzieningen en mentale toegankelijkheid)
- Inzetten op verbeteren sociaal domein, bijvoorbeeld onderzoeken betaalbaarheid OV (o.a. gratis maken 65+ en kinderen VO) en combinatie met deelmobiliteit
- Opstellen (digitaal) loket voor integratie publieke mobiliteit
- Onderzoeken alternatieven openbaar vervoer kleine kernen (bijv. Opstappers en/of buurtbus)

(Personen)auto

Auto

- Eenduidige en heldere inrichting van wegen (o.a. bedrijventerreinen en verblijfsgebieden)
- Verkeersveiligheid verhogen (o.a. uitbreiden verblijfsgebieden, verkeersremmende maatregelen, handhaven, weren groot verkeer en combinatie fietsers en landbouwverkeer)
- Inzetten op toegankelijke oversteeklocaties
- Inzetten op verkeersveiligheid schoolomgevingen (o.a. campagnes, fysieke maatregelen en handhaving)
- Inzetten op (landelijke) verkeerseducatie en -campagnes

Landbouwverkeer

- Inzetten op veiligheid landbouwverkeer (o.a. lijst van 50 en campagne/educatie landbouwverkeer/langzaam verkeer)
- Onderzoek mogelijkheid van meer vrijliggende fietspaden
- Conflictlocaties landbouwverkeer aanpakken (o.a. passeerstroken, bermverbeteringen en landbouwpaden)
- Onderzoek alternatieve routes landbouwverkeer om ze te weren uit kernen (o.a. ruilverkaveling)

Varen

- Verbeteren van de doorvaarbaarheid van waterwegen (o.a. sluisen bij Kornwerderzand)

Actieve mobiliteit

Door meer in te zetten op de fiets en voetganger



Wat nemen we mee in het Uitvoeringsprogramma?

Stappen

- Inzetten op realisatie van looproutes i.r.t. groene wiggen
- Lokale ommetjes woningbouwontwikkelingen en bestaande/nieuwe bedrijven terreinen
- Onderhoud van wandelknooppuntennetwerk (samen met provincie)
- Uitbreiding recreatief wandelnetwerk (inclusief uitrustpunten), met aandacht voor routes voor mensen met een beperking

Trappen

- Investeren in (door)fietsroutes door o.a.:
 - Onderzoek fietsers voorrang op rotondes binnen bebouwde kom
 - Ongelijkvloerse oversteken rondweg Sneek en N359 tussen Bolsward en Workum
- Fietsers meer ruimte geven in verblijfsgebieden
- Kwaliteitsimpuls (door)fietsroutes (ook i.c.m. onderhoudswerkzaamheden en aandacht voor groen en water)
- (Recreatief) fietsnetwerk optimaliseren (o.a. route IJsselmeerkust)

(Personen)auto

Auto

- Onderzoek toepassen STOMP-V-strategie binnen de huidige weginrichting en openbare ruimte (o.a. binnen voorzieningskernen)
- Voortzetten (pilot)onderzoek en realisatie binnensteden gericht op langzaam verkeer
- Inrichting verblijfsgebieden versterken door o.a.
 - Gemotoriseerd verkeer op hoofdwegen
 - Afwaardering van 50 naar 30 km/uur (o.a. Groenedijk, Parkstraat, Worp Tjaardastraat, Oppenhuizerweg en delen van de Leeuwarderveg, Dr. Boumaweg, Parkstraat en Ugolaan)
 - Afwaardering van 80 naar 60 km/uur (o.a. Nije Dyk Sneek en verbinding Witmarsum-Kimswerd)

Bijlage I Gerealiseerde projecten

Gerealiseerde projecten buiten de gemeente

- **Ombouw knooppunt Joure:** dit heeft gezorgd voor een betere doorstroming van ons hoofdwegenet en heeft het sluisverkeer via de N354 door onder andere Hommerts en Jutrijp ontmoedigt.
- **Reconstructie N359 door Lemmer:** dit heeft de bereikbaarheid van de gemeente verbeterd.
- **De Nieuwe Afsluitdijk:** samen met Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Holland werken we aan de versterking en vernieuwing van De Nieuwe Afsluitdijk.

Gerealiseerde projecten binnen de gemeente

Afgelopen jaren zijn onder andere de volgende projecten binnen de gemeente uitgevoerd om de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid te vergroten:

Infrastructuure- en herinrichtingsprojecten

- **Realisatie busstation Bolsward Twibakdyk:** het busstation is naar de rand van Bolsward verplaatst om de doorstroming te bevorderen en de bereikbaarheid binnen de regio te vergroten door ook verschillende vormen van vervoer aan te bieden.
- **Ontsluiting Stavoren:** het project bestond uit de aanleg van de rondwegen Warns en Hemelum. Dit heeft de toegankelijkheid en veiligheid verbeterd en de verkeershinder en overlast verminderd.
- **Herinrichting oostkant Sneek-Centrum:** Aanpassen inrichting van de omgeving Jousterkade-Oosterpoortsbrug-Leeuwarderweg zodat fietsers en voetgangers meer ruimte krijgen.
- **Herinrichting Lemmerweg Sneek:** fietsers hebben meer ruimte gekregen.
- **Herinrichting Dominee L. Touwenlaan Makkum:** weginrichting van 50 naar 30 km/uur, wat de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeterd heeft.
- **Realisatie ontbrekende schakels fietsnetwerk:** bij Stavoren is langs de Noardermar een vrijliggend fietspad gerealiseerd en door de realisatie van een fietsbrug in Bolsward over de Wytmarsumer Feart is er een fietsverbinding gekomen tussen het busstation en het Marne College.
- **Realisatie eerste fietsstraat:** tussen Sibbrandabuorren en Poppenwier is de eerste fietsstraat van de gemeente én de eerste fietsstraat van de provincie Fryslân die buiten de bebouwde kom ligt gerealiseerd. Dit zorgt voor een meer verkeersveilige schoolfietsroute.
- **Herinrichting doorgaande route centrum Bolsward:** de Marktstraat en Jongemastraat (fase 1) zijn heringericht om een meer gastvrije uitstraling te realiseren als doorgaande verbinding naar het centrum van Bolsward. De Dijkstraat en Bargefenne worden in fase 2 opgepakt, waarbij minder verharding en meer groen de uitdaging is.
- **Nieuwe parkeerplaats het Oordje Bolsward:** parkeren rondom het centrum van Bolsward is een belangrijk aandachtspunt. Daarom wordt er aan het Oordje in Bolsward extra parkeerruimte gerealiseerd.
- **Tijdelijke maatregel verbetering doorstroming afslag 22 N7 Sneek:** voor dit knooppunt is een studie gaande naar een definitieve oplossing. Omdat uitvoering van een definitieve oplossing nog lang kan duren, is hierop vooruitlopend een tijdelijke maatregel uitgevoerd om de doorstroming op dit punt te verbeteren. Hiermee is de doorstroming verbeterd waardoor er geen tot minder vaak wachtrijen ontstaan en waardoor de verkeersveiligheid is verbeterd.
- **Aanleg rotonde Makkum Weersterweg – Haitsmaleane:** in het groot onderhoud aan de Weersterweg is de ombouw van de T-splitsing naar een rotonde meegenomen. Hiermee is de verkeersveiligheid op dit punt danig verbeterd. Een goed voorbeeld van werk met werk maken.
- **Opwaardering fietsverbindingen Tjerkwerd – Bolsward en Sneek – Joure:** dit betreffen 2 hoofd fietsroutes van het provinciale fietsroutenetwerk met veel scholieren en woon-werk fietsverkeer. Met subsidie van de provincie zijn deze fietsverbindingen verbeterd, met als doel om het fietsgebruik te stimuleren.
- **Aanleg fietspad Nijland Tsjeardyk:** door aanleg van een fietspad vanaf de Tsjeardyk naar Nijland onder het viaduct van de A7 door is er een veilige fietsverbinding ontstaan voor oa scholieren een woonwerk verkeer.
- **Herinrichting Stationsomgeving Sneek (50 naar 30 km/u):** hierbij is de doorgaande weg langs het station heringericht van een 50 km/u naar 30 km/u weg. Daarnaast zijn de wachtvoorzieningen en fietsenstallingen verbeterd en uitgebreid. Dit betekent naast een verbetering van de verkeersveiligheid ook een prettigere omgeving voor de openbaar vervoer reiziger, wat eens stimulans kan betekenen voor het gebruik hiervan.
- **Aanpassing Workum- Trekwei naar 60 km/u met fietsstroken en voetpad:** met groot onderhoud aan deze weg zijn verkeerskundige maatregelen meegenomen. De snelheid is teruggebracht naar 60 km/u, waarbij ten behoeve van de fietser fietsstroken zijn aangebracht en ten gunste van de voetganger een nieuwe verhoogde stoep.

Verkenningen en planstudies

- **Verkennde studie verbinding N354 Sneek-Leeuwarden:** vanuit de Provincie Fryslân heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de toekomstbestendigheid van de N354. Hierbij is onderzocht of het verkeer tussen Sneek en Leeuwarden het verkeer in de toekomst aan kan of dat misschien aanvullende maatregelen genomen moeten worden om de weg toekomstbestendig te maken. Wij sloten hier als gemeente, samen met de gemeente Leeuwarden, bij aan om mee te denken.
- **N359 Bolsward-West:** samen met de Provincie Fryslân werken we aan de plannen voor de aanpak van het kruispunt aan de N359 bij Bolsward-West. Een nieuwe inrichting van het kruispunt moet zorgen voor een betere doorstroom van het verkeer en een veiligere plek voor fietsers en voetgangers.
- **Maatregelen omtrent afrit 22 Sneek:** er spelen al lange tijd problemen bij afrit 22 met betrekking tot doorstroming. Tijdens de spits komt het regelmatig voor dat verkeer tot op de hoofdrijbaan van de N7 stil komt te staan. Een onveilige situatie die we qua verkeersveiligheid op willen lossen en een verkeers- en ontwerpplan voor aan het vormen zijn.

Gemeentelijk beleid

- **Ruimtelijke Strategie Sneek 2050:** de nieuwe Ruimtelijke Strategie Sneek 2050 geeft in grote lijnen antwoord op we inspelen op de toekomstige visie van Sneek op het gebied van openbare ruimte, ook wel 'wijken met toekomst'. Een thema voor de inrichting van de infrastructuur is hier onderdeel van, wat integraal samen met o.a. groen-, water-, veiligheids- en gezondheidsvraagstukken opgepakt wordt. Het geeft bouwstenen voor de toekomstige ontwikkeling van de stad.

Campagnes

- **Inzetten op verkeerseducatie:** we hebben onder andere vanuit het Manifest Verkeersveiligheid Fryslân 2011-2015 jaarlijks een verkeerseducatieplan opgesteld waarin we verschillende verkeersveiligheidsinitiatieven en -projecten hebben uitgevoerd. Daarnaast hebben we bijvoorbeeld ook de campagne 'Check je meter, 30 is beter!' samen met Veilig Verkeer Nederland (VVN) opgezet en een Remwegdemonstratie gehouden in Sneek. De komende jaren blijft dit een speerpunt binnen de gemeente.

Bijlage II Bronnenlijst beleidsstukken

Beleidsstukken landelijk

1. Sustainable Development Goals (SDG's)
2. Klimaatakkoord
3. Lelylijn

Beleidsstukken provinciaal

1. Ruimtelijke Strategie 2050
2. Regionaal mobiliteitsprogramma Fryslân 1.0 "Underweis nei moarn"
3. Utfieringsprogramma RMP 2024
4. Visie Fryslân Klimaatbestendig 2040

Beleidsstukken Súdwest-Fryslân

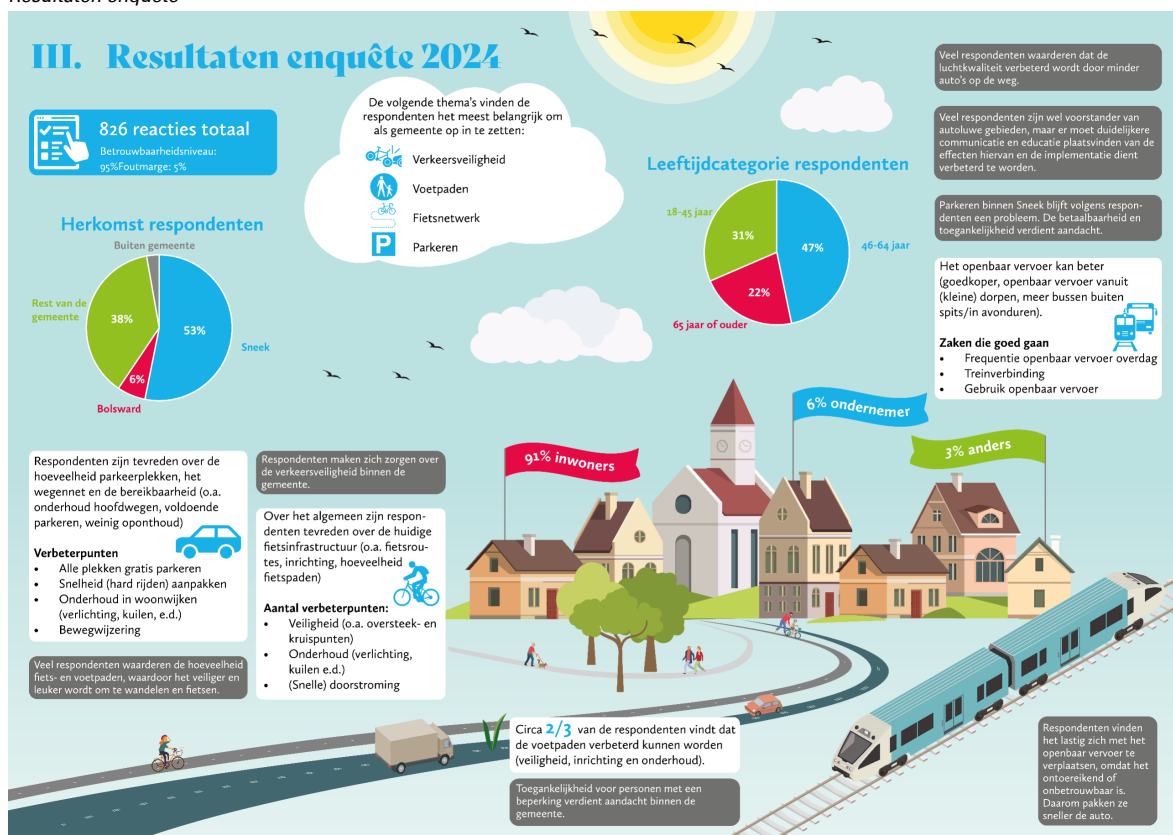
1. Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Súdwest-Fryslân 2013
2. Omgevingsvisie 1.0 Súdwest-Fryslân
3. Coalitieakkoord 'Grutsk en Tichtby' bestuursperiode 2022-2026
4. Visie Gastvrijheidseconomie 2035 'Súdwest-Fryslân activeert je'
5. Ruimtelijke Strategie Sneek 2050
6. Uitwerking Fase 1 Mobiliteit over Water
7. Documenten schetssessie Duurzame Mobiliteit Sneek
8. Maatregelenplan Mobiliteit binnenstad Sneek
9. Parkeervisie 2019
10. Nota Openbare Ruimte 2026-2030
11. Programmaplan Regio Deal Zuidwest-Friesland 2024-2029

Beleidsstukken buurgemeenten

1. Mobiliteitsvisie gemeente Waadhoeke
2. Beleidskader Mobiliteit 2040 gemeente Leeuwarden
3. Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan gemeente De Fryske Marren

Bijlage III Resultaten enquête 2024

Resultaten enquête



Bijlage IV Verkeerskundige analyse

FIETSNETWERK

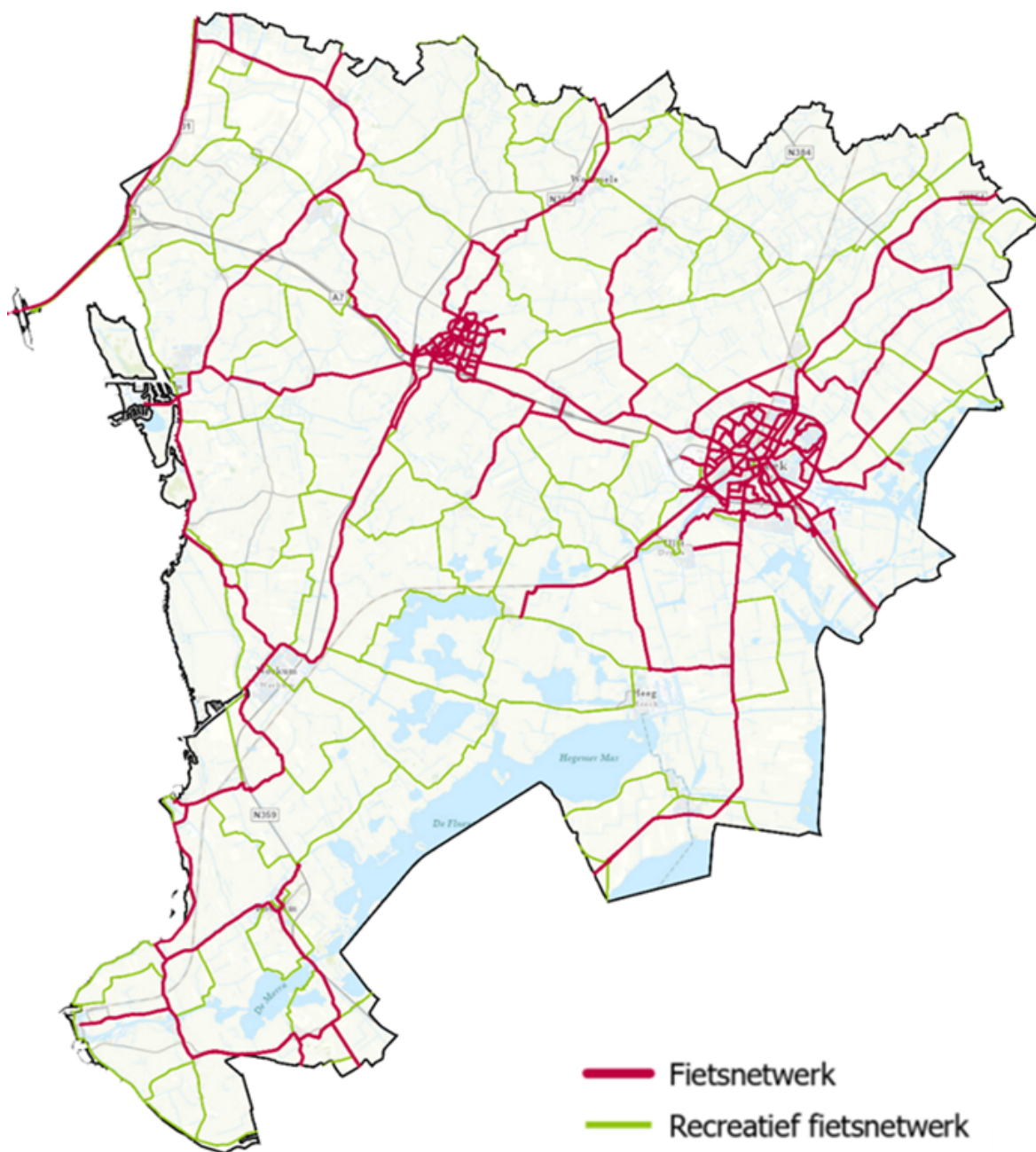
Naast het wegennetwerk gemotoriseerd verkeer is ook het fietsnetwerk een belangrijk component in onze gemeente. Het huidige fietsnetwerk is op de kaart weergegeven. Het fietsnetwerk moet voor een verbindende functie zorgen tussen de kernen van de gemeente. Met name op veelgebruikte routes is het van belang dat de fietsvoorzieningen op orde zijn. Een goed en fijnmazig fietsnetwerk kan de overstap van de auto op de fiets stimuleren.

Het fietsnetwerk moet zo ingericht zijn dat de belangrijkste voorzieningen in de gemeente goed en veilig bereikbaar zijn. Belangrijke voorzieningen binnen de gemeente zijn onder andere stadscentra, treinstations en (middelbare) scholen. Veel van deze voorzieningen zijn gepositioneerd in de steden Sneek en Bolsward. In het huidige netwerk zijn er al veel fietsroutes richting deze steden opgenomen in het fietsnetwerk. De andere wat grotere kernen binnen de gemeente worden over het algemeen ook ontsloten door het fietsnetwerk.

In het gemeentelijk fietsnetwerk zijn momenteel geen doorfietsroutes opgenomen. Doorfietsroutes zijn snelle en directe fietsverbindingen die grotere kernen met elkaar verbinden. Het realiseren van doorfietsroutes vergroot de bereikbaarheid van de ontsloten kernen.

Naast het gewone fietsnetwerk hebben we binnen de gemeente ook veel fietsroutes voor recreatief gebruik. Het recreatieve fietsnetwerk bestaat uit knooppuntenroutes en is dekkend voor de hele gemeente. Met behulp van een goed onderhouden en dekkend fietsnetwerk stimuleren we actieve mobiliteit en recreatie. Een goed recreatief fietsnetwerk draagt ook bij aan de gastvrijheidseconomie in onze gemeente.

Fietsnetwerk



OPENBAAR VERVOER

In onze gemeente zien we openbaar vervoer terug in de vorm van bussen en treinen. De lijnen en haltes van het openbaar vervoer zijn in kaart gebracht. Door de gemeente Súdwest-Fryslân loopt één treinverbinding. Dit is de stoptrein van Arriva die doorgaans elk half uur van Stavoren naar Leeuwarden en omgekeerd rijdt. De trein passeert de stations Stavoren, Koudum-Molkwerum, Hindeloopen, Workum, IJlst, Sneek en Sneek-Noord.

Het busnetwerk in de gemeente is een stuk fijnmaziger. De buslijnen zijn door de provincie Fryslân onderverdeeld in de categorieën hoogwaardig, verbindend, ontsluiting landelijk gebied en de buurtbus. De buslijnen worden door Qbuzz verzorgd. De enige hoogwaardig OV-buslijn gaat vooral door de gemeente, zonder daarbij echt langs kernen te gaan. Vanuit Sneek en Bolsward lopen verbindende OV-lijnen richting Leeuwarden, Harlingen en Lemmer. De rest van de busverbindingen ontsluiten het landelijk gebied. Op een deel van deze trajecten rijdt de buurtbus.

Naast de reguliere streeklijnen zijn er in de gemeente meerdere trajecten waarop vraagafhankelijk vervoer rijdt onder de naam 'Opstapper'. De Opstapper kan minimaal een uur van tevoren worden aangevraagd en brengt je van een vaste halte naar een OV-knooppunt waar je kan overstappen op ander openbaar vervoer. De haltes van de opstapper liggen voornamelijk in de kleinere kernen en zo zorgt de Opstapper ervoor dat ook de kleinere kernen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Landelijk, maar ook in onze gemeente, staat het openbaar vervoer onder druk. Momenteel zorgt het OV-netwerk ervoor dat grote delen van de gemeente gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. In veel gevallen zou dit geoptimaliseerd kunnen worden. Het versoberen van het openbaar vervoer heeft een negatief effect op de bereikbaarheid en de autoafhankelijkheid in de gemeente.

Openbaar vervoer



WEGENNET GEMOTORISEERD VERKEER

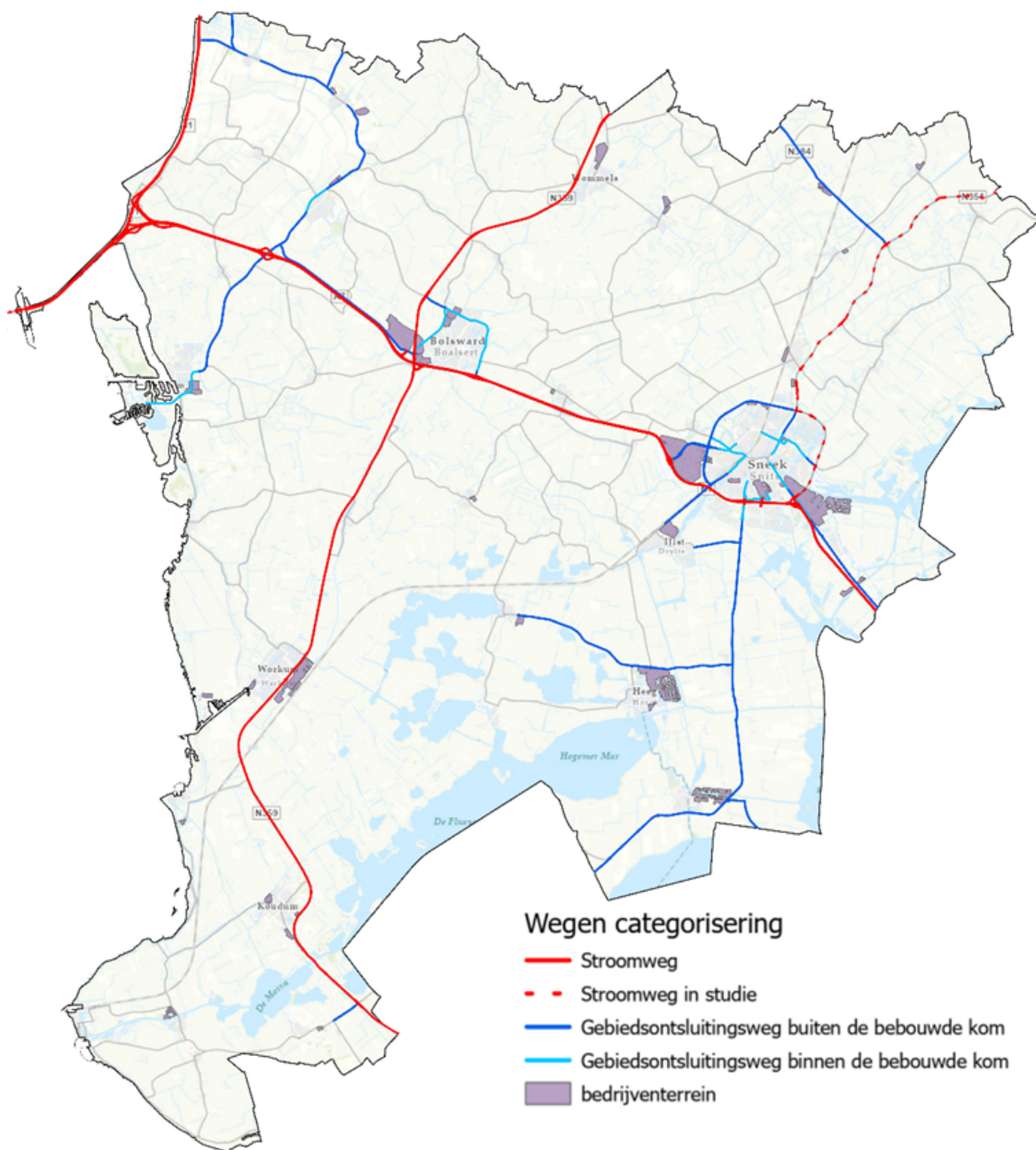
Het huidige wegennet van de gemeente is weergegeven op de kaart. In de wegcategorisering wordt volgens het Duurzaam Veilig principe onderscheid gemaakt in drie wegcategorieën, namelijk stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. De eerste twee categorieën zijn weergegeven op de

kaart. Alle overige wegen zijn erftoegangswegen. Ook bedrijventerreinen zijn aangegeven in het netwerk. Deze hebben een andere status.

Het wegennet verbindt de gemeente met de vier grootste steden in Fryslân (F4), namelijk Drachten, Heerenveen, Leeuwarden en Sneek. De Afsluitdijk is een belangrijke verbinding met West Nederland. De belangrijkste stroomweg is de A7 die horizontaal door de gemeente loopt en vanaf de Afsluitdijk richting Groningen gaat. De A7 komt langs de grotere kernen Sneek en Bolsward. Vanuit de A7 zijn enkele belangrijke provinciale wegen te bereiken die de ontsluiting vormen richting de kleinere kernen. De stroomweg N359 is één van deze provinciale wegen. Deze weg doorkruist de gemeente vanaf het noorden bij Wommels tot het zuiden bij Koudum. Bolsward, Workum en andere kernen worden direct door deze provinciale weg ontsloten.

Met het huidige wegennet wordt een groot deel van de gemeente goed ontsloten. Het realiseren van nieuwe verbindingen ligt daarom niet voor de hand. De wegcategorisering zouden we kunnen optimaliseren. De oostelijke ring van Sneek en de daarop aansluitende N354 staan momenteel in de studie gemarkeerd als stroomweg. Momenteel zijn dit reguliere gebiedsontsluitingswegen. Deze wegen zijn een belangrijke verbinding tussen Sneek en Leeuwarden. Door van deze weg een stroomweg te maken wordt de bereikbaarheid tussen de twee steden geoptimaliseerd. Ook kan er gekeken worden of gebiedsontsluitingswegen worden afgewaardeerd naar erftoegangswegen om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verhogen.

Wegencategorisering gemotoriseerd verkeer



VERKEERSVEILIGHEID

Deelname in het verkeer kan voor mensen als een uitdaging worden ervaren. Door aandacht te besteden aan de verkeersveiligheid in de gemeente willen we ervoor zorgen dat zo veel mogelijk mensen veilig en comfortabel kunnen deelnemen aan het verkeer in onze gemeente.

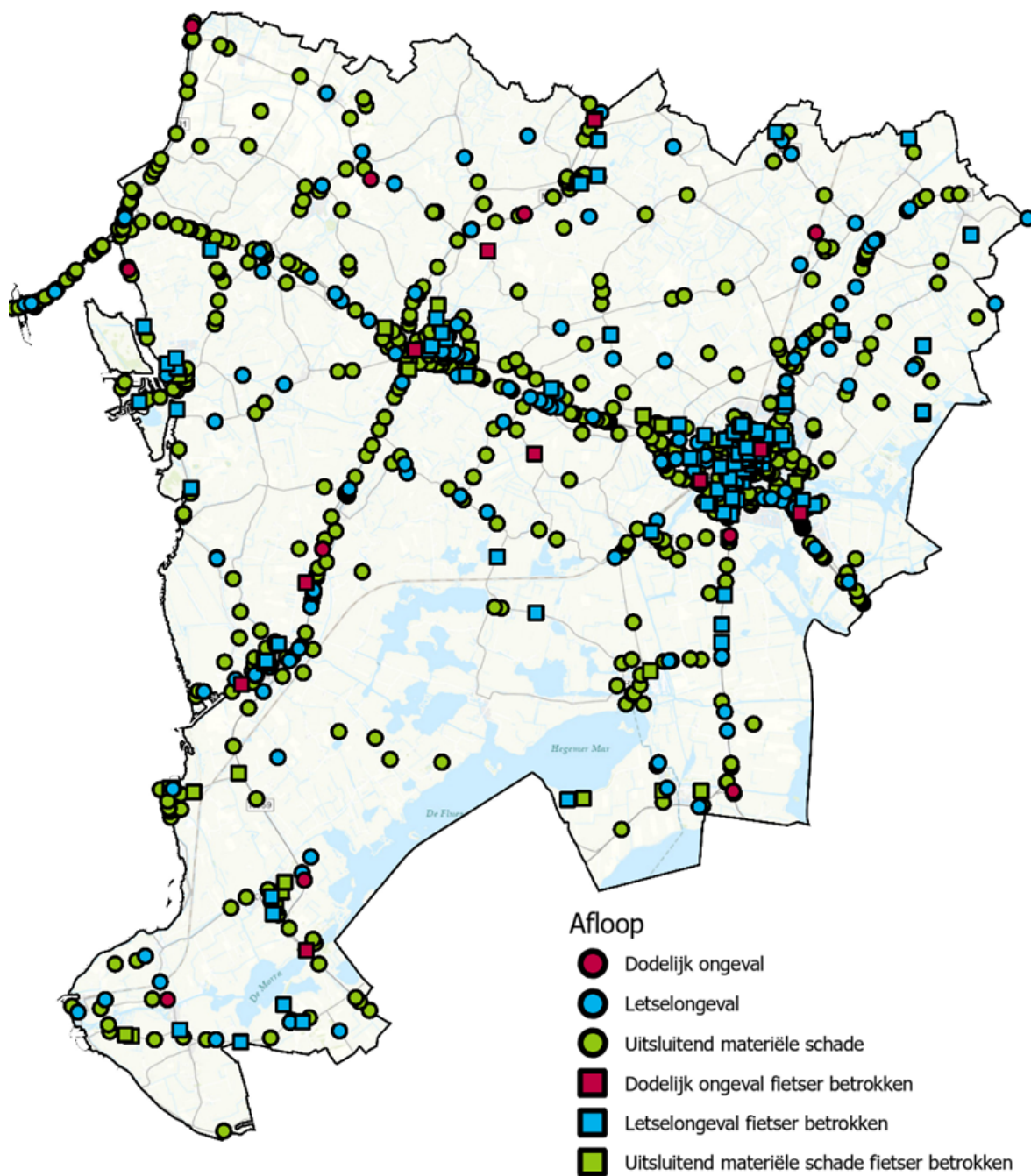
Om de verkeersveiligheid te bevorderen, moet er eerst gekeken worden naar de huidige verkeersveiligheid in de gemeente. Een belangrijke maatstaf voor de veiligheid zijn de ongevallen die hebben plaatsgevonden in het recente verleden. Alle geregistreerde ongevallen (ViaSTAT) in de afgelopen vijf jaar zijn weergegeven op de kaart. Er is hier een onderscheid gemaakt in de afloop van het ongeval. Ongevallen waar fietsers bij betrokken waren zijn ook uitgelicht.

In totaal zijn er 1.937 ongevallen geregistreerd in de afgelopen 5 jaar in onze gemeente. Deze ongevallen concentreren zich met name in de kernen en op het hoofdwegennet. Met name in Sneek en Bolsward en op de A7, N354 en N359 zien we veel geregistreerde ongevallen. Aangezien op deze plekken ook veel

verplaatsingen plaatsvinden is dit geen opvallend beeld. Ongevallen waarbij fietsers of e-bikes betrokken waren zien we voornamelijk terug in de kernen. In en rondom Sneek zien we vooral een concentratie van deze ongevallen.

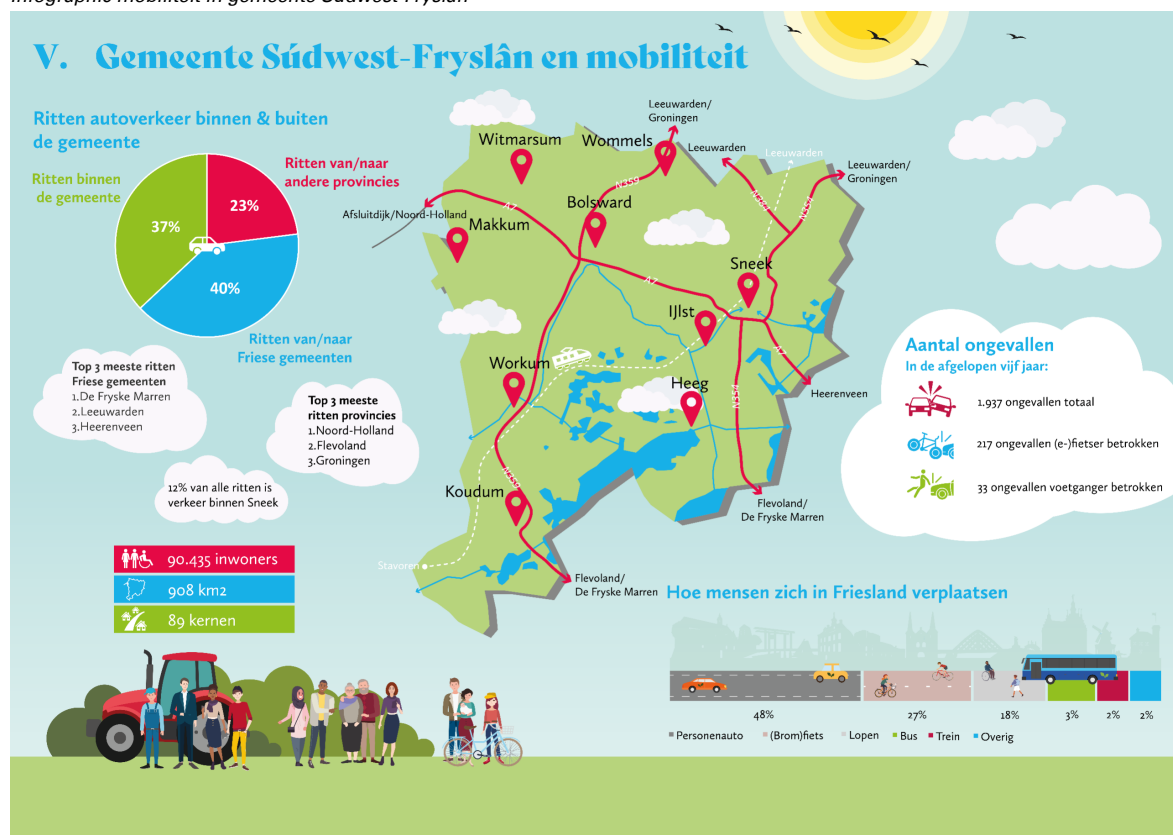
Bijlage V bevat een samenvattende infographic met daarin een overzicht mobiliteit in onze gemeente.

Ongevallen



Bijlage V Gemeente Súdwest-Fryslân en mobiliteit

Infographic mobiliteit in gemeente Súdwest-Fryslân



Bijlage VI Uitkomsten stakeholdersbijeenkomsten

EERSTE STAKEHOLDERSBIJEENKOMST (4 juni 2024)

Externe stakeholders zijn organisaties buiten de gemeente om. De volgende externe stakeholders waren uitgenodigd:

- Veilig Verkeer Nederland (VVN)
- Buurgemeenten Harlingen, Leeuwarden, Waadhoeke en Fryske Marren
- Provincie Fryslân
- Werkgroep Toegankelijkheid
- Fietzersbond
- Qbuzz
- Transport en Logistiek Nederland (TLN)
- Cumela
- Rijkswaterstaat
- Politie
- Arriva

We zijn met elkaar in gesprek gegaan en hebben de volgende vragen gesteld:

- Wat is actueel?
- Wat is belangrijk?

We hebben de thema's die door de meeste stakeholders benoemd hebben op een rijtje gezet waar we aandacht voor moeten hebben in het Mobiliteitsprogramma:

- Vervoersarmoede aanpakken
- STOMP-V-strategie toepassen
- Fietsstructuur (recreatief en utilitair) optimaliseren
- Wegen en openbaar vervoer toegankelijk voor iedereen
- Lokale en kleinschalige HUB's
- Aantal bushaltes vermeerderen
- Toegankelijkheid haltes verbeteren
- Openbaar vervoer gratis maken voor senioren en minima
- Doorstroming verbeteren
- Groot verkeer weren uit kernen
- Verkeersveiligheid voor kwetsbare doelgroepen (kinderen/ ouderen)
- Samenwerking tussen overheden

TWEEDE STAKEHOLDERSBIJEENKOMST (16 oktober 2024)

Interne stakeholders

Interne stakeholders zijn verschillende vakdisciplines die vanuit de gemeente aangehaakt zijn. De volgende interne stakeholders waren uitgenodigd voor de bijeenkomst:

- Wonen
- Ondernemen
- Ruimtelijke Ordening
- Diversiteit & inclusie
- Wegonderhoud/-beheer
- Strategie
- Verkeer
- Stedenbouw
- Communicatie
- Openbare Ruimte
- Stads-, dorps- en wijkcoördinator
- Landschap
- Economie

We zijn met elkaar in gesprek gegaan en hebben de volgende vragen gesteld:

- Zitten we op de goede weg?
- Wat vindt u belangrijk?
- Wat zijn de kansen die we nu nog niet voldoende benutten?

We hebben de thema's die door de stakeholders benoemd hebben op een rijtje gezet waar we aandacht voor moeten hebben in het Mobiliteitsprogramma:

- Opbouw document wordt afgestemd met strategen
- Toekomstige ontwikkelingen woningbouw i.c.m. infrastructuur en parkeren
- Transferpunten en mobiliteitshubs versterken
- Visie op groot verkeer (landbouwverkeer, goederenvervoer, e.d.)
- Verdiepingsslag verkeersveiligheid: hoe gaan we daar concreet mee om?
- Toegankelijkheid krachtiger omschrijven, ook i.c.m. vergrijzing/vervoersarmoede
- Parkeren op, ommetjes langs en vergroenen van bedrijventerreinen een plek geven Verkenning naar vestigingsklimaat op bedrijventerreinen i.r.t. mobiliteit
- Fietsnetwerk aanscherpen (knelpunten, recreatieve fietsroutes, utilitair gebruik, doorfietsroutes) Sociaal domein i.r.t. openbaar vervoer
- Duidelijker naar voren laten komen dat auto's meer weerstand krijgen
- Idee achter maatregelen verhelderen
- Koppeling naar gastvrijheidseconomie versterken
- Zoeklocaties mobiliteitshubs uitbreiden

Externe stakeholders

Externe stakeholders zijn organisaties buiten de gemeente om. De volgende externe stakeholders waren uitgenodigd voor de bijeenkomst:

- Veilig Verkeer Nederland (VVN)
- Buurgemeenten Harlingen, Leeuwarden, Waadhoeke en Fryske Marren
- Provincie Fryslân
- Werkgroep Toegankelijkheid
- Fietzersbond
- Qbuzz
- Transport en Logistiek Nederland (TLN)
- Cumela Rijkswaterstaat
- Politie
- Arriva

We zijn met elkaar in gesprek gegaan en hebben de volgende vragen gesteld:

- Zitten we op de goede weg?
- Wat vindt u belangrijk?
- Wat zijn de kansen die we nu nog niet voldoende benutten?

We hebben de thema's die door de meeste stakeholders benoemd hebben op een rijtje gezet waar we aandacht voor moeten hebben in het Mobiliteitsprogramma:

- Bankjes toevoegen m.b.t. toegankelijkheid
- Toegankelijk maken voor ouderen aanscherpen
- Kruispunten toegankelijk maken
- Toegankelijkheid meenemen in ontwikkelingen
- Netwerk westkant gemeente uitbreiden
- Mobiliteitshub kop Afsluitdijk toevoegen
- Mobiliteitshubs onderverdelen in verschillende type hubs
- Doorfietsroutes uitbreiden
- Deelmobiliteit uitwerken, waaronder deelfiets (koppelen aan hubs)
- Aquaduct Bolsward (ook kans voor fiets)
- Lopen/fietsen vanuit huis (ommetjesbeleid), ook als sociale verbinding
- Kijken of alle landbouwroutes logisch zijn (ontbrekende schakels, combinatie met fietsers)
- Erftoegangswegen toegankelijk houden voor bussen en dat ze kunnen doorrijden (overal 30 km/uur is nadelig)
- Laadinfra voor bussen en elektrificatie logistiek (bijvoorbeeld koppelen aan mobiliteitshubs)
- Samen met VVN optrekken op gebied van veilige schoolomgevingen
- Voortzetten verkeerseducatie
- Truckstop (bijvoorbeeld koppelen aan mobiliteitshub)

Bijlage VII Inrichtingsprincipes

Voetgangersnetwerk

Bij de inrichting van toegankelijke looproutes is het belangrijk dat deze voldoen aan de onderstaande functionele eisen:

1. Vlakke en stroeve aaneengesloten bestrating
2. Geen (trap) treden, mits alternatief met hellingbaan
3. Geen grote hellingspercentages
4. Voldoende doorgangsbreedte (hoogte en breedte)
5. Veilige oversteekvoorzieningen
6. Voorzieningen voor blinden en slechthorenden
7. Heldere en logische bewegwijzering
8. Voldoende rustpunten

Fietsnetwerk

We willen het fietsgebruik in de gemeente stimuleren door een hoogwaardig fietsnetwerk aan te bieden dat voldoet aan de volgende kwaliteitseisen:

1. **Aantrekkelijkheid:** de voorzieningen zijn zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat het aantrekkelijk wordt om te gaan fietsen.
2. **Samenhang:** het stelsel van fietsvoorzieningen vormt een samenhangend geheel en geeft aansluiting op het punt waar fietsers hun herkomst of bestemming hebben.
3. **Directheid:** het stelsel van fietsverbindingen biedt fietsers een zo direct mogelijke route naar hun bestemming, waarbij het omrijden tot een minimum beperkt blijft.
4. **Comfort:** de voorzieningen maken een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk.
5. **Veiligheid:** de voorzieningen waarborgen de veiligheid van de fietsers en de overige weggebruikers.

In de matrix kwaliteitseisen (zie infographic hieronder) worden de kwaliteitseisen van de inrichting van het fietsnetwerk gegeven. Hierbij wordt aangesloten op de Nota Fryslân van de provincie. Bij de aanleg van nieuwe fietsvoorzieningen worden de kwaliteitseisen waar mogelijk in acht genomen.

Het huidige fietsnetwerk voldoet helaas niet overal aan deze kwaliteitseisen. In deze gevallen maken lokale omstandigheden het niet altijd mogelijk om aan de kwaliteitseisen te voldoen. Voorbeeld van een veelvoorkomend aspect is de breedte van een fietspad. Onder meer door de ontwikkeling van het gebruik van de fiets zijn fietspaden in bepaalde gevallen te smal geworden. Het is echter op basis van de kosten/efficiëntie verhouding vaak niet rendabel om deze fietspaden te verbreden. Herinrichtings- of onderhoudswerkzaamheden zijn uitstekende momenten om bestaande fietsroutes alsnog volgens de kwaliteitseisen in te richten. Op veelgebruikte fietsroutes, waar de huidige inrichting tot gevaarlijke situaties leidt wordt gekeken of een optimalisatie van de fietsroute een uitkomst kan bieden.

Voorrang rotondes

Binnen de gemeente Súdwest-Fryslân wordt, indien sprake is van vrijliggende fietspaden langs rotondes, het fietsverkeer buiten de voorrang afgewikkeld. Argument hiervoor is dat fietsers voor het oversteken eerst moeten kijken of zij voorrang moeten verlenen aan overig verkeer. Dit levert de meest veilige situatie op.

Toegankelijkheid

Voor een toegankelijke inrichting willen we zoveel mogelijk ontwerpen volgens de inrichtingskenmerken van het CROW-publicatie 377 'Richtlijn toegankelijkheid'. Daarnaast willen we bij nieuwe ontwikkelingen mensen met een beperking betrekken in het planproces om te komen tot een toegankelijke inrichting van de openbare ruimte. Op de infographic Inrichtingsprincipes toegankelijkheid (zie hieronder) hebben we inrichtingsprincipes opgenomen die zorgen voor een meer toegankelijke inrichting.

Wegen

Om te komen tot een herkenbare weginrichting zijn er inrichtingsrichtlijnen van de drie wegcategorieën opgenomen in de infographic Inrichtingseisen wegen (zie hieronder). Op de infographic staan uitgangspunten die per wegcategorie zijn opgenomen en aansluiten bij de matrix die in het PVVP 2006 wordt gehanteerd. Bij reconstructies of de aanleg van nieuwe wegen zal de infographic als richtlijn worden gebruikt.

Een belangrijk aspect bij de inrichting van erftoegangswegen binnen de bebouwde kom is de toe te passen verhardingssoort. Bij een verblijfsgebied gaat de voorkeur uit naar open elementen (klinkers) als de situatie dit toelaat, om zo een gewenst straatbeeld te creëren. De verkeersdeelnemer past zijn verkeersgedrag hierop aan, wat ten goede komt van de verkeersveiligheid en leefbaarheid van het verblijfsgebied. Waar nodig kan een gesloten verharding (asfalt of beton) worden toegepast in verband met trillingen en geluid of een andere reden. Daarnaast is het verhardingstype ook afhankelijk van de hoeveelheid zwaar en doorgaand verkeer (buslijnen, auto's en landbouwverkeer). Daarom is er altijd maatwerk van toepassing, waarbij wordt gezocht naar de beste oplossing voor de toekomst, ook kijkend naar toekomstig beheer & onderhoud (assetmanagement). Team Mobiliteit geeft hierover advies aan team Wegen.

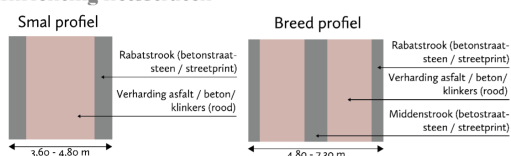
Infographic Inrichtingseisen fietsvoorzieningen

Inrichtingseisen fietsvoorzieningen

Waar welke fietsvoorzieningen toepassen?

	Snelheid	Fietspaden	Fietsstroken	Fietsuggestie-stroken	Fietsstraten	Geen
Binnen bebouwde kom						
Erftoegangsweg	30 km/uur					
Gebiedsontsluitingsweg	50(30) km/uur					
Buiten bebouwde kom						
Erftoegangsweg	60 km/uur					
Gebiedsontsluitingsweg	80(60) km/uur					
Stroomweg	100 km/uur					

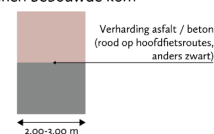
Inrichting fietsstraten



Inrichting fietspaden

Eenrichtingsfietspad (beide zijden rijbaan)

Binnen bebouwde kom

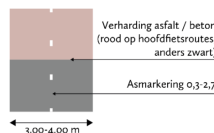


Buiten bebouwde kom



Tweerichtings-/solitair fietspad

Binnen bebouwde kom



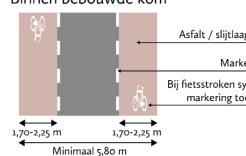
Buiten bebouwde kom



*Bij voorkeur (licht) beton en bij asfalt afstrooier met een lichte slijtlaag/witte steenslag zodat de verharding oplicht voor maximale reflectie

Inrichting fiets(suggestie)stroken

Binnen bebouwde kom*

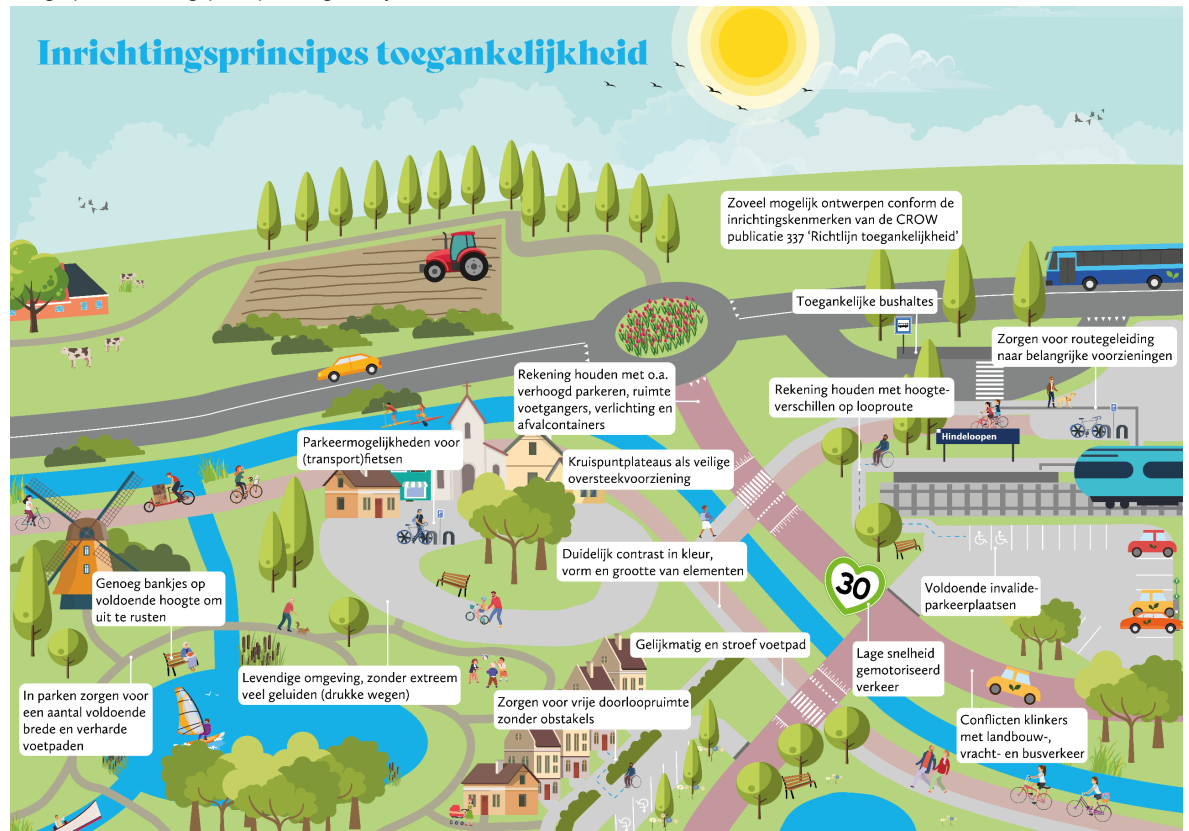


Buiten bebouwde kom

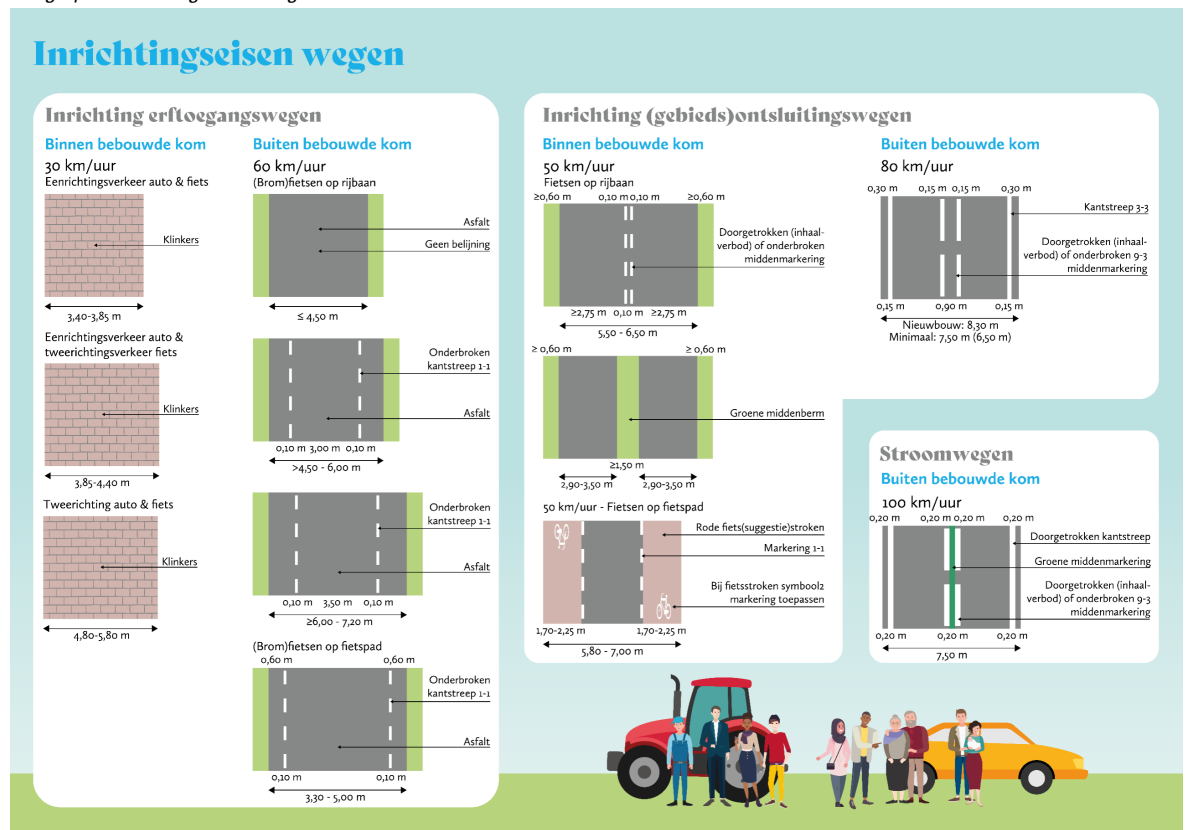


*Deze inrichting geldt ook voor buiten bebouwde kom

Infographic Inrichtingsprincipes toegankelijkheid



Infographic Inrichtingseisen wegen



Motivering

Mobiliteit voor iedereen in Súdwest-Fryslân!

Súdwest-Fryslân is letterlijk en figuurlijk in beweging. Iedere dag zijn duizenden inwoners onderweg: te voet, op de fiets, met de auto, het openbaar vervoer of over het water. Mobiliteit is daarbij meer dan verkeer en vervoer. Het gaat over hoe we samenleven, werken en zorgen. Over hoe kinderen veilig naar school kunnen, hoe ouderen bij hun voorzieningen blijven komen, en hoe inwoners met een kleine beurs ook toegang houden tot vervoer.

Met dit mobiliteitsprogramma kijken we vooruit. We willen een gemeente waarin iedereen zich veilig, vlot en duurzaam kan verplaatsen. Mobiliteit raakt aan wonen, economie, toerisme, klimaat en leefbaarheid. Daarom werken we integraal: aan woonwijken die goed bereikbaar zijn, aan slimme verbindingen tussen dorpen en steden, en aan infrastructuur die past bij de omgeving.

Onze ambities zijn helder. We willen een gastvrije en goed bereikbare gemeente, waarin dorpen, steden en voorzieningen met elkaar verbonden blijven – ook in het buitengebied. We streven naar een verkeersveilig en toegankelijk Súdwest-Fryslân, waar minder ongevallen plaatsvinden en iedere inwoner, van jong tot oud, zich vrij en veilig kan bewegen. En we zetten volop in op actieve mobiliteit: lopen en fietsen aantrekkelijker maken door veilige, comfortabele en groene routes die uitnodigen om in beweging te komen. We kijken ook naar de kansen van duurzame en innovatieve mobiliteit. Mobiliteitshubs, deelvervoer en elektrisch rijden helpen ons vooruit. En onze waterwegen bieden unieke mogelijkheden: de Hoofdvaarroute Lemmer–Delfzijl bij Sneek en De Friese Meren trekken niet alleen bezoekers, maar kunnen ook bijdragen aan slim vervoer van inwoners en goederen. Onze geliefde fietspondjes laten zien hoe waardevol die verbinding over water is. Zo bouwen we aan een gemeente waarin mobiliteit niet alleen zorgt voor bereikbaarheid, maar ook voor verbinding tussen inwoners, gezondheid en nieuwe kansen. Een gemeente die letterlijk én figuurlijk in beweging blijft – op weg naar 2040.

Met vriendelijke groet,

Michel Rietman,

wethouder Mobiliteit

Súdwest-Fryslân