

Startnotitie

Actualisatie

Regionaal Mobiliteits Programma

2.0

Bijlage 1: Achtergronddocument behorend bij de Startnotitie 'actualisatie RMP 2.0'

Bijlage 2: brief van GS aan PS (05 november 2024)

Bijlage 3: brief van GS aan PS (11 juli 2023)

Door PS vast te stellen d.d. 18 februari 2026

Inhoudsopgave

1	Aanleiding	3
2	De probleemanalyse	4
3	Context	6
4	De provinciale benadering van het vraagstuk	10
4.1	Beleid of niet?	10
4.2	Scenario's voor uit te werken inhoudelijke hoofdrichtingen beleid	10
5	Voorgestelde vervolprocesaanpak	13

1 Aanleiding

Provinciale Staten hebben op 21 december 2022 het Regionaal Mobiliteits Programma voor de provincie Fryslân, versie 1.0 (RMP 1.0) vastgesteld, als opvolger van het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan uit 2011. In het RMP 1.0 zijn onze provinciale doelen op het vlak van verkeer en vervoer opgenomen, gecombineerd met de verduurzamingsdoelstellingen uit het nationale Klimaatakkoord uit 2019. Ook is er een duidelijke koppeling met de ruimtelijke opgaven uit de Provinciale Omgevingsvisie (POVI) uit 2020.

Bij de vaststelling van het RMP 1.0 in december 2022 door Provinciale Staten is in het Statenvoorstel aangegeven dat er een actualisatie tot een RMP 2.0 zou volgen in 2024. Later bleek dat een actualisatie binnen twee jaar te ambitieus en ook niet strikt noodzakelijk was. Dit is al eerder aan uw Staten per brief medegedeeld, bij het aanbieden van het jaarlijkse uitvoeringsprogramma RMP voor 2025 (zie bijlage 2).

Nu (begin 2026) zien we een aantal landelijke ontwikkelingen op ons afkomen die aanleiding vormen om op korte termijn het provinciale mobiliteitsbeleid te actualiseren. Deze Startnotitie geeft richting aan de actualisatie van het RMP 1.0 en duidt onder meer de rol van Provinciale Staten in het bijbehorende proces. Aan de hand van de Startnotitie bieden we ook de mogelijkheid aan Provinciale Staten om op de inhoud te reflecteren en indien gewenst inhoudelijke input mee te geven richting de verdere uitwerking van de actualisatie van het RMP tot een versie 2.0.

2 De probleemanalyse

Landelijke ontwikkelingen

Op landelijk niveau zien we enkele ontwikkelingen die ook voor Fryslân van belang zijn. Hieronder geven we in het kort weer welke ontwikkelingen dit zijn. Een nadere toelichting hierop vindt u het achtergronddocument (zie bijlage 1), behorend bij deze Startnotitie.

Publieke mobiliteit

Het openbaar vervoer in Nederland komt steeds meer onder druk te staan, met gevolgen voor de betaalbaarheid en daarmee de toekomstbestendigheid van het huidige vervoerssysteem. Met name voor het landelijke gebied kan dit grote consequenties hebben. Daarom wordt vanuit het Rijk ingezet op de transitie naar publieke mobiliteit.

De gedachte achter publieke mobiliteit is om de verschillende vervoerssystemen (openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, wmo-vervoer) te combineren tot één integraal systeem. Hiermee komt de reiziger meer centraal te staan, in plaats van de vervoerswijze. Ook kunnen zo de verschillende financieringsbronnen gecombineerd worden. Dit vraagt een gedegen voorbereiding die meerdere belangen en partijen raakt en ook juridisch gezien (wets)wijzigingen met zich mee zal brengen.

Landelijk bereikbaarheidspeil

Het op een veilige wijze bereikbaar houden van Nederland is een taak van Rijk, provincies en gemeenten gezamenlijk. Het Rijk investeert daarom ook in het verbeteren van de Rijksinfrastructuur. Bij het toewijzen van deze Rijksbijdragen is de afgelopen jaren vaak een afweging op basis van efficiënte besteding als criterium gehanteerd. Bijvoorbeeld door bij elke investering te kijken naar het aantal personen dat hier baat bij heeft. Met als gevolg dat de drukke(re) knelpunten eerder in aanmerking kwamen voor een Rijksbijdrage dan de minder drukke knelpunten; veel investeringen belandden daardoor vaak in de Randstad.

Vanuit de gedachte om tot een meer evenredige besteding van de Rijksmiddelen te komen, is op landelijk niveau een bereikbaarheidspeil geïntroduceerd. Vanuit dit 'peil' is voor iedere locatie in Nederland een inschatting te maken hoe goed de basisvoorzieningen (zoals huisarts, ziekenhuis, basis en voortgezet onderwijs, winkels etc.) te bereiken zijn. Daar waar het bereikbaarheidspeil (relatief) laag is, kunnen gerichte maatregelen getroffen worden om dit peil (oftewel de bereikbaarheid) op een hoger niveau te krijgen.

Dit is een wezenlijk andere benadering van de bereikbaarheid dan tot nu toe werd gehanteerd. Wat de concrete impact voor Fryslân hiervan zal zijn, moeten we nog nader uitwerken; dat zal in 2026 zijn beslag krijgen. Duidelijk is wel dat eventuele Rijksbijdragen voor mobiliteit en infrastructuur aan dit (nog te concretiseren) bereikbaarheidspeil gekoppeld zullen worden. Dat maakt dat wij hier in het RMP 2.0 ook beleidsmatig op voor dienen te sorteren.

Betalen naar gebruik

Mobiliteit is voor de Staatskas een belangrijke bron van inkomsten; denk aan de bpm en de accijnzen op brandstof. Vanuit de wens om mobiliteit te verduurzamen (lees: elektrische auto's), veranderen ook deze inkomsten. Met als gevolg dat de huidige wijze voor de langere termijn niet houdbaar geacht wordt. Vandaar dat vanuit het Rijk gekeken wordt naar een andere vorm van belasting over mobiliteit.

Werd in het verleden gesproken over 'Rekening rijden'; later is dit verwoord tot 'Betalen naar gebruik'. Vanuit het besef dat in landelijk gebied (zoals Fryslân) vaak langere afstanden

afgelegd dienen te worden om bestemmingen te bereiken, houden we deze ontwikkelingen nauwlettend in de gaten. Betalen naar Gebruik mag wat ons betreft niet (onevenredig) ten koste gaan van onze inwoners in bijvoorbeeld het landelijke gebied. Dat vraagt beleidsmatig om duidelijke uitspraken waar de provincie mee naar buiten kan treden richting het Rijk.

Reflectie RMP 1.0

Vanuit de gedachte om het RMP te actualiseren, hebben we ook teruggekeken op de eerste drie jaar waarin we gewerkt hebben vanuit het RMP uit 2022. Oftewel, wat hebben we tot nu toe bereikt en wat kan beter? Zo is hier een aantal verbeterpunten uit naar voren gekomen, die we in de actualisatie ook mee willen nemen.

Hoewel het effect van de recent uitgevoerde maatregelen veelal pas over op langere termijn merkbaar zijn, zien wij nu al enkele concrete resultaten. Denk hierbij aan de vastgestelde integrale visie verkeersveiligheid, de startnotitie integrale havenvisie, de nieuwe busconcessie, het koersdocument mobiliteitshubs en het belevingsonderzoek naar vervoersarmoede.

De meeste maatregelen zoals genoemd in de vijf programmalijnen zijn inhoudelijk gezien nog steeds actueel. Een enkele maatregel staat ter discussie (doorontwikkelen en uitbreiden van mobiliteitsbureau) of is gewijzigd als gevolg van voortschrijdend inzicht (tegengaan van vervoersarmoede). Wel verwachten we dat de nieuwe ontwikkelingen niet zonder meer in de bestaande maatregelen in te passen zijn.

Los van de inhoud zien we ook nog een aantal procesmatige verbeterpunten. Zo zijn de huidige maatregelen vaak algemeen van aard en kan hier meer Friese 'kleuring' aan toegevoegd worden. Hiermee kunnen de Friese kenmerken in de opgaves ook beter aan het licht komen. Denk aan de regionale verschillen in de dichtheid van bevolking en bedrijvigheid, of bijvoorbeeld in het landschap (barrières a.g.v. vaarwegen en meren, weidsheid versus bomen langs een weg, eilanden). Door hier in het beleid en de uitvoering gericht rekening mee te houden, denken we onze doelstellingen effectiever te kunnen bereiken.

Daarnaast zien we dat de maatregelen vaak per jaar geprogrammeerd werden, mede doordat er geen structurele dekking voor die maatregelen beschikbaar was. Met het aanvullend voorstel bij de Begroting 2026 (12 november 2025) is hier verandering in gekomen voor zowel verkeersveiligheid, fiets, als het stimuleren van duurzaam mobiliteitsgedrag. Ook de monitoring en evaluatie verdient nog aandacht, zodat we beter en gericht kunnen sturen op de impact van de maatregelen. En ten slotte zien we dat de rol van de provincie een belangrijk onderwerp van gesprek is, zowel vanuit het Rijk als vanuit onze gemeenten. Zo vraagt het Rijk regelmatig om regionale inbreng, zoals is gebleken bij de invoering van vrachtwagenheffing en nu ook weer met de implementatie van het bereikbaarheidspeil. Dat vraagt om een provinciale coördinatie richting onze gemeenten, zowel op inhoud (weten wat er landelijk speelt) als qua proces (de belangen van onze gemeenten goed kunnen vertegenwoordigen).

Samengevat

De reflectie op het RMP 1.0 leert ons dat het RMP 1.0 een goede basis biedt om het provinciale beleid op het vlak van mobiliteit en infrastructuur door te zetten. De ambitie en doelstellingen zijn nog steeds van toepassing, en waar nodig scherpen wij de uitvoering aan.

Vanuit de landelijke ontwikkelingen merken we op dat naar de toekomst toe de financiën rondom mobiliteit steeds meer sturend gaan worden. Het is dan ook van belang om de positie en de belangen van de provincie Fryslân hier goed in te kunnen verdedigen. Al met al komen we tot de conclusie dat het goed is om het RMP te actualiseren tot een versie 2.0, opdat we goed voorbereid zijn op de toekomst.

3 Context

Positie provincie Fryslân

In de eerste plaats is de provincie Fryslân zelf wegbeheerder en daarmee verantwoordelijk voor een directe bijdrage aan het bereiken van de diverse doelen die wij ons zelf stellen op het vlak van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Ten tweede is de provincie verantwoordelijk voor het aanbesteden van het openbaar vervoer, zowel voor de bus als de regionale spoorlijnen.

Daarnaast heeft de provincie een regierol richting de gemeentelijke overheden. Vooral het laten doorwerken van de Rijksdoelen en -maatregelen naar provinciaal en gemeentelijk niveau is een taak die (vanuit het Rijk) aan de provincie wordt toegedicht. Andersom is het aan de provincie om de belangen vanuit onze provincie (waaronder ook die van de gemeenten) te behartigen richting het Rijk. Daarbij zien we dat gemeenten veelal nog de traditionele rol van wegbeheerder aanhouden. Nut en noodzaak van een meer vooruitstrevende rol als 'mobiliteitsmakelaar' en daarbij een sterkere samenwerking wordt door de gemeenten wel gezien en gevoeld. De eerste stappen hierin zijn ook al gemaakt (zie het recente Manifest Verkeersveiligheid en ook de samenwerking m.b.t. de trochfytsrûtes) en willen we verder uitbreiden.

Bij de uitwerking en realisatie van maatregelen betrekken wij vele partners. Zonder hen is het onmogelijk om onze doelen te behalen, bijvoorbeeld op het vlak van verkeersveiligheid. Denk hierbij aan partijen zoals Veilig Verkeer Nederland, Fietsersbond, ANWB, Stichting Verkeerseducatie Fryslân en nog vele anderen die hier niet benoemd zijn.

Inhoudelijk

Mobiliteit wordt tegenwoordig steeds meer gezien als voorwaarde om deel te kunnen nemen aan de samenleving. Vanuit de grote doelstelling om brede welvaart te bereiken voor iedereen en in elke regio, is mobiliteit nodig om andere belangrijke doelen te kunnen bereiken, zoals sociale interactie of economische groei. Mobiliteit gaat daarbij niet alleen over personen, maar ook over goederen.

Richting 2040 / 2050 wordt voor Nederland en voor Fryslân een groei voorzien qua inwoners, woningen en economie. Dat betekent dat ook de vraag naar mobiliteit toe zal blijven nemen, terwijl de ruimtelijke opgaven steeds groter worden. Vanuit de wetenschap dat het drukker gaat worden, zien we dat het mobiliteitssysteem steeds meer richtinggevend/ wordt in plaats van volgend op andere beleidsdoelen.

Met het actualiseren van het huidige RMP 1.0 uit 2022 willen we voorsorteren op deze groei, als ook op de ontwikkelingen die wij landelijk op ons af zien komen. Zie ook hoofdstuk 2 van deze startnotitie. Deze ontwikkelingen komen voort uit de Mobiliteitsvisie¹ zoals het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat deze in 2023 heeft opgesteld. In deze visie zijn drie thema's benoemd:

- Integrale bereikbaarheid
- Juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd
- Binnen de publieke kaders

Hieronder lichten we kort toe wat dit kan betekenen voor onze provincie.

¹ [Mobiliteitsvisie 2050 | Hoofdlijnennotitie](#)

Integrale bereikbaarheid

Weliswaar hebben we een flinke opgave als het gaat om wonen en economie; we verwachten dat dit de komende tot 2040 geen grootschalige uitbreiding vraagt van de infrastructurele netwerken in onze provincie. Onze stellingname is dat de infrastructuur in onze provincie in beginsel op orde is. Onder andere door een goede ruimtelijke planning (ook vanuit de POVI) ligt onze focus primair op het zo optimaal benutten van de bestaande infrastructuur. Dat geldt voor zowel personen- als goederenvervoer, zie ook de Startnotitie voor de integrale Havenvisie.

Mogelijke uitzondering op deze stellingname vormt de wegverbinding tussen Sneek en Leeuwarden (N354). In het RMP 2.0 komen we hier op terug, conform het amendement zoals bij het vaststellen van het RMP 1.0 door uw Staten is aangenomen. Voor de langere termijn (na 2040) kan de mogelijke komst van de Lelylijn grote impact hebben op het Friese mobiliteitsnetwerk, daar hopen we in het RMP 2.0 ook meer duidelijkheid over te kunnen geven. Dat geldt ook voor 'militaire mobiliteit' als actueel thema waar ministeries van defensie en I&W op dit moment een landelijke strategie en doelstellingen voor aan het opstellen zijn welke voortvloeien uit de European Whitepaper for European Defence - Readiness 2030. Wij zullen de doorvertaling en effecten voor Fryslân maken.

Naast optimaliseren is het op orde houden van de bestaande infrastructuur van belang. Dit geldt voor zowel functionaliteit als verkeersveiligheid. Daarbij kijken we niet alleen naar onze eigen provinciale infrastructuur, maar zeker ook naar die van het Rijk, zowel over de weg als water en spoor. We zijn hier sterk van afhankelijk als het gaat om de verbinding richting de rest van Nederland (en verder). We zien dat het geen vanzelfsprekendheid is dat de knelpunten in Fryslân vooraan staan in de landelijke prioritering. Het is daarom van groot belang om onze belangen blijvend stevig neer te zetten en continue te behartigen. Het RMP 2.0 kan hierbij ondersteuning bieden.

De juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd

Het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur vraagt om een complementair vervoersysteem, dat gebruik maakt van elkaanders krachten. Dit principe vormt de basis achter 'de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd', waarmee de huidige inrichting van het openbaar vervoersysteem op termijn mogelijk zal veranderen. Ook het stimuleren van ketenmobiliteit (in één reis meerdere vervoerwijzen gebruiken) en deelmobiliteit (reizen met een vervoermiddel dat gedeeld wordt met anderen) past hierin. En niet te vergeten de mobiliteitshubs die de verschillende vervoersvormen op elkaar aan moeten laten sluiten.

Hoewel 2035 nog ver weg lijkt, kan dit principe grote gevolgen hebben voor onze rol als concessiehouder van het regionaal openbaar vervoer. Waar we nu in trein- en busvervoer voorzien, kan dit over tien jaar wel eens heel anders zijn mocht er sprake zijn van publieke mobiliteit (breder dan het huidige openbaar vervoer). Wellicht heeft de provincie ook een rol in het aanbieden van deelmobiliteit en mobiliteitshubs, of is dat meer iets dat we aan de markt over willen laten. De (on)mogelijkheden als ook de kansen en bedreigingen van publieke mobiliteit willen we daarom de komende jaren verder verkennen. Wellicht dat de nieuwe inzichten ook een perspectief bieden voor het wel of niet oprichten van een provinciaal v-bedrijf voor het verzorgen van het openbaar vervoer / publieke mobiliteit in onze provincie.

Vanuit de TRIAS mobilica is er ook een andere invalshoek voor de mobiliteitsopgave, namelijk het verminderen of veranderen van het aantal reisbewegingen, bijvoorbeeld door voorzieningen naar de mens te brengen (in plaats van andersom). Ter illustratie: waar we de afgelopen jaren een trend zien in het centraliseren van de zorg, is het ook mogelijk om de zorg juist naar de mens te brengen (ambulante huisarts of fysio, bijvoorbeeld een of twee dagen in een dorps huis). Waar het provinciale beleid de afgelopen twintig jaar vooral gericht op schaalvergroting van voorzieningen en het verbeteren van onze infrastructuur, zal dat de komende jaren steeds komen te liggen op het beïnvloeden van het vestigingsklimaat en mobiliteitsgedrag van onze inwoners, bedrijven en bezoekers.

Ook bij toekomstige ontwikkelingen (zoals nieuwe woningen en bedrijventerreinen) is het van groot belang om vooraf goed over de bereikbaarheid na te denken. Het kabinetstandpunt 'bereikbaarheid op peil'² gaat hier ook op in, waarin voor een achttal basisvoorzieningen (zoals zorg, onderwijs, winkels, werkgelegenheid) gekeken wordt hoe het met de bereikbaarheid is gesteld. Oplossingen om de bereikbaarheid te verbeteren komen daarmee niet enkel en alleen te liggen in infrastructurele maatregelen; ook het dichterbij brengen van voorzieningen is daarin voorstelbaar. Dat vraagt dat het RMP 2.0 integraler gaat kijken naar de opgaven en doelen die we op het vlak van mobiliteit hebben.

Op dit moment zijn we nog aan het verkennen wat dit alles betekent voor de rol en positie van de provincie, ook omdat het een nieuwe ontwikkeling is voor alle drie de overheidslagen. Het RMP 2.0 moet hier een perspectief voor bieden.

Binnen de publieke kaders

De veranderingen binnen het beleidsveld van mobiliteit kennen een publiek kader waarbinnen geopereerd dient te worden. De (vaak) wettelijke normen van verkeersveiligheid, CO₂, stikstof en andere uitstoot (fijn stof en geluid) vormen dit kader.

Voor verkeersveiligheid vormt de Friese Integrale Visie Verkeersveiligheid (vastgesteld december 2024) de basis voor de periode 2026-2040. Hierin hebben we een grote ambitie opgenomen om te komen tot nul verkeersdoden in Fryslân in 2040. Terwijl het aantal verkeersslachtoffers nu gemiddeld 33 per jaar is. De aanvullende budgetten die bij de Begroting 2026 zijn vastgesteld, dragen bij aan het behalen van de doelen.

De opgave rondom CO₂ blijft onverminderd van kracht; de uitstoot moet richting 2050 naar nul. Hier ligt een directe relatie tussen het RMP 2.0 en de Friese Energievisie, waarbij netcongestie een belangrijk aandachtspunt is. Willen wij bijvoorbeeld het regionale (openbaar) vervoer kunnen verduurzamen door elektrificatie, dan moet de benodigde stroom wel geleverd kunnen worden in combinatie met het netbewust laden (niet op piekmomenten). Nauwe samenwerking op beide beleidsvelden is dan ook noodzakelijk.

Door het steeds schoner worden van de voertuigen (o.a. als gevolg van elektrificatie) is de uitstoot van stikstof en fijn stof aanzienlijk verminderd. Dat neemt niet weg dat Europese wetgeving ons kan vragen om hier nog verdere maatregelen te treffen. Hier gaan we in het RMP 2.0 nader op in. Dat geldt ook voor de wetgeving rondom geluidhinder: in 2026 dient de provincie geluidsproductieplafonds vast te stellen voor het wegverkeer. Wellicht dat dit ook vraagt om aanvullende maatregelen, zeker omdat de toename van woningen en economie ook een toename van het aantal verkeerbewegingen tot gevolg zal hebben. Ook in Fryslân.

Relatie met andere beleidsvelden

Omgevingsvisie (POVI)

In 2022 is het RMP 1.0 vastgesteld als een van de beleidsprogramma's onder de provinciale Omgevingsvisie (POVI). Momenteel (begin 2026) werkt de provincie hard aan het vernieuwen van deze POVI, conform de Contourenschets zoals uw Staten in september 2025 hebben vastgesteld. Het ligt in de lijn der verwachting dat uw Staten in de loop van 2026 de vernieuwde POVI voorgelegd krijgen ter vaststelling.

Vooruitlopend daarop willen we starten met het actualiseren van het RMP tot een versie 2.0, vooral ook gelet op de onder paragraaf 2 genoemde landelijke ontwikkelingen. Hoe de POVI en het RMP 2.0 zich exact tot elkaar verhouden, is nog in onderzoek.

² Landelijk bereikbaarheidspeil, kabinetsstandpunt

De beleidsmatige basisprincipes zoals die in de vernieuwde POVI beoogd zijn om op te nemen voor mobiliteit, zullen in het RMP 2.0 landen:

- wij voorzien geen grootschalige infrastructurele uitbreidingen (uitgezonderd wellicht voor de N354 tussen Sneek en de A32/Leeuwarden);
- Mobiliteit wordt steeds meer structurerend en richtinggevend voor keuzes in de fysieke leefomgeving (wonen en bedrijvigheid);
- We streven naar een '30-minuten gemeenschap' waarin alle voorzieningen binnen een acceptabele reistijd (van orde grootte 30 minuten) minuten bereikbaar zijn;
- Met de TRIAS mobilica streven we naar een duurzamer mobiliteitssysteem, door de mobiliteit zo mogelijk te verminderen, te veranderen (andere vervoerswijze dan de auto) of te verschonen (elektrificatie van mobiliteit);
- En daarbij hanteren we het STOMP-principe: verplaatsing vindt zo mogelijk plaats in de volgorde Stappen, Trappen (fietsen), Openbaar vervoer, MaaS (Mobility as a Service, oftewel deelmobiliteit) en Privé-auto.

In het RMP werken we deze principes nader uit tot concrete maatregelen. Daarmee is de verhouding tussen de POVI en het RMP duidelijk: het RMP is een uitwerking van de POVI.

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet (per 1 januari 2024) is de status van het RMP formeel gezien gewijzigd. Was het PVVP (de voorganger van het RMP) een wettelijk verplicht beleidsdocument; het RMP is binnen de Omgevingswet geen verplicht programma. Desalniettemin kiezen we er wel voor om het RMP in stand te houden en te actualiseren, om zo als provincie over een integraal mobiliteitsbeleid te beschikken.

Eerder vastgestelde beleidsdocumenten

Naast het RMP 1.0 zijn er ook nog andere beleidsdocumenten die als input dienen voor het RMP 2.0. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de reeds door GS en PS vastgestelde:

- Friese Integrale Visie Verkeersveiligheid 2026-2040 (GS, juli 2025)
- Fryslân Feilich Fytslân (PS, maart 2022)
- Beleidskaders onderhoud (PS, april 2020)
- Nota Integraal Wegontwerp 2025 (GS, oktober 2025)

Daarnaast zijn er ook andere beleidsdocumenten die bij het actualiseren van het RMP van belang zijn. Denk aan de beleidsbrief Leefberens (PS, december 2025), de beleidsbrief Economie (PS, november 2024) en de Energievisie (GS december 2024, GS). Het RMP wordt daarmee meer dan alleen een uitwerking ten gunste van mobiliteit; een meer integrale blik op diverse beleidsdoelen van de provincie is waar we naar streven.

Bestjoersakkoord

In het Bestjoersakkoord 2023 – 2027 zijn onder hoofdstuk 3 (investeren in de woonomgeving) meerdere resultaten opgenomen die raken aan het beleidsveld van mobiliteit en infrastructuur:

- Station Leeuwarden - Middelsee
- Integrale Friese Havenvisie
- Verkeersveiligheid
- Fietsprovincie
- Bruggen en vaargeulen
- Integraal plan voor mobiliteit

Moties en toezeggingen bij RMP 1.0

Ook nemen we in de uitwerking (om te komen tot het RMP 2.0) de nog openstaande moties en amendementen mee.

4 De provinciale benadering van het vraagstuk

In de volgende twee paragrafen leggen we de meest belangrijkste keuzes aan uw Staten voor, inclusief een voorstel.

4.1 Beleid of niet?

Voorstel

We zien aanleiding om het huidige RMP 1.0 actualiseren tot een nieuwe versie (RMP 2.0). Hierbij houden we vast aan het principe van een brede, integrale benadering, zoals ook voor het RMP 1.0 is gehanteerd. De reikwijdte van het RMP blijft met deze keuze ongewijzigd.

Vanuit de insteek dat de Friese opgave qua mobiliteit en infrastructuur meer is dan alleen de verduurzamingsopgave, willen we vasthouden aan die eerder gemaakte principiële keuze rondom het RMP 1.0. Daarom stellen wij voor om het RMP 2.0 als integrale beleidsnota te blijven hanteren voor de provinciale opgaven op het vlak van mobiliteit en infrastructuur.

Gelijkertijd is ons voorstel om ook de ambitie inclusief doelstellingen uit het RMP 1.0 in stand te houden (en daarmee in beginsel ongewijzigd te laten). Deze ambities en de doelen uit het RMP 1.0 zijn vooral gericht op de langere termijn (2040) en zijn (voor zover nu bekend) nog steeds ongewijzigd van toepassing. Mocht tijdens de actualisatie blijken dat een aanpassing van een van de doelstelling toch gewenst is, dan is hier ruimte voor en zal dit specifieke aandacht krijgen in de latere behandeling van het ontwerp RMP 2.0.

Alternatief

Het alternatief is om de reikwijdte van het RMP te beperken tot een smalle benadering, waarbij de verduurzamingsopgave voor mobiliteit centraal staat. Uit een inventarisatie van de RMP's van een aantal andere provincies blijkt dat zowel het principe van een brede (integrale) benadering als van een smalle benadering (specifiek op duurzaamheidsbeleid) toegepast worden, om uiteenlopende redenen.

Dat zou betekenen dat er naast een RMP 2.0 ook nog een separate provinciale Mobiliteitsvisie opgesteld dient te worden, want juist de landelijke ontwikkelingen die wij zien (zie hoofdstuk 2 van deze Startnotitie) vormen aanleiding om het RMP 1.0 te actualiseren (en niet de verduurzamingsopgave). Een splitsing van het mobiliteitsbeleid in twee delen heeft niet onze voorkeur, aangezien de betreffende onderwerpen sterk met elkaar verbonden zijn.

4.2 Scenario's voor uit te werken inhoudelijke hoofdrichtingen beleid

De aanleiding voor de actualisatie is tweeledig. De primaire aanleiding is inhoudelijk van aard, in de vorm van de landelijke ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit. Te weten publieke mobiliteit en het landelijke bereikbaarheidspeil, die tezamen ook wel gezien worden als de mobiliteitstransitie waar ons land voor staat. Overigens is ook de verduurzamingsopgave nog steeds van toepassing (al is die qua doelstelling ongewijzigd gebleven). De andere aanleiding is dat het huidige RMP qua proces en sturing een optimalisatieslag kan gebruiken.

Scenario's

Voor de actualisatie van het RMP zien we een drietal mogelijke (ontwikkel)scenario's voor ons, namelijk:

- I. voortbouwen en uitbreiden
- II. beknopte actualisatie
- III. fundamentele herziening

Voorstel

Vanuit het college stellen we voor om scenario I (voortbouwen en uitbreiden) als uitgangspunt te hanteren voor de actualisatie van het RMP tot een versie 2.0.

Dit scenario (voortbouwen en uitbreiden) kijkt naast een inhoudelijke actualisatie ook naar het toevoegen van de Friese kleuring en het inrichten van programmasturing. Dat is echter niet het enige verschil: ook inhoudelijk dienen er enkele beleidsnoten gekraakt te worden. Het principe van publieke mobiliteit kan mogelijk best wel gevolgen hebben voor het openbaar vervoer zoals we dat nu geregeld hebben. Ook de impact van het landelijke bereikbaarheidspeil vraagt om een goede analyse.

Al met al verwachten we dat de landelijke ontwikkelingen dermate van invloed kunnen zijn, dat enkel een beknopte actualisatie (scenario II) naar verwachting niet volstaat om voldoende op deze ontwikkelingen in te kunnen spelen.

De voorkeur voor scenario I betekent dat we de programmalijnen in grote lijnen in stand houden. Daarnaast werken we toe naar een meer regionale aanpak, inclusief programmasturing voor de eerstkomende vijf jaar (met tussendoelen). Inhoudelijk bevat het RMP 2.0 straks in ieder geval de volgende onderdelen:

- Publieke mobiliteit als concept te omarmen en verder uit te werken als mogelijke opvolger van het huidige openbaar vervoersysteem;
- De impact van het landelijke bereikbaarheidspeil nader te verkennen;
- Vanuit bovengenoemde twee onderdelen de mensgerichte benadering van mobiliteit verder uit te werken (mobiliteitsvraag), als aanvulling op de vervoersgerichte benadering (mobiliteitsaanbod);
- De rol tussen provincie en gemeenten beter te duiden.

Dit scenario leidt in onze ogen tot een RMP die voor de komende jaren richting kan bieden aan ons beleid op het gebied van mobiliteit en infrastructuur.

Alternatieven

Een van de alternatieven is een beknopte actualisatie (scenario II); die ziet vooral op een update van alle maatregelen zoals die in het RMP 1.0 staan benoemd. Deze worden geactualiseerd en waar nodig aangevuld, zodat de landelijke ontwikkelingen ook geïntegreerd worden in ons provinciaal beleid. Verder blijft het RMP zoals die nu is opgebouwd.

De beknopte actualisatie (scenario II) is in onze ogen te beperkt. Om de landelijke ontwikkelingen goed te kunnen positioneren in het totale beleidsveld van mobiliteit is meer benodigd dan enkel het actualiseren van de maatregelen. Er zullen mogelijk keuzes gemaakt moeten worden die de maatregelen overstijgen.

Het tweede alternatief is een fundamentele herziening (scenario III); dit past meer bij het wijzigen van de principiële keuze zoals benoemd onder paragraaf 4.1. Daarmee zou de inhoud van het RMP 2.0 wijzigen tot een smalle benadering van het provinciale duurzaamheidsbeleid

op het vlak van mobiliteit. Dit scenario houdt in dat de overige aspecten van ons mobiliteitsbeleid op een andere wijze vastgelegd dient te worden. Dit zou in een van de omgevingsprogramma's van de POVI opgenomen kunnen worden.

Scenario III zou op termijn best mogelijk kunnen zijn, wanneer het brede mobiliteitsbeleid geïntegreerd wordt in een van de omgevingsprogramma's van de POVI. De concrete mogelijkheden hiertoe zijn op dit moment echter nog onvoldoende duidelijk, ook omdat de POVI zelf nog vastgesteld dient te worden. Mogelijk dat pas daarna er duidelijkheid ontstaat over hoe de omgevingsprogramma's vanuit de POVI zich verhoudt tot het RMP. Die tijd is ons niet gegeven, ook omdat het Rijk vanaf 2027 haar investeringen al wil baseren op het landelijke bereikbaarheidspeil.

Inhoudelijke keuzes per programmalijn

Daarnaast zijn er nog enkele andere inhoudelijke richtingen die bij de actualisatie van het RMP aan de orde zijn. Deze zijn in hoofdstuk 4 (kaders en koers voor het RMP 2.0) van het achtergronddocument (bijlage 2) weergegeven. Een korte samenvatting is hieronder per programmalijn weergegeven:

Programmalijn 1 'wij zijn goed bereikbaar'

Het uitgangspunt is dat bestaande infrastructuur optimaal benut wordt, en dat uitbreiding alleen plaatsvindt wanneer dit aantoonbaar noodzakelijk is (zoals wellicht voor de N354 tussen Sneek en de A32/Leeuwarden). Tegelijkertijd vraagt de transitie naar een toekomstbestendig mobiliteitssysteem om duidelijke regie vanuit de provincie, onder meer via mobiliteitshubs en integrale gebiedsvisies.

Programmalijn 2 'wij verplaatsen ons duurzaam'

Onder invloed van nationale en regionale ontwikkelingen verschuift de focus van uitbreiding naar optimalisatie van bestaande infrastructuur (zie ook programmalijn 1). Daarbij wordt vanuit de provincie de focus ingezet op drie (van de vijf) modaliteiten van STOMP: Trappen, Openbaar vervoer en MaaS.

Programmalijn 3 'wij garanderen mobiliteit voor iedereen'

Binnen deze programmalijn komt de nadruk te liggen op het faciliteren van bereikbaarheid van onze inwoners en bedrijven, waarbij het principe van de 30-minutengemeenschap richtinggevend zal zijn voor de inrichting van voorzieningen en onze infrastructuur. De provincie kiest ervoor om mobiliteit voor iedereen te borgen via maatwerkoptimalisatie van bereikbaarheid per regio, afgestemd op de mix van modaliteiten (OV, fiets, deelvervoer en auto) en verdere uitbouw van regionale mobiliteitshubs. Betalen naar gebruik mag niet leiden tot (onevenredige) kostenstijging voor onze inwoners.

Programmalijn 4 'wij verplaatsen ons veilig'

De provincie kiest voor een eigen Friese strategie, gericht op lokale contexten en doelgroepen, en neemt regie op zowel land als water om de gewenste trendbreuk in het aantal verkeersslachtoffers te realiseren.

Programmalijn 5 'wij zetten in op slimme technieken en gedrag'

Innovatie en slimme mobiliteit worden niet langer als zelfstandige programmalijn benaderd, maar integraal onderdeel van de vier hoofdthema's binnen het mobiliteitsbeleid. Daarmee wordt innovatie gepositioneerd als middel om ketenmobiliteit, modal shift, sociale inclusie en verkeersveiligheid te versterken. De provincie blijft regie voeren op dit vlak, onder andere via concessies, samenwerking en gedragsstrategieën.

5 Voorgestelde vervolprocesaanpak

Het RMP 2.0 zien we als een van de uitwerkingen van de Provinciale Omgevingsvisie (POVI), specifiek voor het onderdeel mobiliteit en infrastructuur. Zoals hiervoor al is gesteld, is op dit moment de exacte positionering van het RMP ten opzichte van de POVI nog niet duidelijk. Ook omdat de POVI zelf nog vastgesteld dient te worden, inclusief bijbehorend instrumentarium.

Wel is duidelijk dat conform de Omgevingswet de vaststelling van het RMP in beginsel een bevoegdheid is van GS. Gelet op de eerder verstuurde brief van GS aan PS over besluitvorming (van 11 juli 2023, zie bijlage 3), stellen we echter voor om Provinciale Staten wel inhoudelijk te betrekken bij de actualisatie van het RMP 2.0. Daarvoor zijn er twee momenten (bij begin en einde) te duiden, met elk weer een tweetal keuzes:

- Begin:
 - o informatieve sessie
 - o **startnotitie**
- Einde:
 - o **ontwerp-besluit (voorafgaand aan inspraak)**
 - o definitief besluit (na inspraak, wensen en bedenkingen)

Met voorliggende Startnotitie geven we invulling aan het beginmoment; u kunt bij de behandeling van deze Startnotitie desgewenst inhoudelijk input leveren die u voor de actualisatie van belang acht. Richting het einde van het proces stellen we voor om PS via het vaststellen van een ontwerpbesluit RMP 2.0 te betrekken bij het proces. Dan kunt u ook wensen en bedenkingen uiten. Deze keuze is deels ingegeven om ook de beoogde planning te behalen, namelijk vaststelling door PS eind 2026.

Nadat Provinciale Staten deze Startnotitie hebben vastgesteld, ziet GS op dit moment de volgende stappen om te komen tot een geactualiseerd RMP 2.0:

	<i>Wat</i>	<i>Door</i>	<i>Wanneer</i>
0	Vaststellen Startnotitie	PS	Februari '26
1	(evt) aanpassen Startnotitie nav vaststelling in PS	GS	Februari '26
2	Inhoudelijk actualiseren van huidig RMP	GS	Februari '26 – oktober '26
3	Vaststellen ontwerp-RMP 2.0	GS	November '26
4	Vrijgeven ontwerp-RMP 2.0 voor ter inzage legging (wensen en bedenkingen meegeven, via moties & toezeggingen)	PS	December '26
5	Evt verwerken moties en toezeggingen in ontwerp RMP 2.0	GS	Januari '27
6	Verwerken zienswijzen tot definitief RMP 2.0	GS	April '27
7	Vaststellen van RMP 2.0	GS	Medio '27

Tijdens stap 1 betrekken we de Friese gemeenten actief bij het inhoudelijk actualiseren, ook om de rollen tussen provincie en gemeenten beter te kunnen duiden in het RMP 2.0. Daarvoor gebruiken we zo mogelijk de bestaande gremia, zoals het OVVF (bestuurlijk Overleg Verkeer & Vervoer Fryslân..

Omdat het een actualisatie betreft van het bestaande RMP 1.0, voorzien we vooralsnog geen uitvoerige (beg)inspraak voor de burger.

Na vaststelling startnotitie in PS:

De opstellende ambtenaar vult deze vergaderdatum in op de voorkant van dit stuk.

PS heeft in deze vergadering een aantal **keuzes** gedaan. Deze keuzes worden **in rode tekst gemarkeerd** aangegeven. In de startnotitie worden vervolgens **ook in rood de moties & toezeggingen** over deze startnotitie uit de betreffende PS-vergadering toegevoegd (de amendementen staan verwerkt in het PS-besluit dat de dienst wordt toegestuurd door de griffie). De dienst heeft zo alle informatie over deze startnotitie bijeen.