

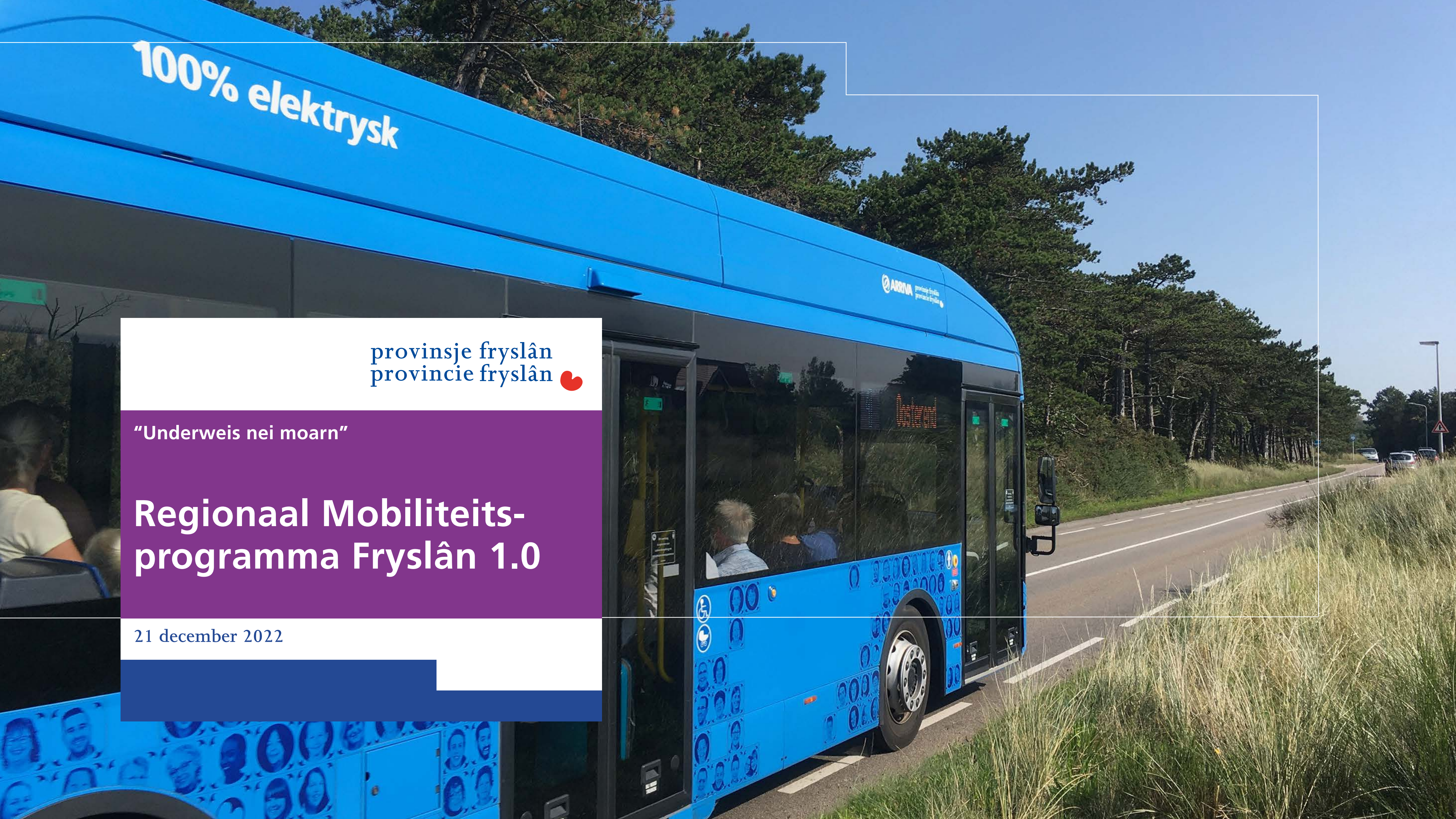
100% elektrysk

provinsje fryslân
provincie fryslân 

“Underweis nei moarn”

Regionaal Mobiliteits- programma Fryslân 1.0

21 december 2022



Inhoud

1	Inleiding	3			
1.1	Waarom een Regionaal Mobiliteitsprogramma Fryslân?	4	4.4	Programmaliijn 4: We verplaatsen ons veilig	52
1.2	Een programma tot 2050	5	4.5.	Programmaliijn 5: We zetten in op slimme technieken	57
1.3	Van Startnotitie naar Regionaal Mobiliteitsprogramma 1.0	5	5	Effectiviteit van maatregelen	60
1.4	Opbouw van dit RMP (leeswijzer)	6	5.1	Effectiviteit maatregelen CO2-reductie	61
2	Friese waarden en opgaven	7	5.3	Effectiviteit maatregelen verkeersveiligheid	65
2.1	Waar staan wij voor	8	5.4	Effectiviteit maatregelen bereikbaarheid	66
2.2	Waar komen we vandaan en gaan we naar toe?	10	5.5	Monitoring en evaluatie	66
2.3	Veel veranderingen in mobiliteit	15	6	Organisatie, planning, financiën en proces	68
2.4	Wat speelt er nog meer?	18	6.1	Alleen samen lukt het	69
3	Amibitie mobiliteit	21	6.2	De weg naar 2050	70
3.1	Wat willen we bereiken?	22	6.3	Financiering	71
3.2	Hoe komen we daar?	22	Bijlagen		72
4	Programmaliijnen en maatregelen	30		Bijlage 1: Netwerkaart - Doorfietsroutes	73
4.1	Programmaliijn 1: We zijn goed bereikbaar en onze netwerken zijn betrouwbaar, efficiënt en toekomstbestendig	32		Bijlage 2: Netwerkaarten - Wegen	74
4.2	Programmaliijn 2: We verplaatsen ons duurzaam	41		Bijlage 3: Netwerkaarten - Openbaar vervoer	76
4.3	Programmaliijn 3: We zetten in op mobiliteit voor iedereen	49		Bijlage 4: Netwerkaarten – Lelylijn	77
				Bijlage 5: Netwerkaarten - Vaarwegen	78
				Literatuurlijst	79



1 | INLEIDING

1.1 Waarom een Regionaal Mobiliteitsprogramma Fryslân?

Klimaatakkoord en Provinciale Omgevingsvisie als startpunt

Dit Regionaal Mobiliteitsprogramma 1.0 (RMP) van de provincie Fryslân is de uitwerking van de in september 2020 vastgestelde Provinciale Omgevingsvisie¹ (POVI) 'De Romte Diele' op het terrein van (duurzame) mobiliteit. De POVI zelf benoemt ook andere thema's en opgaven in de fysieke omgeving. Denk aan leefbaarheid, vitaliteit en bereikbaarheid, energietransitie, klimaatadaptatie en biodiversiteit. De ambities uit de POVI voor wat betreft (duurzame) mobiliteit worden in dit RMP uitgewerkt.

Grondslag voor dit programma is het Klimaatakkoord. Provinciale Staten hebben eind 2019 ingestemd met de integrale set van afspraken uit het Klimaatakkoord die de bevoegdheden van de provincie Fryslân raken, voor zover deze afspraken betrekking hebben op de opgaven in Fryslân. Daarmee committeerden wij ons aan de doelstelling te komen tot een CO₂-reductie van 49% in 2030 en 95% in 2050, ten opzichte van 1990. Bij de uitvoering van het klimaatakkoord binnen Fryslân is gekozen voor een eigen Friese aanpak, waarbij de criteria evenredigheid, doelmatigheid en draagvlak worden betrokken. Inmiddels is de doelstelling om te komen tot een CO₂-reductie opgehoogd tot 55% in 2030 (in plaats van 49%).

Onderdeel van het Klimaatakkoord is de afspraak om per regio een programma voor slimme en duurzame mobiliteit op te stellen. Mobiliteit zorgt in Fryslân voor ongeveer een derde van de totale CO₂-uitstoot. Hier ligt dus een aanzienlijke kans, dan wel verplichting, tot reductie. In een Mobiliteitsprogramma dient de noodzakelijke transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem vorm en inhoud te krijgen om te komen tot een vermindering van de door mobiliteit veroorzaakte CO₂-uitstoot in Fryslân. Naast het reduceren van de CO₂-uitstoot gaat het tevens om het terugdringen van de stikstofemissie. Dit is vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma Stikstof Fryslân (vastgesteld door GS in maart 2022). De generieke doelstelling in Fryslân is 25% emissiereductie uit maatregelen van onder andere economie en industrie, energie en landbouw. Ook Mobiliteit levert zijn bijdrage hieraan. Wij menen dat een samenspel van gedragsverandering, technologie, energie, innovatie en maatschappelijk bewustzijn en betrokkenheid nodig is voor deze mobiliteitstransitie. In dit RMP beschrijven we hoe wij deze transitie willen realiseren.

¹ De Provinciale Omgevingsvisie (POVI) is het integraal strategisch beleidskader voor de fysieke omgeving

Europese Klimaatwet

Op 28 juni 2021 is de Europese Klimaatwet door de Europese Raad aangenomen. Met dit akkoord worden de klimaatdoelstellingen voor de komende 30 jaar in Europese wetgeving verankerd. In 2050 is de Europese Unie als geheel klimaatneutraal. Om de broeikasgasemissie in 2050 tot nul terug te brengen, zal de Europese Unie in 2030 55% minder CO₂ moeten uitstoten ten opzichte van 1990. Na 2050 moet de Europese Commissie streven naar negatieve emissie. Het aannemen van de Europese Klimaatwet leidt mogelijk tot een aanscherping van de CO₂-reductie doelstellingen uit het Klimaatakkoord.

In Europees verband (Europese Klimaatwet) is een doelstelling van 55% broeikasgasreductie in 2030 en klimaatneutraliteit in 2050 vastgelegd. Deze doelen gelden voor de EU als geheel. Ze worden niet één op één vertaald naar individuele lidstaten. De Nederlandse Klimaatwet wordt aangepast om te voorkomen dat deze strijdig is met de Europese Klimaatwet. De voorbereidingen hiervoor zijn door het kabinet in gang gezet. Het RMP Fryslân is een adaptief programma. De maatregelen in de opeenvolgende RMP's zullen meebewegen met toekomstige veranderingen in de Klimaatwet. Wij sluiten aan bij de doelstellingen die hieruit voortvloeien.

RMP koppelt opgaven Omgevingsvisie met doelen Klimaatakkoord

De opgaven uit de POVI vragen, samen met het Klimaatakkoord, om een gedeelde visie op mobiliteit. Met het RMP verbinden wij de mobiliteitsambities uit de Omgevingsvisie aan de ambities uit het Klimaatakkoord. Wij nemen daarbij het voortouw om samen met andere overheden en maatschappelijke partners de ambities voor 2050 vast te leggen.

Regionaal Mobiliteitsprogramma vervangt Provinciaal Verkeer en Vervoersplan Fryslân (PVVP)

Met het inwerking treden van de Omgevingswet vervalt het planstelsel van de Planwet Verkeer en Vervoer. De doorwerking van landelijk beleid naar provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid vindt nu plaats via het stelsel van nationale, provinciale en gemeentelijke Omgevingsvisies, Omgevingsprogramma's en Instructieregels. Het RMP is een niet-verplicht programma onder de Omgevingswet, maar gezien de afspraken uit het Klimaatakkoord stellen wij wel een RMP op. Daarnaast willen wij de uitspraken uit de POVI voor het thema 'mobiliteit' in Fryslân verder uitwerken en is ons huidige mobiliteitsbeleid toe aan een actualisatie. Sinds het vaststellen van het PVVP is er op het gebied van mobiliteit, maar ook daarbuiten veel veranderd. Nieuwe ontwikkelingen en inzichten vragen om een nieuwe visie, met andere accenten waarbij wordt ingespeeld op nieuwe kansen. Met dit RMP brengen we ons beleid voor mobiliteit weer bij de tijd.

1.2 Een programma tot 2050

We bereiden ons mobiliteitsbeleid zo goed mogelijk voor op komende ontwikkelingen. Uiteraard weten wij nu nog niet hoe onze wereld er richting 2050 uit gaat zien. De onzekerheden zijn groot, zowel technisch, geopolitiek als economisch gezien. Onzeker is ook of - en met welke snelheid - we nieuwe vormen van (duurzame) mobiliteit omarmen. Dit RMP is dan ook een 'levend' document. We herijken het regelmatig. Vooralnog elke vier jaar, gekoppeld aan het ritme van bestuursperioden. Bovendien volgen we jaarlijks de relevante ontwikkelingen én effecten van maatregelen, zodat tijdige bijsturing mogelijk is en we de Provinciale Staten hierover kunnen informeren. Zo kunnen we het RMP aanpassen aan gewijzigde en nieuwe inzichten. Inzichten die voortkomen uit gezamenlijke kennisontwikkeling, uit marktinnovaties en uit de landelijke en regionale monitoring en evaluaties.

We stemmen het RMP af met de Groningen en Drenthe en bespreken het gezamenlijk met het Rijk. Voor het organiseren van draagvlak en uitvoeringskracht bij de uitwerking van de plannen, betrekken we actief andere regionale partners zoals het Wetterskip Fryslân, gemeenten én de Mienskip. Aanvullend stemmen we onder andere de monitoring van de CO₂- en stikstofuitstoot landelijk af.

Het RMP is meer dan een 'regulier beleidsplan', zoals het vigerende PVVP. Veel meer staat het RMP voor een transitieproces: een transitie van fossiele naar schone energie, maar ook een transitie van traditioneel vervoer naar nieuwe en autonome vervoerssystemen en van een traditionele overheid naar een overheid die gezamenlijk met andere overheden én de Mienskip ontwikkelingen initieert, ondersteunt, uitvoert en bijstuurt. Dit RMP laat zien hoe wij verduurzaming van het mobiliteitssysteem vormgeven om daarmee een bijdrage te leveren aan de leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid én een gezond klimaat in Fryslân. Daarnaast biedt het RMP de gemeenten kaders om hun eigen mobiliteitstransitie neer te zetten en dit mee te nemen in ruimtelijke opgaven. Dit alles met de doelstelling om de CO₂-uitstoot te verminderen.

1.3 Van Startnotitie naar Regionaal Mobiliteitsprogramma 1.0

Aan de basis van dit RMP ligt de Startnotitie die op 21 oktober 2020 door Provinciale Staten is vastgesteld. In die startnotitie werd gesproken over twee onderdelen van het RMP. Een eerste deel met een focus op beleid. Een tweede deel met de maatregelen. Vanwege de overzichtelijkheid kiezen we voor het opstellen van een integraal RMP.

Aanvullend op de brede maatschappelijke discussie die plaatsvond bij het opstellen van de POVI, is bij het opstellen van het RMP overlegd met tal van Friese stakeholders over de uitwerking van de POVI in het RMP. Denk daarbij aan alle Friese gemeenten, Wetterskip Fryslân, de ANWB, ROCOV Fryslân, Wandelnet, VNO-NCW, Veilig Verkeer Nederland, de Werkgroep Toegankelijkheid Leeuwarden, de goederenvervoersector en de Fietzersbond. Dit leverde de volgende aandachtspunten op:

- Wees ambitieus waar het gaat om verduurzaming en klimaatadaptatie;
- Besteed veel aandacht aan de bereikbaarheid, toegankelijkheid en leefbaarheid van het landelijk gebied;
- Besteed veel aandacht aan verkeersveiligheid, fietsers en voetgangers;
- Ook ketenmobiliteit en hoe om te gaan met hubs, denk aan de Waddenveren, verdient aandacht.

1.4 Opbouw van dit RMP (leeswijzer)

Het RMP gaat in hoofdstuk 2 in op de Friese waarden en opgaven van onze mobiliteit. Waar staan we als provincie voor als we ons verkeer- en vervoerssysteem willen verbeteren met onder andere duurzaamheid en brede welvaart in gedachten? En wat zijn de belangrijkste ontwikkelingen en trends in de Friese mobiliteit waar we zeker rekening mee moeten houden? De Friese waarden en opgaven staan aan de basis van het ontwikkelen van een heldere en robuuste visie op onze mobiliteit, zoals verwoord in hoofdstuk 3. We zetten uiteen hoe we deze visie met bijbehorende ambities de komende jaren willen verwezenlijken.

Met deze ambities in de hand werken wij in hoofdstuk 4 toe naar vijf overzichtelijke programmalijnen. We maken per programmalijn inzichtelijk wat er speelt en hoe we de doelen willen bereiken. In hoofdstuk 5 kijken we nog eens kritisch naar alle aangedragen maatregelen. We maken een eerste inschatting van de effectiviteit van de maatregelen voor de verschillende ambities die in dit RMP zijn benoemd. Ook maken we duidelijk of een maatregel bijdraagt aan één of meerdere ambities. Afsluitend gaan wij in hoofdstuk 6 in op de benodigde organisatie om de doelen uit het RMP te behalen. We maken bijbehorende planning, de financiën en het proces dat gevolgd gaat worden inzichtelijk.



2 | FRIESE WAARDEN EN OPGAVEN

2.1 Waar staan wij voor

Bij de realisatie van de Provinciale Omgevingsvisie 'De Romte Diele' dachten we in dialoog met de Mienskip na over huidige en toekomstige Friese waarden. Dit leidde tot een duidelijk en gedragen beeld dat samenvalt in de volgende ambitie: 'een brede welvaart in een vitaal, veerkrachtig, karakteristiek en gezond Fryslân'. Mobiliteit is daarbij cruciaal, met thema's als bereikbaarheid, duurzaamheid, leefbaarheid en veiligheid.

Binnen de waarden 'vitaliteit en veerkracht' levert mobiliteit een bijdrage aan:

- Energieke steden en vitale en leefbare dorpen met hoogwaardige voorzieningen;
- Een gezonde en veilige fysieke leefomgeving, waarbij onder andere bewegen en ontmoeten belangrijk zijn;
- Uitstekend toegankelijke en beleefbare cultuur- en natuur erfgoederen, inclusief wervende recreatieve voorzieningen en routenetwerken;
- Optimale interne en externe bereikbaarheid, over weg, vaarweg, met OV en digitaal, waarbij we nieuwe verkeers- en vervoerstechnieken benutten;
- Ruimtelijke kwaliteit van openbare ruimte en bebouwing;
- Een uitstekend ondernemersklimaat, werkgelegenheid, goederenstromen en economische vooruitgang.

Binnen de waarden 'karakteristiek en gezondheid' levert mobiliteit een bijdrage aan, of heeft een relatie tot:

- Een goede bodem-, water- en luchtkwaliteit;
- Het samenhangende stelsel van Waddenzee en eilanden, kustzone, IJsselmeer, binnenmeren en waterplassen, kanalen, beken en andere waterlopen;
- Karakteristieke steden en dorpen, door hun charme en sfeer, schaal en uitstraling, ligging en ontsluiting, relaties met omliggend land, waardevolle bebouwing en openbare ruimten, fraaie aanzichten, water en groen;
- Rust, stilte en donkerte in delen van de provincie.

Hoe geven we invulling aan deze waarden? Ook in relatie tot andere ambities, waarden en kenmerken die belangrijk zijn? Navolgend een toelichting.

Brede welvaart

Friezen zijn de gelukkigste inwoners van Nederland². Dat houden we graag zo en de lat legt daarbij hoog. De provincie zet in op het verder stimuleren van de sterke sociale structuren, de sociale gelijkheid en de leefbaarheid. We signaleren ontwikkelingen die van invloed (kunnen) zijn op ons geluk. Denk aan klimaatverandering, veranderingen in de bevolkingsopbouw en het vervolg op het succes van LF2018. We besteden daarom veel aandacht aan deze thema's in onze visie op de toekomst.

Net zoals in de omgevingsvisie 'De Romte Diele', staat de brede welvaart in dit RMP voorop. De brede welvaart gaat over ons geluk, de waardering van onze omgeving en sociale verbondenheid. Een sterke Friese economie is hiervoor belangrijk, maar óók sterke sociale structuren, sociale gelijkheid en hoge leefbaarheid. Onze mobiliteit staat in dienst daarvan. In de keuzes die wij maken, laten wij ons daarom leiden door de brede welvaart. Dit is nader uitgewerkt in de programmalijnen.

Duurzaam Fryslân

Met dit mobiliteitsprogramma zetten wij een belangrijke en noodzakelijke stap richting een schoon, duurzaam en toekomstbestendig Fryslân. We beginnen niet vanaf nul, want in de afgelopen jaren zijn al de nodige stappen gezet om afscheid te nemen van fossiele brandstoffen en het omarmen van nieuwe, schone brandstoffen en vervoersconcepten.

Wij zijn vooruitstrevend in circulaire inkoop. Wij willen de meest circulaire regio van Europa worden. Deze ambitie is in 2016 al geopperd door de Vereniging Circulair Fryslân die met een brede, regionale coalitie - en in samenwerking met onderwijsinstellingen - voor deze uitdaging gaat. Als provincie committeren wij ons hieraan door duurzaam in te kopen en aan te besteden. Daarmee stimuleren we ook het Friese bedrijfsleven te investeren in duurzame projecten en circulaire verdienmodellen. Dit is een breuk met hoe we dat jaren gewend waren te doen. Ook op tal van andere terreinen werken we aan duurzame veranderingen. Het circulaire denken willen we toepassen op de maatregelen die voortvloeien uit dit RMP.

De Friese binnenhavens hebben een schakel(hub)functie te vervullen in het opbouwen van de circulaire economie. De natuurlijke waterrijke omstandigheden in Fryslân bieden kansen om een grote bijdrage te leveren aan de ambitie om de meest circulaire regio van Europa te worden.

² *Onderzoek van het Fries Sociaal Planbureau uit 2019*

Verstedelijkte regio en landelijk gebied

Fryslân is een plattelandsprovincie met een mix van steden (met Leeuwarden als hoofdstad) en landelijk gebied. Die mix komt tot uitdrukking in de mate van verstedelijking, de infrastructuur en de Friese cultuur. Hieruit vloeit ook de Friese bereidheid voort om, in sommige gevallen, een langere reistijd naar voorzieningen voor lief te nemen. Een plattelandsprovincie zijn en alle voorzieningen binnen handbereik hebben, gaat niet altijd samen. Vanuit deze gedachten maken we in dit RMP verschillende keuzes. Met het oog op andere belangrijke opgaven zoals het herstel van biodiversiteit, de klimaatopgaven, het bewaken van rust, ruimte en ruimtelijke kwaliteit, is de aanwezigheid van verbindingen en een basisniveau van bereikbaarheid in het landelijk gebied belangrijk. We gaan voor een mix van een goede hoofdstructuur tussen landsdelen, steden en regionale kernen, waarbij bereikbaarheid en nabijheid voor snelheid gaan.



Figuur 2.1: Landelijk gebied Oost-Fryslân

Met het document 'Bouwstenen voor het Deltaplan' presenteren we als regio Noord-Nederland samen een concreet ontwikkelperspectief om het Noorden en Flevoland een sociaaleconomische impuls te geven die vergrijzing en ontgroening tegengaat én de fysieke druk op de leefomgeving in andere landsdelen sterk vermindert. Dat vereist een robuuste ontsluiting van noordelijk Nederland op het Stedelijke Netwerk Nederland. Net zo goed als een doorkoppeling van het OV-netwerk richting o.a. Hamburg en Scandinavië én een adequate verbinding met onze hoofdstad Leeuwarden.

Behouden van ruimtelijke kwaliteit

Door onder andere de klimaatverandering en de stikstofproblematiek staan we de komende jaren voor een aantal grote transitie met een veelomvattende ruimtelijke impact. Zo vraagt de energietransitie meer windturbines en zonneparken. In het kader van onder meer biodiversiteit en klimaatadaptatie wordt landelijk steeds meer ingezet op de ontwikkeling van nieuwe natuur. Deze transitie, maar ook andere ruimtelijke opgaven, vergen (veel) ruimte. Omdat ruimte schaars is, moeten we keuzes maken en prioriteiten stellen. Niet alles wat we willen, is gezien het ruimtebeslag ook mogelijk. Dus ook in dit mobiliteitsprogramma moeten we keuzes maken. In voorkomende gevallen gaan we in de stedelijke en ontwikkelingszones voor verdichting en gedeeld ruimtegebruik. In de dorpen en het buitengebied blijven openheid en ruimte de leidende principes. De helft van de provincie Fryslân bestaat uit water. De mogelijkheden zijn er om vanuit dat vertrekpunt een onderscheidend, toekomstgericht en duurzaam mobiliteitssysteem op te bouwen.



Figuur 2.2: Streekbus in Leeuwarden

Sociale cohesie: we doen het samen

Het gevoel van 'samen doen' en 'samen dingen oplossen' is belangrijk in Fryslân; de sociale cohesie is groot. Juist vanuit die sociale cohesie kunnen we opgaven, zoals die ook in dit RMP staan, aanpakken. Dit past bij het 'ja, mits-principe' dat ook in de Omgevingsvisie - en door Friese overheden - wordt gehanteerd. Bij de totstandkoming van - en de uitwerking van de maatregelen in - dit RMP, staat de samen doen-gedachte centraal.

Er is al veel bereikt

We zijn tevreden over de basis van ons mobiliteitsnetwerk. We hebben goed geïnvesteerd daarin en dat loont. De tevredenheidsscores zijn hoog.

- In de Friese fietsenquête uit 2021 werd de fietsbeleving met gemiddeld een 7,5 gewaardeerd;
- Fryslân staat in de top 3 bij ANWB-onderzoek recreatief fietsen. Recreatieve fietsers in Fryslân geven het fietsen in deze provincie een 8,3;
- De klantwaardering voor de openbaar vervoer concessies ligt boven de 7,5 (gem. 7,9). De grotere treininzet met meer en snellere treinen heeft zich vertaald in meer reizigers en een hogere klanttevredenheid voor het OV. In 2017 kreeg het OV in Fryslân een score van 7,8, dit ten opzichte van een 7,3 in 2007;
- Uit landelijk onderzoek in 2021 blijkt dat driekwart (74%) van de binnenvaartschippers tevreden is met de provincie als vaarwegbeheerder. Voor RWS is dat zes op de tien (61%) schippers;
- De tevredenheid van Friese weggebruikers is sinds 2013 gestegen van 80% naar 89%. Daarmee komt de provincie Fryslân landelijk het beste uit de bus.

Het is de wens om deze tevredenheidsscores vast te houden, of liever nog te verbeteren. Al realiseren we ons dat de transitieopgave waar we voor staan ingrijpend is, en soms ook tot weerstand of onbegrip zal kunnen leiden. Het is aan ons en onze netwerkpartners hier continu aandacht voor te hebben.

2.2 Waar komen we vandaan en gaan we naar toe?

De belangrijkste Friese verkeer- en vervoerontwikkelingen over weg en water worden gepresenteerd in een monitoringsrapportage 2020. Deze informatie gebruiken we om te beoordelen of de door de provincie

getroffen maatregelen leiden tot de beoogde maatschappelijke effecten. Op basis hiervan kunnen we eveneens bepalen of bijsturing nodig is.

Gebruik wegennet en openbaar vervoer

De monitoringsrapportage over het jaar 2020 wijkt door de impact van COVID-19 enigszins af van de trend van de afgelopen jaren. We zijn immers meer thuis gaan werken. Ook werd het autogebruik populairder in vergelijking met het openbaar vervoer. Uit de landelijke Integrale Mobiliteits Analyse (IMA) blijkt dat het aantal reizigerskilometers met de auto, het OV en de fiets de komende jaren blijft groeien (ook in relatie tot de achterliggende corona-periode waarin daling te zien was). Dit ervaren we ook in de praktijk.

Demografie

De provincie Fryslân zit in een demografische overgang. Decennialang groeide de bevolking jaarlijks. Deze groei is nu beperkt en de bevolkingssamenstelling verandert. Fryslân telt 654.000 inwoners³. In Leeuwarden, de regio's Zuidwest-Fryslân, Zuidoost-Fryslân en de Waddeneilanden groeide de bevolking de afgelopen tien jaar licht. In Noordoost- en Noordwest-Fryslân was er sprake van een lichte afname. Daarnaast zien we dat het aantal senioren stijgt en het aantal jongeren afneemt. Net zo goed als dat het aantal eenpersoonshuishoudens toeneemt en het aantal huishoudens met kinderen daalt. Ook signaleren we dat in Fryslân, net zoals in de meeste andere provincies, het aantal inwoners in de kleine kernen daalt en dat meer mensen naar de grotere kernen en steden trekken.

Mobiliteitskenmerken

Jaarlijks worden er in Fryslân zo'n 8 miljard reizigerskilometers gemaakt. Grofweg wordt driekwart hiervan gemaakt in de auto, 8% in het openbaar vervoer, 7% op de fiets en 3% lopend. Circa 31% van alle verplaatsingen tussen 0 en 7,5 kilometer wordt met de auto afgelegd, tegen 43% met de fiets.

In Fryslân wordt er verhoudingsgewijs veel gefietst, maar er is zeker nog ruimte voor groei. Bij afstanden tussen de 7,5 en 15 kilometer daalt het fietsaandeel naar 16%. Het autogebruik is dan dominant. Dit zijn prima afstanden voor de (elektrische) fiets. We zien de populariteit van de elektrische fiets nog steeds toenemen.

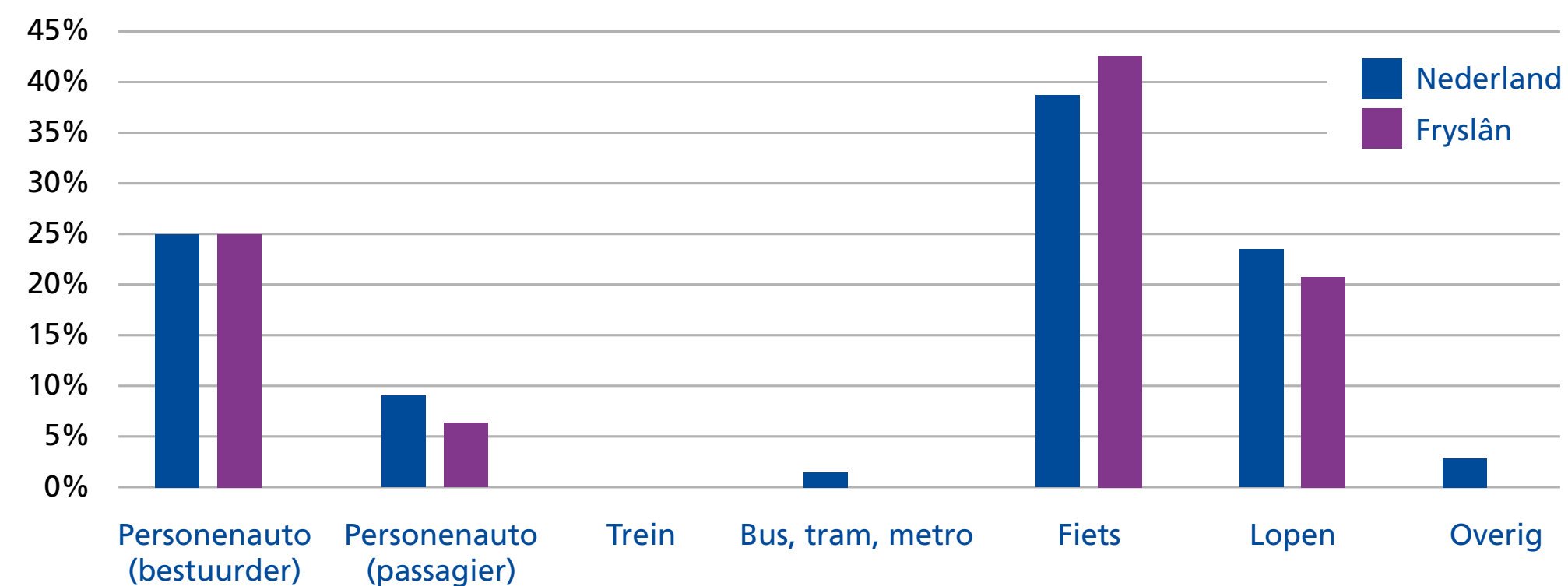
³ FSP Monitor bevolking

Figuur 2.3: Verplaatsingen per modaliteit

	Fryslân	Nederland
Auto (bestuurder)	53%	49%
Auto (passagier)	21%	22%
Trein	5%	9%
Bus/tram/metro	3%	3%
Brom-/snorfiets	0%	1%
Fiets	7%	7%
Lopen	3%	3%
Overige vervoerwijze	7%	6%
Totaal	100%	100%

Bron CBS

De nabijheid van voorzieningen is van grote invloed op de keuze van het vervoermiddel. In vergelijking tot overige gebieden in Nederland moeten we in Fryslân voor veel voorzieningen duidelijk verder reizen. De relatief lage bevolkingsdichtheden en de bijbehorende lagere OV-dichtheid versterkt de afhankelijkheid van de auto. Wat zich ook vertaalt in een hoger autobezit van 1,16 voertuigen per huishouden. In een meer stedelijke provincie als Zuid-Holland ligt het autobezit op 0,94 voertuigen per huishouden. Landelijk ligt dit op 1,09 voertuigen per huishouden.



Figuur 2.4: Vervoerwijze bij kleine verplaatsingen

Tabel bij figuur 2.4: Vervoerswijze bij verplaatsingen (< 7,5 km)

Vervoerswijze	Fryslân	Nederland
Personenauto (bestuurder)	25%	25%
Personenauto (passagier)	6 %	9 %
Trein	0 %	0 %
Bus/tram/metro	0 %	2 %
Fiets	42 %	38 %
Lopen	23 %	21 %
Overige vervoerwijze	0 %	3 %

Het aantal fietsen is in Fryslân ongeveer gelijk aan het aantal inwoners. Het aandeel elektrische fietsen groeit. In 2019 was, naar schatting van BOVAG, circa 1 op de 9 fietsen elektrisch. In 2017 was dit nog 1 op de 12. De recent gehouden Friese fietsenquête wijst uit dat zo'n 48% van de huishoudens één of meerdere elektrische fietsen heeft. Het aantal elektrische fietsen komt daarmee uit op 1 per 3 inwoners.

Het aantal personenauto's in Fryslân stijgt nog steeds. Op 1 januari 2021 waren dat er 343.000. Een stijging van 14% ten opzichte van 2011. Gemiddeld bezit ruim 1 op de 2 inwoners een auto.

Door corona is er in 2020 veel minder gereisd met het Friese openbaar vervoer dan voorgaande jaren. Ruim 9 miljoen instappers met een OV-chipkaart maakten gebruik van de bussen en regionale treinen. In 2019 was het aantal instappers 16 miljoen. Dat betekent dat het aantal instappers in 2020 slechts 56,2% was van het aantal in 2019. Voorlopige cijfers duiden erop dat het aantal in- en uitstappers eind september 2021 rond de 80% zit ten opzichte van 2019. We maken bewuster een keuze om wel of niet te reizen.

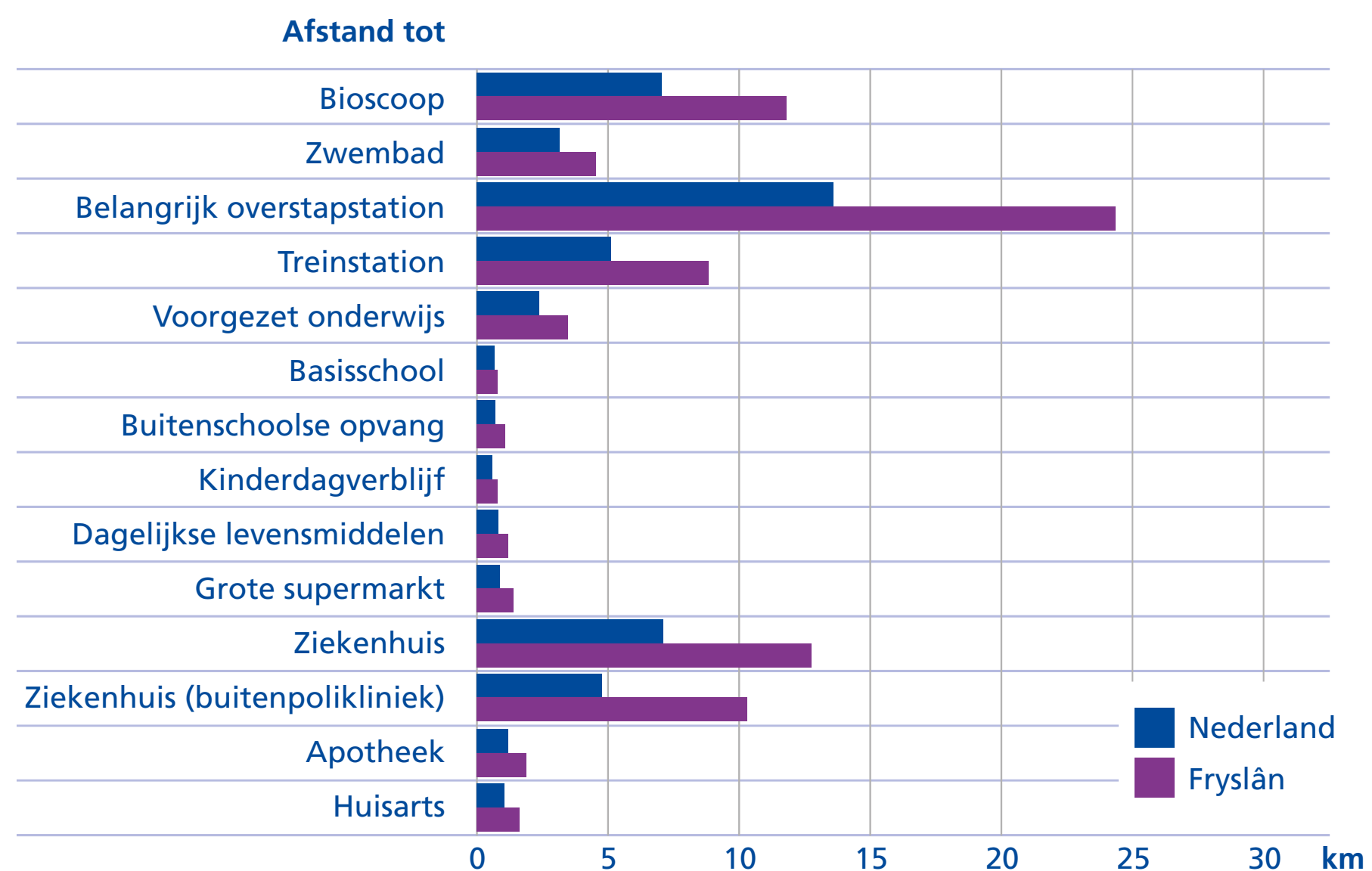
Duurzaamheid

Het Friese verkeer en vervoer stootte in 2019 zo'n 1,44 miljoen ton⁴ uit. Dit is sinds 2012 nauwelijks veranderd. Daarmee zorgt mobiliteit in Fryslân voor ongeveer een derde van de totale CO₂-uitstoot.

In 1990 bedroeg onze CO₂-uitstoot nog 1,42 miljoen ton. Het Klimaatakkoord gaat uit van een CO₂-reductie van 55% in 2030 ten opzichte van referentiejaar 1990. Als we dit 1 op 1 doorzetten op het thema mobiliteit dan moet de huidige CO₂-uitstoot in 2030 met 0,72 miljoen ton zijn afgenomen.

⁴ Bron: RWS Klimaatmonitor

Figuur 2.5: Afstand tot voorzieningen



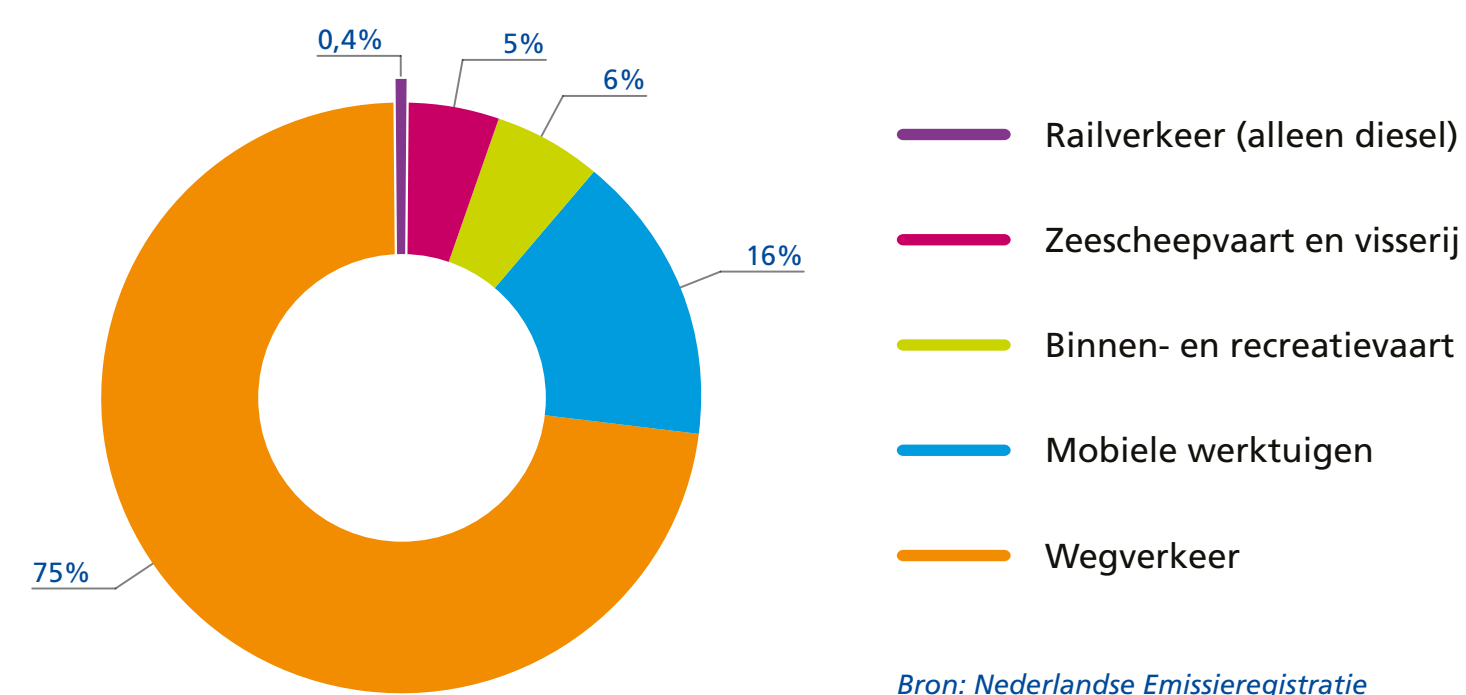
Tabel bij figuur 2.5: Afstand tot voorzieningen

Vervoerswijze	Fryslân	Nederland
Bioscoop	12 km	7 km
Zwembad	5 km	3 km
Belangrijk overstapstation	24 km	13 km
Treinstation	8 km	5 km
Voortgezet onderwijs	4 km	3 km
Basisschool	1 km	1 km
Buitenschoolse opvang	1 km	1 km
Kinderdagverblijf	1 km	1 km
Dagelijks levensmiddelen	1 km	1 km
Grote supermarkt	2 km	1 km

Vervoerswijze	Fryslân	Nederland
Ziekenhuis	13 km	7 km
Ziekenhuis (buitenpolikliniek)	10 km	5 km
Apotheek	2 km	2 km
Huisarts	2 km	2 km

Met 75% is het wegverkeer veruit de grootste veroorzaker van de uitstoot. Sinds 2012 bleef deze vrijwel gelijk. Omdat het volgen van de effecten van CO₂-reducerende maatregelen een landelijk vraagstuk is, werken we in samenwerking met het IPO, CROW (kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid) en andere overheden aan het opzetten van een regionale monitor voor verduurzaming van de mobiliteit.

Figuur 2.6: Bijdrage verschillende onderdelen in de CO₂-uitstoot. Verkeer en Vervoer in Fryslân in 2019

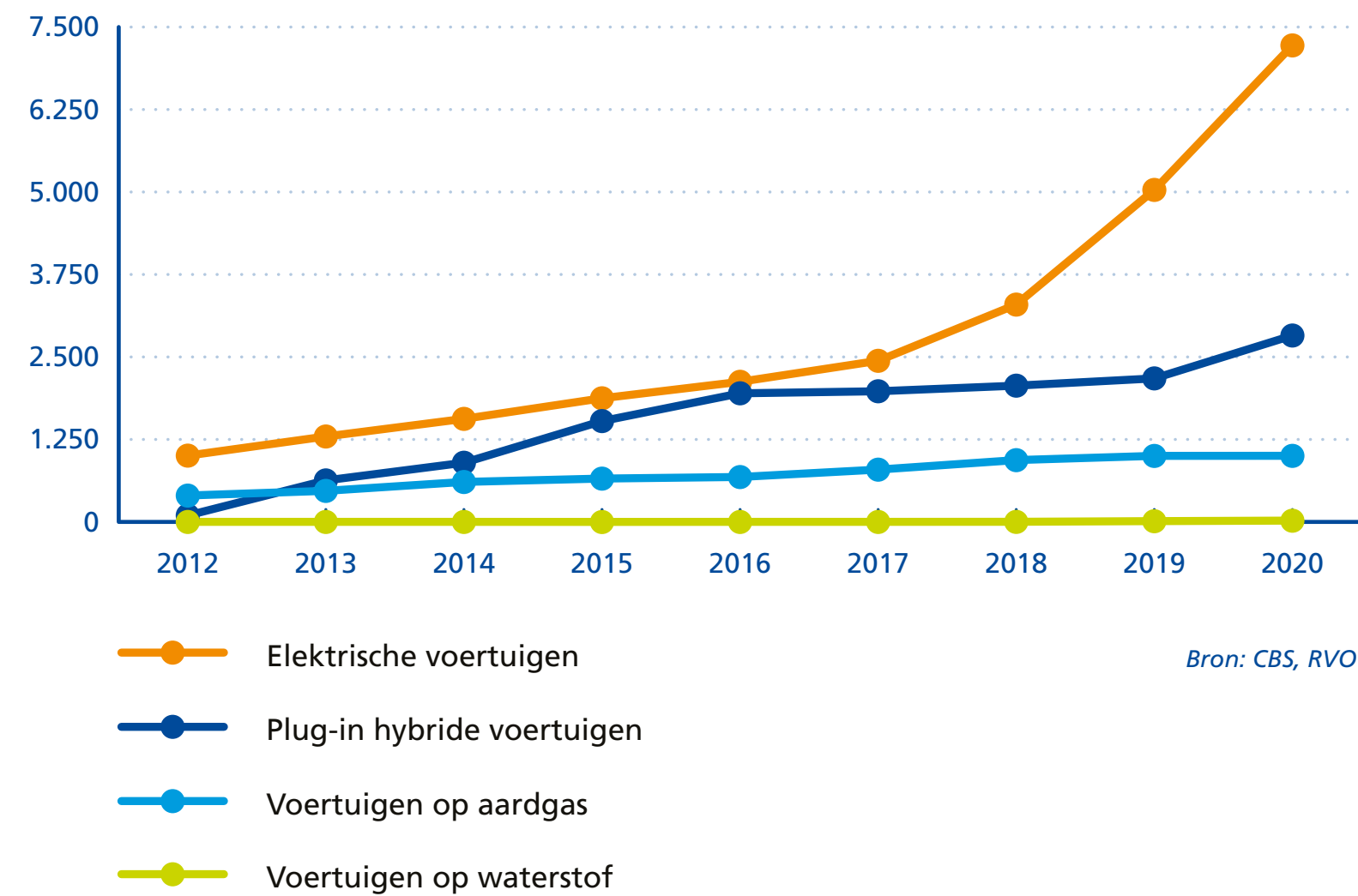


Tabel bij figuur 2.6: Bijdrage verschillende onderdelen in de CO₂-uitstoot. Verkeer en Vervoer in Fryslân in 2019

Bijdrager	%
Railverkeer (alleen diesel)	0,4 %
Zeescheepvaart en visserij	5 %
Binnen- en recreatievaart	6 %
Mobiele werktuigen	16 %
Wegverkeer	75 %

Het aantal voertuigen dat rijdt op schone brandstoffen nam de afgelopen jaren flink toe. Het aantal elektrische en hybride voertuigen stijgt sterk, terwijl het aantal voertuigen op aardgas (CNG) stagneert. Rijden op waterstof neemt toe, maar staat duidelijk nog in de kinderschoenen met 20 voertuigen in 2020. In 2020 reden er zo'n 10.000 elektrische en plug-in hybride voertuigen rond op een totaal van 308.000 geregistreerde personenauto's. Het percentage elektrische voertuigen komt met 3,2% overeen met het landelijke gemiddelde.

Figuur 2.7: Aantallen geregistreerde voertuigen op alternatieve brandstoffen in Fryslân



Tabel bij figuur 2.7: Aantallen geregistreerde voertuigen op alternatieve brandstoffen in Fryslân

Type brandstof	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Aantal elektrisch	1.000	1.250	1.500	1.800	2.200	2.500	3.500	5.000	7.300
Aantal plug-in hybride	100	600	700	1.500	2.000	2.000	2.200	2.300	2.900
Aantal op aardgas	200	200	400	400	600	1.000	1.100	1.200	1.200
Aantal op waterstof	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Nederland telde in februari 2022 meer dan 53.650 laadpalen. In Fryslân staan er 1.770 publieke en semipublieke (op privéterrein, waar je wel mag laden) oplaadpunten. De provincie telt 86 snellaadpunten. Per 3,5 voertuig is er één openbare laadpaal beschikbaar. Dit is in lijn met het landelijke gemiddelde. Op 17 locaties in Fryslân kan er groen gas getankt worden. Op drie locaties - één in Leeuwarden en twee in Heerenveen - kan er LNG getankt worden door het wegverkeer.

In de provincie Fryslân liggen op dit moment 77 carpoollocaties of parkeerterreinen bij NS-stations. Hiervan zijn 15 locaties in beheer bij de provincie, 31 bij gemeenten, 7 bij het Rijk en 24 bij de NS.

Verkeersveiligheid

Voor het vierde jaar op rij is er sprake van een ongewenste stijging van het aantal verkeersdoden. In 2020 steeg het aantal dodelijke slachtoffers in Fryslân zelfs tot 35 personen. Het doel om in 2025 het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden, ten opzichte van het gemiddelde van de jaren 2008 tot en met 2010, te halveren tot respectievelijk maximaal 14 doden en 154 ernstig gewonden. Dit lijkt met het huidige pakket aan maatregelen buiten bereik te liggen.

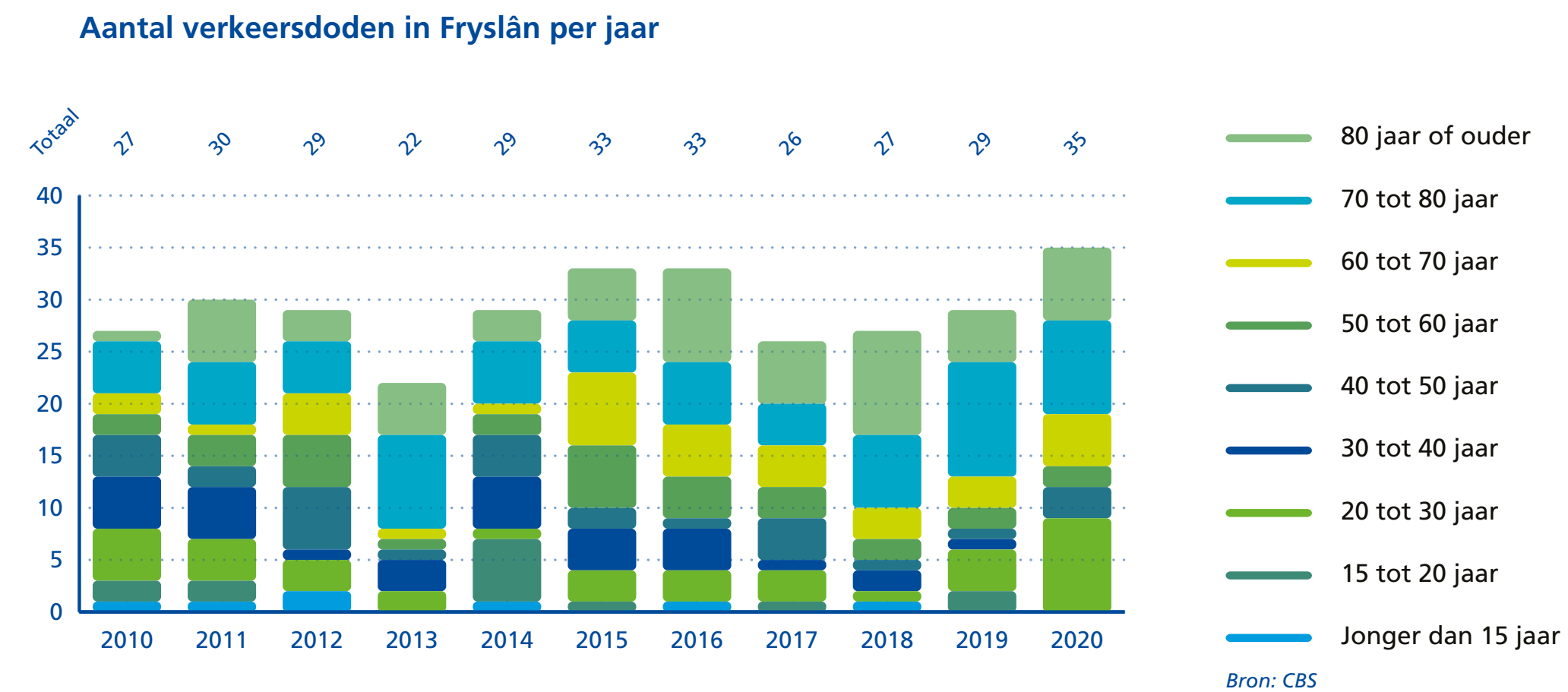
De verkeersveiligheid van provinciale wegen is ten opzichte van 2013 sterk verbeterd. In 2019 was er op provinciale wegen sprake van 66 gewonden. In 2020 waren dat er 69. Dat is in beide gevallen lager dan het driejarig gemiddelde van 2016-2018 (78,6 red.) dat als referentiepunt dient.

Ouderen (60+) zijn de grootste groep slachtoffers onder e-bikers (73%), voetgangers (44%) en fietsers (40%). Het aantal ouderen neemt toe, ze blijven langer fit, ze fietsen en wandelen tot op late leeftijd en kiezen ook vaker voor een e-bike. Ze zijn echter wel kwetsbare verkeersdeelnemers en raken bij een ongeval sneller ernstig gewond.

Onder alle leeftijdscategorieën gebeuren de meeste ongevallen bij fietsers. Er vallen bijvoorbeeld twee keer zo veel slachtoffers als in de auto. In meer dan de helft van de fietsongevallen gaat het om een eenzijdig ongeval, hoofdzakelijk veroorzaakt door omvallen.

Sociale veiligheid vraagt vooral bij het openbaar vervoer aandacht. Het aantal incidenten in het Friese busvervoer nam, ondanks de afname van het OV-gebruik in 2020, toe. Er zijn geen cijfers over de sociale veiligheid langs fiets- en wandelpaden bekend.

Figuur 2.8: Aantal verkeersdoden in Fryslân per jaar



Tabel bij figuur 2.8: Aantal verkeersdoden in Fryslân per jaar

Leeftijd	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totaal	27	30	29	22	29	33	33	26	27	29	35

Betaalbaarheid en toegankelijkheid

Er wordt verondersteld dat mensen een zeker niveau van mobiliteit nodig hebben om volwaardig te kunnen deelnemen aan de samenleving: bijvoorbeeld boodschappen doen, volgen onderwijs, werken, cultuur beleven, onderhouden sociaal leven. De vraag is of de plaatsen, die van maatschappelijk belang zijn, wel voor iedereen te bereiken zijn. Want wie minder makkelijk per OV van A naar B kan komen, kan daardoor ook vaak problemen hebben in het dagelijks leven. Denk hierbij aan boodschappen doen, onderwijs volgen, of simpelweg vrienden of familie bezoeken. Het gaat dan niet om vervoer op zich, maar om de vraag of de maatschappelijk belangrijkste voorzieningen voor iedereen te bereiken zijn. Vervoersarmoede is immers niet alleen een kwestie van vervoer dat voor sommigen te duur is om te

kunnen bekostigen, maar om de spreiding van haltes, de mate waarin die haltes of stations bereikbaar zijn voor minder valide mensen, of ze een (motor)voertuig hebben, of familie in de buurt kan helpen om van A naar B te komen en afstand tot voorzieningen zoals de supermarkt. Op landelijk niveau is hier al onderzoek naar gedaan, primair vanuit stedelijke context. Kennis ontbreekt op dit moment in zogenoemde plattelandsgebieden, zoals Fryslân. We hebben nog onvoldoende zicht op de groepen inwoners die dagelijks vervoersarmoede ervaren. Wij hebben aan Data Fryslân gevraagd om onderzoek te doen naar vervoersarmoede in Fryslân. De resultaten van het onderzoek naar vervoersarmoede in de provincie Fryslân verwachten we eind 2022. Het doel van dit onderzoek is om inzicht in de vervoersarmoede in Fryslân te krijgen en daarmee waardevolle monitoringsinformatie te verzamelen om beleid te vormen om vervoersarmoede aan te pakken. De uitwerking hiervan krijgt – na afstemming met de gemeenten en de Mienskip – een plaats in het RMP 2.0.

In Fryslân beschikken alle kernen met een dorpsstatus in 2020 over een vorm van openbaar vervoer. In ruim 100 kernen rijdt alleen een Opstapper. Zo'n 35 kernen beschikken alleen over een belbus of buurtbus (en Opstapper). We signaleren dat het aantal inwoners in kleine kernen verder blijft afnemen. Als provincie komen we steeds meer voor de opgave te staan hoe we de mobiliteit in deze kleiner wordende kernen kunnen blijven garanderen.

Doelstelling voor de komende bestuursperiode is dat minimaal 44% van de bushaltes toegankelijk moet zijn voor zowel motorisch als visueel beperkten en mindervaliden. Een toegankelijke halte heeft een verhoogd en verbreed halteperron voor mensen met een motorische beperking en een gidslijn en geleidende trottoirband voor visueel beperkten. Eind 2020 was 32,4% van de Friese haltes volledig toegankelijk en 41,5% gedeeltelijk toegankelijk.

Goederenvervoer

De IMA (Integrale Mobiliteits Analyse) studie voor 2021 schetst de ontwikkeling en opgaven van het goederenvervoer op nationaal niveau en van de belangrijkste goederenvervoercorridors. Alle modaliteiten van het goederenvervoer groeien sterk. De verdeling over de modaliteiten blijft gelijk. Het aandeel wegvervoer blijft rond de 65% (in tonnen). De binnenvaart neemt landelijk rond de 31% van het totale goederenvervoer voor zijn rekening en het spoor 4%.

Het goederenvervoer met binnenvaartschepen via de Friese sluizen lag in 2020 hoger dan in 2019. Ondanks minder passages steeg het totaal vervoerde gewicht met 8%. Het totaal aantal containers steeg met 2%. Het goederenvervoer in Fryslân buiten het wegvervoer gaat volledig per schip en niet via het spoor. Dit is in lijn met de ontwikkeling van de markt en het beleid van de afgelopen jaren. Doorgerekend heeft het vervoeren van goederen per schip een substantieel lagere uitstoot per kilometer.

Landbouwverkeer

Landbouw is een belangrijke bedrijfstak in Fryslân. Landbouwverkeer is daarmee een frequent gebruiker van de infrastructuur, vooral buiten de kom. Landbouwverkeer en andere weggebruikers moeten zich naast elkaar vlot en veilig kunnen verplaatsen. Op het platteland zijn landbouwvoertuigen en fietsers vaak gebruiker van dezelfde ruimte. Gezien de toenemende snelheid, omvang en het gewicht van landbouwvoertuigen, sluit dit niet altijd meer aan bij de huidige inrichting van vooral plattelandswegen.

Aandachtspunten op basis van de waargenomen trends

- **Demografie:** Hierbij staan we voor de vraag hoe we ervoor kunnen zorgen dat de kleine kernen en de aanwezige voorzieningen verbonden blijven met het mobiliteitsnetwerk en hoe geven we ruimte aan de toenemende mobiliteit in de steden?
- **Mobiliteitsvoorkeuren:** Mede in samenhang hiermee zien we dat de auto nog steeds erg dominant is in onze vervoerskeuze. Er zijn extra inspanningen noodzakelijk om het OV- en fietsgebruik sterk te laten toenemen;
- **Duurzaamheid:** Er is een zeer grote inspanning nodig voor het duurzaam verminderen, veranderen en verschonen van onze verplaatsingen om de zeer grote opgave voor de reductie van CO₂ door verkeer te behalen;

- **Veiligheid:** Hoe creëren we een trendbreuk in het aantal ongelukken met ernstige afloop? Er zijn met name extra inspanningen noodzakelijk om veiligheid van ouderen en fietsers sterk te verbeteren;
- **Betaalbaarheid en toegankelijkheid:** Onderzoek moet uitwijzen hoe groot de vervoersarmoede in Fryslân is. En ook hiervoor geldt dat de vraag blijft hoe de we kleiner wordende kernen verbonden kunnen laten blijven én dit betaalbaar kunnen houden. Met de verbetering van het openbaar vervoer is het van groot belang ook de bereikbaarheid, betaalbaarheid en toegankelijkheid op peil te houden;
- **Goederenvervoer en landbouwverkeer:** Er liggen kansen in een modal shift van goederenvervoer over de weg naar water. Het goederenvervoer over water neemt toe, maar het verduurzamen van schepen vraagt een ontwikkeling. De ontwikkelingen in het landbouwverkeer vragen om een beschouwing van het gebruik van plattelandswegen in relatie tot verkeersveiligheid.

2.3 Veel veranderingen in mobiliteit

De afgelopen jaren is er veel veranderd op het gebied van mobiliteit, mede door de komst van nieuwe concepten. Ook externe ontwikkelingen als de klimaatverandering zorgen ervoor dat onze mobiliteit moet veranderen. Deze trend zet nog wel even door. Onderstaand benoemen wij de belangrijkste trends en ontwikkelingen die van invloed (kunnen) zijn op de mobiliteit in onze provincie.

Klimaatverandering

Het klimaat verandert. De effecten hiervan worden steeds meer zichtbaar. Zo kregen we de afgelopen jaren meer te maken met extreme hitte en droogte en met zware regenbuien. Klimaatverandering daagt ook de robuustheid en betrouwbaarheid van ons mobiliteitssysteem uit. Zo kan hitte ervoor zorgen dat bruggen uitzetten. Zware regenval kan leiden tot het onderlopen van aquaducten en tunnels. Maar ook zorgen voor verzadiging van dijken en weglichamen, met afglijden en verzakken tot gevolg.

Nú al leiden dergelijke extremen tot extra kosten voor beheer en onderhoud van onze netwerken. Naar verwachting lopen deze kosten in de toekomst alsnog op. Dit kan leiden tot het maken van keuzes aangaande de waterhuishouding die van invloed zijn op het vaarwater, de stroomsnelheden, de slibafzetting en het dichtslibben van het merengebied. Klimaatverandering kan ook leiden tot problemen voor de beroeps- en recreatievaart, veerdiensten en visserij doordat men te maken krijgt met verminderde

waterdieptes. Dit raakt ook de bereikbaarheid van watergebonden ondernemingen, recreatiegebieden, havens en overslagpunten. De provincie is verantwoordelijk voor inrichting, beheer en onderhoud van de provinciale vaarwegen. Die rol vervullen we voor zowel de beroeps- als de recreatievaart. Bij het vaar-netwerk in het RMP ligt de focus op de beroepsvaart, omdat de ambities betreffende recreatievaart ook al zijn opgenomen in de beleidsnota Gastvrij Fryslân 2028.

Klimaatverandering is de reden dat we emissies willen terugdringen. Iets waar we aan de voorkant rekening mee houden. Zo houden we bij het ontwerp van maatregelen rekening met de gevolgen van de klimaatverandering. Ook stemmen we die integraal af met andere opgaven in het gebied.

Minder inwoners, meer ouderen

Op hoofdlijnen ziet de bevolkingsontwikkeling, zonder grootschalige investeringen, trendbreuken en beleidswijzigingen, in de provincie Fryslân er de komende decennia als volgt uit:

- Het inwonertal neemt af;
- Het aantal huishoudens neemt nog toe;
- Er zijn relatief meer ouderen;
- Er zijn relatief minder jongeren en studenten;
- Het aandeel beroepsbevolking daalt.

De verwachting is dat het aantal inwoners in 2040 met bijna 19.000 is gedaald ten opzichte van de huidige situatie. In dezelfde periode zal het aantal huishoudens met ruim 7000 toenemen tot meer dan 300.000 in 2040. Bij de inrichting van het mobiliteitssysteem moeten we vooral ook rekening houden met de toename van het aantal ouderen. Toegankelijkheid, betaalbaarheid en (sociale) veiligheid van het systeem zijn belangrijke zorgpunten.

Genoemde ontwikkelingen zijn van invloed op de leefbaarheid en de sociaaleconomische vitaliteit van gebieden, alsook op het voorzieningenniveau, de woningbehoefte en de gezondheidszorg. Maar natuurlijk ook op het gebruik van het provinciale mobiliteitsnetwerk. Een dalend aantal scholieren en studenten leidt tot minder gebruik van het openbaar vervoer, vooral in de spits tijden. Sluiting van scholen - of de komst van specifieke onderwijsvormen - kan daarentegen weer leiden tot meer gebruik van het OV, omdat de afstand van huis tot school toeneemt en fietsen geen optie meer is. De toename van het aantal ouderen leidt tot een andere behoefte aan vervoersmiddelen en aanpassingen in het openbaar vervoer.

Lelylijn - Bouwstenen voor het Deltaplan: Noordelijk Nederland en het Stedelijk Netwerk Nederland beter verbonden (2021)

Een sterke verbetering van de bereikbaarheid van Noordelijk Nederland over het spoor met de Randstad en richting Hamburg/ Scandinavië, maakt Fryslân aantrekkelijker om er te wonen en te werken. Dat geldt sterker als dit wordt ondersteund door aantrekkelijke woon- en werkmilieus die onderling goed verbonden zijn. Deze nieuwe woon- en werkdynamiek kan meer (jonge) mensen naar Fryslân trekken en bijdragen aan het op peil houden van de beroepsbevolking, het voorzieningenniveau en dus aan de vitaliteit en leefbaarheid. In het Deltaplan Noordelijk Nederland is voor de verbeterde spoorbereikbaarheid het spoorpakket opgenomen; voor Fryslân zijn met name de aanleg van de Lelylijn, inclusief Leeuwarden als eindstation, en een overstapvrije verbinding van en naar de Randstad met verbetering van de bestaande spoorverbinding over Zwolle relevant. In bijlage 4 is het kaartbeeld van de Lelylijn opgenomen.

Nieuwe vervoersmiddelen, systemen en ontwikkelingen

We signaleren tal van ontwikkelingen die van invloed zijn op (het gebruik van) het mobiliteitssysteem. Net zo goed als de mate waarin, en de snelheid waarmee, dat gebeurt. We benoemen de voornaamste.

Meer en meer automatisch

Voertuigen worden steeds meer voorzien van technieken die taken tijdens het rijden ondersteunen of zelfs (gedeeltelijk) overnemen. Naar verwachting zal dat tot 2030 nog geen grote gevolgen hebben, maar hoe snel het daarna gaat valt (nog) niet te overzien. Vooral marktpartijen zijn hierin bepalend. De toepassing van slimme technologie vergt een inspanning van wegbeheerders om wegen hier zoveel mogelijk op voor te bereiden. Ook de ontwikkeling op het gebied van autonoom varen gaat snel. Op diverse locaties wordt hier door veerboten als binnenvaartschepen gebruik van gemaakt. Het inrichten van slimme vaarwegen en het toepassen van kunstmatige intelligentie (KI) past bij deze ontwikkeling.

Meer en meer verbonden

Digitalisering zorgt ervoor dat voertuigen en systemen gemakkelijker met elkaar kunnen communiceren. Zo weten we waar verkeersdeelnemers zijn en kan daar rekening mee worden gehouden in het verkeersmanagement. Zo kunnen verkeerslichten, dankzij zogenaamde 'intelligente verkeersregelinstanties' (IVRI's), communiceren met bussen, auto's en fietsers. Op die manier krijgen bussen groen licht en kunnen

ze direct doorrijden. Ook is het mogelijk fietsers sneller groen licht te geven, bijvoorbeeld als het regent. Zodra het op ons eigen wegennet nodig is om verkeerslichten te vervangen, komen hier slimme verkeerslichten voor in de plaats.

Deze intelligente systemen zorgen er ook voor dat auto's minder vaak hoeven te stoppen, waardoor de uitstoot afneemt. Door mobiliteitsgegevens met elkaar te delen, denk ook aan parkeer- en verkeersdata en (vaar)wegwerkzaamheden, kunnen we verkeer in de toekomst gericht en duurzamer sturen. Omdat een optimale doorstroming kan bijdragen aan een afname van de CO₂-uitstoot, ondersteunen we initiatieven op dit gebied.

We werken aan het versterken van de ketenmobiliteit. Dat gebeurt door het realiseren van carpoollocaties, het uitbouwen en realiseren van hubs (inclusief de uitrol van deelfietsen). Het streven blijft het realiseren van een sterk haltenetwerk om het landelijk gebied adequaat te ontsluiten. Daaronder valt ook het realiseren van fietsenstallingen en -kluizen, overdekteabri's, veilige oversteekvoorzieningen en adequate verlichting.

Al deze ontwikkelingen vraagt een nieuwe rol van (vaar)wegbeheerders en OV-autoriteiten. Zij dienen steeds vaker te zorgen voor het aanleveren van benodigde data en het borgen van de privacy.

Meer en meer met elkaar delen

Bij beperkt gebruik van de (tweede) auto, kan overstappen op een (elektrische) deelauto een goed alternatief zijn. Met smartphones zijn ze gemakkelijk te reserveren. Hiermee wordt het autobezit teruggedrongen. Gunstig neveneffect is bovendien dat parkeren minder ruimte vraagt.

Het is wenselijk na te denken over de mogelijkheden om ook in dorpen elektrische deelauto's en -fietsen beschikbaar te stellen ter vervanging van een tweede auto en als oplossing voor de (eventuele) vervoerarmoede. Of om medebewoners die zelf niet mobiel genoeg zijn te vervoeren. Met dit concept deelmobiliteit is in Leeuwarden, maar ook in andere steden en dorpen, al ervaring opgedaan. Gezien de gunstige effecten van autodelen, maar ook de ervaren kanttekeningen vinden wij het wenselijk ervaringen te delen en evalueren en zo nodig pilots op het gebied van deelmobiliteit op te schalen of aan te passen. Deelmobiliteit krijgt dan ook een belangrijke plaats in het RMP. Met dien verstande dat vooral marktpartijen hierin het voortouw moeten nemen. Als overheid richten wij ons op het opstellen van kaders, voor de juridische inbedding van initiatieven (vergunningverlening en begrenzing aan het aantal aanbieders).

Meer en meer nieuwe voertuigen en vervoersconcepten

Er worden doorlopend nieuwe vervoermiddelen en -concepten ontwikkeld. Denk aan elektrische steps en speed-pedelecs. Daarbij is het nog zoeken naar de juiste positie in het verkeer. Horen ze op de stoep, het fietspad of op de rijbaan? En waar worden ze geparkeerd? Ook het aantal duurzame aandrijftechnieken neemt toe.

Variërend van motoren die elektrisch, op waterstof of groen gas draaien. Welke techniek leidend wordt, is nog moeilijk te bepalen. Het Rijk stelt dat groen gas en waterstof essentiële en onmisbare onderdelen zijn van de verduurzamingsopgave van de samenleving én van de energievoorziening in 2050.

Alternatieve collectieve vervoersconcepten, zoals een elektrische deeltaxi (gereden door vrijwilligers), kunnen een antwoord zijn op de teruglopende bereikbaarheid van met name kleinere kernen. Dergelijke diensten kunnen wezenlijk bijdragen aan inclusiviteit. Ze maken dat kwetsbare groepen kunnen deelnemen aan de samenleving (iedereen mag en kan meedoen). Vooral voor de 'onderkant' van het openbaar vervoer, met (heel) weinig reizigers, is dit een kansrijke ontwikkeling.

Landelijk, maar ook in Fryslân, zien we een toenemend aantal mobiliteitshubs. En wel op verschillende schaalniveaus: het niveau van een woonwijk (buurthub en wijkhub), het niveau van een stad of stadsrand, het niveau van een regio of van een (inter)nationaal knooppunt. De hubs verschillen ook in het aanbod van vervoersdiensten. Variërend van overstapplaats naar een ander vervoermiddel, toegang tot deelmobiliteit of lichte elektrische vrachtvoertuigen (LEV). Mobiliteitshubs hebben toegevoegde waarde. Ze helpen om ruimtelijke en mobiliteit gerelateerde opgaven integraal te benaderen. In het hubconcept komen elkaar versterkende functies samen. Belangrijke functies zijn:

- Het bijdragen aan een comfortabele overstap van de ene op de andere vorm van personenvervoer;
- Het faciliteren van bundeling van dunne vervoersstromen en clustering van voorzieningen;
- Het faciliteren van deelmobiliteit en elektrificatie.

De opkomst van Mobility-as-a-Service (MaaS), deelmobiliteit en vraagafhankelijk openbaar vervoer - en een meer integrale benadering van mobiliteitsbeleid die de modaliteiten overstijgt (denk aan het mobiliteitsfonds) - zorgt voor een grote meerwaarde van de mobiliteitshub. De groei van de deelmobiliteit maakt dat geleidelijk aan minder mensen zelf een gemotoriseerd voertuig bezitten. Vooral in stedelijk gebied hoeft er daardoor minder voor de deur geparkeerd te worden. Maar dan moet er wel op loopafstand een opstappunt voor het ov zijn. Dit uitgangspunt vertaalt zich ook naar het beleid voor nieuwe woonwijken.

Andere leefstijl en gewoonten

Als gevolg van een andere leefstijl en andere gewoontes, verandert het gebruik van het mobiliteitssysteem. Dit zien we terug in het woon-werkverkeer. Tijdens COVID-19 zagen we dat thuiswerken voor velen goed mogelijk is. Zeker nu onze digitale infrastructuur en netwerken goed op orde zijn. Dat had invloed op ons reisgedrag, dat tijdens corona sterk afnam. Ook veranderde het moment van reizen ('spitsmijden') dankzij de flexibiliteit van het thuiswerken. Piekmomenten in de vertrouwde spitsuren namen hierdoor - en door het thuiswerken - af. Na intrekken van het thuiswerk advies is het zowel op de weg als in het OV weer drukker. Wel zien we dat er nog steeds, zij het in mindere mate, een groep thuis blijft werken. Vaak enkele dagen per week. Thuiswerken is daarmee wel fors toegenomen ten opzichte van 2019 (vóór COVID).

Thuiswerken creëert ruimte voor grotere woon-werkafstanden. Enerzijds reizen we minder frequent naar het werk, waardoor het aantal forenzen kilometers afneemt. Maar als we reizen, leggen we vaak grotere afstanden af. Ook wordt de ontstane 'reisruimte' opgevuld met andere trips. Bijvoorbeeld een dagje weg of op familiebezoek. Onder de streep neemt het aantal reiskilometers hierdoor niet per definitie af. Wel is de spreiding van verplaatsingen groter.

Onderzoek naar mobiliteitsgedrag laat zien dat COVID-19 zorgde voor een lichte afname (10 à 20%) van het aantal verplaatsingen te voet. Voornamelijk veroorzaakt door minder werkbezoek. Het recreatief wandelen nam echter toe. Van gemiddeld 1,2 naar 2,2 kilometer. Hierdoor bleef de afgelegde loopafstand tijdens de lockdownperiode vrijwel stabiel.

Op het gebied van de toelevering van producten ('de bezorgeconomie') is er de afgelopen jaren veel veranderd. Inkopen en boodschappen worden in toenemende mate online gedaan. Daarbij verwachten we een steeds snellere levering. Voor 22.00 uur besteld, morgen in huis wordt de norm. Deze ontwikkeling maakt dat de toeleveringsketen korter wordt en dat voorraden klein worden gehouden. De toename van pakketlevering en de versnelde manier van levering plaatsen het mobiliteitssysteem voor nieuwe opgaven. Zo kan het toenemend aantal bezorgers op termijn leiden tot bereikbaarheidsproblemen in de steden. Ook leidt het tot meer CO₂-uitstoot. Hoe kunnen we die uitstoot dan toch inperken?

Een andere trend is een groeiend klimaatbewustzijn. Men is zich steeds meer bewust van de invloed van verkeer en vervoer op de klimaatverandering en probeert daar ook meer naar te leven. Ook gestimuleerd

door overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Denk daarbij aan het toegenomen fietsgebruik, mede dankzij de komst van de elektrische fiets waarmee grotere afstanden kunnen worden afgelegd. Ook wordt er 'schoner' gereden dankzij de introductie en toegenomen betaalbaarheid van elektrische en hybride voertuigen. Ook dit soort ontwikkelingen zijn van invloed op ons mobiliteitssysteem. De auto wordt verruild voor de fiets, wat mogelijk leidt tot een afname van het autoverkeer. De opmars van elektrische voertuigen vraagt om laadinfrastructuur langs de wegen.

Meer uitstoot en een grotere impact op de leefomgeving

Mobiliteit zorgt in ieder geval de komende jaren nog voor een stijging van de uitstoot van CO₂ en fijnstof. Los van andere hinder. Dit heeft gevolgen voor ons milieu, onze gezondheid én onze leefomgeving. Fijnstof leidt tot gezondheidsklachten. De uitstoot van CO₂ versterkt de klimaatverandering. Geluidshinder verstoort de leefomgeving. Met de nieuwe Omgevingswet wijzigt ook de aanpak van deze thema's. Zo wordt voor geluid de Basiskaart Geluids Emissie (BGE) het toetsende kader. Een nadere uitwerking volgt in het RMP 2.0.

Genoemde schadelijke stoffen zijn ook slecht voor de natuur. Net zo goed als de door mobiliteit veroorzaakte geluidsoverlast, doorsnijding van (natuur)gebieden, verstoring door verlichting en het aanrijden van dieren.

2.4 Wat speelt er nog meer?

Ons mobiliteitsbeleid staat niet op zichzelf. Naar aanleiding van het vaststellen van de POVI worden er meer strategische programma's ontwikkeld. De dwarsverbanden tussen deze programma's maakt een integrale aanpak noodzakelijk. We voorzien hierin via een gebiedsgerichte aanpak waarbij opgetrokken wordt met andere beleidsvelden. Hierdoor wordt het mogelijk om opgaven, programma's te combineren en kansen te benutten. Zo zetten we de beschikbare middelen en maatregelen zo efficiënt mogelijk in. Eventuele knelpunten, worden besproken.

Voor de uitwerking van de POVI stelt de provincie Fryslân diverse omgevingsprogramma's op. De transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem is daar onderdeel van. De zes Friese omgevingsprogramma's zijn:

- RMP – Regionaal Mobiliteitsprogramma;
- RWP – Regionaal Waterprogramma;
- Programma duurzame energie en Regionale Energiestrategie (RES);
- Veenweideprogramma;
- Landbouwagenda;
- Herstelprogramma Biodiversiteit.

Het gaat hier om grote transitie, toekomstbestendig programmeren en waar nodig weloverwogen keuzes maken of bijsturen. Integraliteit betekent niet dat alles kan, maar wel dat er een zorgvuldige afweging wordt gemaakt tussen en met verschillende thema's. Prioriteren en programmeren zijn belangrijk gesprekspunten bij een integrale aanpak. Voor deze en soortgelijke thema's geldt dat de ruimtelijke verdeling (wat en waar) onderwerp van afstemming moet zijn om ervoor te zorgen dat kansen worden benut en de juiste (= geprioriteerde) ontwikkeling op de juiste plek plaatsvindt. Mede gezien de schaarse ruimte. Het gaat om een integrale afweging, ondersteund door de verschillende omgevingsprogramma's. We geven daarom in dit RMP niet alleen aan wat er vanuit mobiliteit nodig is om doelen te halen, maar ook de samenhang met andere omgevingsprogramma's. Dit vergt een andere, meer sturende aanpak. De inhoudelijke principes van de POVI spelen hierin een belangrijke rol. Denk aan het zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik, het benutten van koppelkansen, ontwerpen en ontwikkelen met oog voor omgevingskwaliteiten, gezondheid en veiligheid. Deze principes geven richting aan keuzes over samenhang, zonder de uitkomst al vast te leggen.

Mobiliteit heeft ook raakvlakken met andere beleidsterreinen. Bijvoorbeeld met sport, recreatie en toerisme (fietsen, wandelen, recreatievaart en evenementen), met de economie (logistiek en goederenvervoer), met de bereikbaarheid van havens, ondernemers en werkgevers, met de Waddeneilanden, met ruimte voor innovaties, woningbouw, beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling. Belangrijk is die thema's te verbinden die in de uitvoering nauw samenhangen. Het gaat dan onder meer om bereikbaarheid, woningbouw, CO₂- en stikstofreductie, energietransitie (vraag en aanbod), klimaatadaptatie en versterken van (recreatief) groen.

Vanuit oogpunt van zorgvuldig ruimtegebruik en het voorkomen van uitstoot van stikstof door verkeersbewegingen, is onze gezamenlijke insteek dat het benutten van binnenstedelijke woningbouwlocaties voorrang heeft op bouwen in het groen. Als we kijken naar de totale investering, dan is binnenstedelijk bouwen doorgaans niet duurder maar wel inclusiever en duurzamer dan bouwen in het groen. Dit mede dankzij het benutten van de al aanwezige mobiliteitsinfrastructuur. Los van het feit dat ongebruikte terreinen en gebouwen herbestemd worden.

RWP – Regionaal Waterprogramma	RES – en programma duurzame energie	Veenweideprogramma	Landbouwagonde	Herstelprogramma Biodiversiteit
Waterpeil: kunstwerken, bereikbaarheid en vaardieptes en -hoogtes	CO ₂ -opgave	CO ₂ - en stikstof-opgave	CO ₂ - en stikstof-opgave	Beheer & Onderhoud
Beheer & Onderhoud	Clean Energy Hubs	Ruimtelijke inpassing	Ruimtelijke inrichting	Ecoduct, ecopassages, overstekend wild
(KRW) Oevers en kaden	Vehicle-to-grid (terugleveren energie auto aan woning)	Infra (incl. vaarwegen) en bodemdaling en verzakkingen van o.a. wegen en bruggen (beheer en onderhoud)	Transport en overslag (modal shift)	EHS – Ecologische hoofdstructuren en mobiliteits-netwerken en ecologisch verbindingen
Aanlegvoorzieningen en overslagpunten	Verduurzamen logistiek en veerdiensten	Bereikbaarheid	Bereikbaarheid landbouwgebieden en bedrijven	Planning uitvoering werkzaamheden (i.v.m. voorkomen verstoringen)
Vluchtroutes, klimaatverandering, bodemdaling	Alternatieve brandstoffen (inclusief waterstof)		Landbouw verkeer (inclusief veiligheid / scheiding)	Geluid en licht verstoringen
Waterkwaliteit	NAL/RAL (laadpalen / netwerk)			Infrastructuur / inrichting (keuzes groen), ecologisch bermbeheer, verkeersveiligheid i.r.t. natuur en bossenstrategie, overlast waterplanten

Naast de zes programma's vanuit de POVI, vindt er nog afstemming plaats met de volgende programma's:

- Het programma Landschap;
- De Agenda en het Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2050;
- De Agenda en het Uitvoeringsprogramma IJsselmeer;
- Het Programma Vitaal en Leefbaar.



3 | AMBITIE MOBILITEIT

3.1 Wat willen we bereiken?

De trends en ontwikkelingen die de komende decennia zijn voorzien, brengen verschillende opgaven met zich mee. We noemen de volgende:

- Verduurzamen van mobiliteit, zodat we ons in 2050 fossielvrij verplaatsen en de milieueffecten minimaal zijn.
- Bestaande (vaar)weginfrastructuur zo optimaal mogelijk benutten en enkele knelpunten oplossen.
- Opwaarderen van vaarwegen waar dat effectief is om (personen- en goederen)vervoer over water te stimuleren.
- OV efficiënt en betaalbaar houden. Daarbij inzetten op sterke regionale hoofdlijnen en op alternatieve oplossingen (technieken, initiatieven van onderop etc.) om deze lijnen vanuit kleine kernen goed bereikbaar te houden.
- Versterken van ketenmobiliteit in combinatie met gebruik en inzet van nieuwe technieken.
- Verbeteren van de verkeersveiligheid, met name voor fietsers.

Zo kunnen we er veel meer noemen. Denk ook aan het robuust houden/maken van (vaar)wegen en kunstwerken met het oog op de klimaatverandering. En kunnen we ervoor zorgen dat nieuwe concepten en technieken voor iedereen toegankelijk en betaalbaar zijn? Kunnen ouderen dat bijbenen?

De kwaliteit van de omgeving in onze provincie is ronduit goed. Schone lucht, rust en ruimte en diverse landschappen. Dat maakt samen tevreden inwoners. Genoemde kwaliteiten willen we behouden en versterken. Bij het maken van mobiliteitskeuzes houden we daar rekening mee. Daarom hebben we, in lijn met de ambities vanuit de Omgevingsvisie en het Klimaatakkoord, onderstaande ambitie voor ons mobiliteitssysteem geformuleerd:

Iedereen kan zich veilig verplaatsen in, van en naar Fryslân. Belangrijke bestemmingen beschikken over een betrouwbare en toekomstbestendige bereikbaarheid over land of het water, of door de lucht. Dit alles vindt plaats op een schone, duurzame en betaalbare wijze, rekening houdend met de leefbaarheid en de omgeving van onze provincie.

Mobiliteit is geen doel op zich, maar randvoorwaardelijk voor het sociaal-economisch functioneren van onze provincie én de leefbaarheid van onze inwoners. Lopend, fietsend, met auto, bus, trein, taxi, of op de scooter of met de rolstoel. We willen dat iedereen kan gaan waar hij/zij maar heen wil. Op een gezonde, vlotte, veilige en duurzame manier. Dat geldt voor stad, maar ook voor het landelijk gebied waar voorzieningen vaak op grotere afstand liggen. Voldoende nabijheid van de voorzieningen is dan ook belangrijk.

We zien reizigersbehoeften veranderen. Steeds meer gericht op gemak. We zien ook (auto)bezit minder belangrijk worden. De deeleconomie doet ook zijn intrede op het terrein van verkeer en vervoer. Digitale ontwikkelingen, zoals het online en via apps aanbieden van mobiliteitsdiensten, maakt het kiezen en wisselen van vervoersmiddelen steeds eenvoudiger. Daarmee wordt het steeds belangrijker om naar mobiliteit als geheel te kijken. We streven dan ook naar een mobiliteitssysteem, waarin we de bestaande netwerken voor fiets, openbaar vervoer, auto en eventueel ook voor wandelen en varen koppelen. Een bezoek aan vrienden of familie, een ommetje, op straat spelen en recreatief fietsen zijn net zo belangrijk. Iedereen kan met een integraal netwerk en ketenmobiliteit kiezen hoe hij of zij wil reizen. Ook wordt overstappen gemakkelijk. De verschillende modaliteiten vullen elkaar aan en zorgen samen voor een goede mobiliteit voor zowel inwoners als bezoekers.

3.2 Hoe komen we daar?

Op het platteland blijft de auto een belangrijk vervoermiddel. Ook in de toekomst. Dit door de relatief grote afstanden, spreiding van de voorzieningen en het diffuse wegenpatroon. Door het regionaal autonetwerk te combineren met een goed openbaar vervoer- en fietsnetwerk, waarbij het makkelijk overstappen is, zorgen we voor een samenhangend en aansluitend mobiliteitsnetwerk. Zo verbinden we dorpen en voorzieningen in de regio ook met het stedelijk netwerk (en andersom). We stimuleren duurzame en gezonde mobiliteitskeuzes en ruimtelijke kwaliteit. Daarbij benutten we de bestaande infrastructuur zo goed mogelijk met behulp van huidige en toekomstige digitale middelen.

Mobiliteit gaat niet langer over alleen verkeer en vervoer. Het hangt sterk samen met en is een belangrijke randvoorwaarde voor thema's als gezondheid, leefbaarheid en vitaliteit. Het ontsluit immers woon-, werk-

en recreatiegebieden alsook voorzieningen. Dat biedt kansen voor leefbaarheid, toerisme, energietransitie en klimaatadaptatie. In negatieve zin heeft mobiliteit impact op de luchtkwaliteit en licht- en geluidhinder.

We verwezenlijken onze ambitie in de periode tot 2040 en we maken een doorkijk naar 2050, door een aantal doelen te realiseren. Deze doelen zijn gekoppeld aan en worden uitgewerkt binnen vijf programmalijnen:

1. We zijn goed bereikbaar en onze netwerken zijn betrouwbaar, efficiënt en toekomstbestendig;
2. We verplaatsen ons duurzaam;
3. We zetten in op mobiliteit voor iedereen;
4. We verplaatsen ons veilig;
5. We zetten in op slimme technieken en gedrag.

Met de programmalijn 'we verplaatsen ons veilig' werken we toe naar een veilig wegennet en veilig verkeersgedrag. Daarmee beperken we het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers en de verkeershinder. Met de programmalijnen 'we zijn goed bereikbaar' en 'we zetten in op mobiliteit voor iedereen' werken we aan een goede bereikbaarheid en nabijheid van de kernen en voorzieningen voor alle doelgroepen. We willen daarbij vooral duurzame vormen van mobiliteit meer kansen bieden binnen een samenhangend mobiliteitsnetwerk. De programmalijn 'we verplaatsen ons duurzaam' versterkt dit streven door stimuleren van duurzame, schone en gezonde manieren van vervoer. Daarmee verbeteren we ook de leefbaarheid. Slimme technieken en innovatie (programmalijn 5) helpen ons noodzakelijke veranderingen in gang te zetten en door te voeren.

Onze rol bij het realiseren van de maatregelen en acties uit de programmalijnen

In hoofdstuk 4 werken we de 5 bovenstaande programmalijnen verder uit in concrete maatregelen en acties voor de komende jaren. Bij het tot uitvoering brengen van het programma met bijbehorende maatregelen en acties vervult de provincie verschillende rollen. We onderscheiden de volgende vijf:

- Reguleren: wij vaardigen regels uit om het gedrag van individuen/bedrijven te beïnvloeden. Wij kunnen regels opstellen en handhaven;
- Regisseren: wij hebben de leiding in het proces bij het voorbereiden en uitvoeren van een maatregel. Wij initiëren de maatregel en betrekken de Mienskip hierbij;
- Stimuleren/aanjagen: wij willen een bepaalde ontwikkeling en/of maatregel bevorderen, maar laten de voorbereiding over aan anderen;

- Faciliteren: wij ondersteunen de uitvoering van initiatieven. De steun kan bestaan uit de inbreng van deskundigheid en/of financiële middelen;
- Loslaten: wij hebben procesmatig geen inhoudelijke betrokkenheid bij het initiatief.

Wij staan open voor maatschappelijke initiatieven op het gebied van (duurzame) mobiliteit. Deze maatschappelijke initiatieven moeten een bijdrage leveren aan de ambitie, doelen en programmalijnen van het RMP. Wij zijn bereid om mee te denken hoe deze initiatieven gerealiseerd en gefinancierd kunnen worden.

1 We zijn goed bereikbaar en onze netwerken zijn betrouwbaar, efficiënt en toekomstbestendig

In dit mobiliteitsprogramma gaan we in op de bereikbaarheid, betrouwbaarheid, efficiëntie en toekomstbestendigheid van onze diverse netwerken. We kijken met een integrale bril naar het begrip 'bereikbaarheid'. Niet alleen de reistijd, maar juist ook de nabijheid en spreiding van voorzieningen is belangrijk. Reistijd is in onze periferie immers een relatief begrip. We verliezen weinig reistijd door files. Bereikbaarheid heeft in onze plattelandsregio wel meer aandacht nodig omdat voorzieningen verder weg komen te liggen. Ook de bereikbaarheid van havens, bedrijventerreinen (incl. distributiehubs) en de Waddeneilanden vragen specifieke aandacht. Bereikbaarheid is cruciaal met het oog op leefbaarheid, vooral van dorpen in het landelijk gebied.

In deze programmalijn denken we na over de investeringen die de efficiëntie en betrouwbaarheid van onze mobiliteit kunnen verbeteren. Hoe we de netwerken zo kunnen inrichten, integreren en optimaliseren dat voorzieningen goed bereikbaar zijn. Het gaat daarbij niet alleen om investeringen in de afzonderlijke netwerken, maar vooral om het verbinden daarvan (ketenmobiliteit).

We kijken naar bestaande netwerken en naar de toekomst daarvan. Is het huidige netwerk op orde en/of moet er met het oog op de toekomst iets aan gebeuren. Dat is een opgave, binnen de al bestaande opgaven. Transitie, verkeersveiligheid, verduurzaming en klimaatbestendigheid spelen daarbij een rol.

Met betrekking tot onze netwerken behandelen we de volgende punten:

- Groei van inwoners, dus ook van verkeer;
- Verandering in weggebruikers (meer ouderen);
- Faciliteren van verduurzaming van verkeer en vervoer en daarmee van netwerken.

Onderstaande, gestelde doelen dienen bij te dragen aan de bereikbaarheid, betrouwbaarheid, efficiëntie en toekomstbestendigheid van onze netwerken.

Doelstelling	Doel	Doel	Doel	Bijdrage aan POVI	Bijdrage aan Klimaatakkoord
	2025	2030	2040		
De betrouwbaarheid van onze netwerken en de reistijd wordt vanaf 2025 minimaal gewaardeerd met een 8, of voor weg een tevredenheid > 89% en voor water 74%. Het gaat hierbij om alle netwerken die in dit RMP aan bod komen. De netwerken worden niet alleen afzonderlijk beoordeeld, maar ook als één integraal systeem	8	8	8	De tevredenheidsscore van inwoners over hun leefomgeving blijft minimaal een 8	Fiets en ov-gebruik nemen toe. doorstroming (vaar) wegverkeer wordt verbeterd.
Op peil houden van de bereikbaarheid van het landelijk gebied (dorpen) en in verstedelijkte gebieden. Bereikbaarheid is het product van nabijheid, snelheid en de mogelijkheid om met verschillende vervoerswijzen op de bestemming te komen. Snel kunnen reizen is gunstig voor de bereikbaarheid, maar vooral de nabijheid bepaalt hoe snel, verkeersveilig en duurzaam je ergens bent.	7	7,25	7,5	Leefbaar, vitaal en bereikbaar	

2 We verplaatsen ons duurzaam

De grootste milieu-uitdaging voor het mobiliteitssysteem ligt in het terugdringen van de CO₂-emissies om de doelen van het Klimaatakkoord te halen⁵. De sector mobiliteit verwacht een belangrijke bijdrage te leveren aan het behalen van deze doelen. In deze programmalijn gaan we specifiek in op onze aanpak voor verduurzaming op de korte en lange termijn.

Het verduurzamen van de mobiliteit verbinden we bewust met ruimtelijke kwaliteit en gezondheid. Gezondheid krijgt de afgelopen jaren steeds meer aandacht bij mobiliteitsvraagstukken. Niet alleen vanwege luchtkwaliteit en geluidsoverlast, maar vooral ook omdat mobiliteit kan bijdragen aan ieders gezondheid. Wandelen en fietsen is gezond. Waarbij de fiets een gezond alternatief is voor de auto en de elektrische fiets de actieradius aanzienlijk vergroot en bijdraagt aan de 15 minuten afstand tot voorzieningen. Door te zorgen voor goede en comfortabele fietsverbindingen kunnen we als provincie bijdragen aan de gezondheid van onze inwoners. De beleving van de omgeving is daarbij ook een belangrijke succesfactor.

We kunnen deze doelen als provincie niet zelfstandig behalen. We zien ons handelen dan ook als onderdeel van een veel bredere inzet van alle verantwoordelijke partijen: de EU, het Rijk, gemeenten, bedrijven, maatschappelijke organisaties en burgers.

Binnen deze programmalijn hanteren we de systematiek van de Trias Mobilica die verduurzaming trapsgewijs oppakt (zie voor nadere toelichting de programmalijn):

1. Voorkomen van verplaatsingen;
2. Wijze van verplaatsingen veranderen naar schone(re) en actieve(re) vervoerswijzen;
3. Verschonen gemotoriseerde verkeer.

Aan deze systematiek koppelen we de doelstellingen van deze programmalijn. In IPO-verband wordt hiervoor een monitoringsplan opgesteld en een monitor ingericht. Daarmee kunnen we de doelstellingen monitoren en tijdig ingrijpen als we zien dat we niet op de goede weg zijn.

⁵ Maatregelen Klimaatakkoord per sector | Klimaatverandering | Rijksoverheid.nl

Doelstelling	Extra info	Situatie 2020	Doel 2025	Doel 2030	Doel 2040	Bijdrage aan POVI	Bijdrage aan Klimaatakkoord
Totale CO ₂ -uitstoot naar nul in 2050	Betreft verkeer en vervoer in Fryslân	1.44 miljoen ton	-	0,72 miljoen ton	-	Energietransitie	Fossielvrij in 2050 en 55% CO ₂ -reductie in 2030
Afname van reizigerskilometers met fossiel aangedreven gemotoriseerde voertuigen (over land)	8 mld. reizigers-kilometers in totaal, 75% auto (= 6 mld. met auto). 2,1% van de auto's is elektrisch/hybride, dus 97,9% is brandstof (let op: dit is wél inclusief waterstof, cijfers daarvan onbekend)	5,87 mld. kilometers met brandstof	-	2,9 mld.	-	Energietransitie	Fossielvrij in 2050 en 55% CO ₂ -reductie in 2030
Aandeel gemotoriseerde voeren vaartuigen die gebruik maken van fossiele brandstof om laag	Let op: cijfers van voertuigen die gebruik maken van waterstof zijn niet bekend en zijn daarom onderdeel van dit percentage.	97,9%		47,9%		Energietransitie	Fossielvrij in 2050 en 55% CO ₂ -reductie in 2030

Anders Reizen

Wij zijn aangesloten bij het netwerk Anders Reizen (www.andersreizen.nu). In het netwerk Anders Reizen werken ruim 70 grote Nederlandse werkgevers samen aan de verduurzaming van hun zakelijke mobiliteit. Zij delen de ambitie om in 2030 de CO₂-uitstoot met 50% verminderd te hebben. Met behulp van 10 koplopermaatregelen krijgen de netwerkpartners praktische handvatten voor het invoeren van een nieuw mobiliteitsbeleid. De missie van Anders Reizen is: iedereen reist zakelijk op de meest duurzame manier, 'Anders Reizen' wordt het nieuwe normaal.

3 We zetten in op mobiliteit voor iedereen

Je kunnen verplaatsen is belangrijk om maatschappelijk actief te zijn en blijven. Wanneer de mogelijkheden beperkt zijn, vergroot dat het risico van sociale uitsluiting. Hetzelfde geldt voor baanperspectieven en de toegang tot sociale netwerken. We noemen dit mobiliteitsarmoede. Risico's lopen mensen zonder rijbewijs, mensen met een laag inkomen, werklozen/werkzoekenden, ouderen, mindervaliden, et cetera.

De mens staat dus centraal in deze programmaliijn. Vandaaruit is de doelstelling geformuleerd dat mobiliteit voor eenieder fysiek én digitaal toegankelijk en betaalbaar moet zijn.

Bij toegankelijke mobiliteit streven we naar een mobiliteitssysteem waarin iedereen zich welkom en comfortabel voelt en doelgericht op pad kan gaan, utilitair en recreatief. Een systeem ook waarin de (financiële en fysieke) afstand tussen het landelijk gebied/ dorpen en centrumgebieden wordt verkleind.

Mensen met een beperking ervaren soms hindernissen. We willen die verkleinen of wegnemen, zodat ze prettig kunnen reizen.

Ons mobiliteitssysteem bevat steeds meer digitale technologieën. Denk aan navigatie, digitale verkeersdiensten, OV-planning applicaties en laadvoorzieningen. Eigenlijk kunnen we niet meer zonder onze smartphone en zonder digitale informatiepanelen. We moeten er dus zeker van zijn dat iedereen daar toegang toe heeft en begrijpt hoe ze werken. We willen hier meer inzicht in krijgen en de digitale 'aansluiting' van Friezen verbeteren.

Qua betaalbaarheid gaan we voor 'geen vervoersarmoede'. Iedereen kan aan het verkeer deelnemen en alle vervoersvormen moeten betaalbaar zijn. Voor sommigen blijkt het OV, met name in gezinsverband, te kostbaar te zijn. We willen bekijken hoe we dit wel betaalbaar kunnen houden of hoe we eventueel een goedkoper alternatief kunnen aanbieden. Denk aan initiatieven als BurgumMobyL, waar vrijwilligers minder mobiele plaatsgenoten helpen. Het is tevens wenselijk na te denken over de mogelijkheden om in dorpen elektrische deelauto's en -fietsen beschikbaar te stellen en om te kijken naar alternatieve vervoersconcepten voor collectief vervoer. Wij willen hier samen met de gemeenten en Mienskip naar kijken.

Doelstelling	Extra info	Situatie 2020	Doel 2025	Doel 2030	Doel 2040	Bijdrage aan POVI	Bijdrage aan Klimaat- akkoord
Volledige toegankelijkheid van OV voor mensen met een lichamelijke of fysieke beperking	Onderzoek is nodig om inzicht te krijgen in de fysieke toegankelijkheid van het gehele mobiliteitssysteem	35%	45%	60%	100%	Opgave 1 leefbaar, vitaal en bereikbaar: Onderdeel van een gezonde leefomgeving is dat die voor iedereen toegankelijk is. Ook voor mensen met een beperking;	
Mobiliteit is voor eenieder betaalbaar, waardoor geen sprake is van vervoersarmoede	Op dit moment loopt een onderzoek naar vervoersarmoede in Fryslân. Op basis van de resultaten van dit onderzoek kunnen doelen voor de komende jaren opgesteld worden	Op basis van uit te voeren onderzoek kunnen we doelstellingen voor 2025, 2030 en 2040 bepalen				Opgave 1 leefbaar, vitaal en bereikbaar: De leefomgeving levert een bijdrage aan de gezondheid van mensen en is voor iedereen toegankelijk	
Iedereen moet digitale toegang hebben tot mobiliteit en kennis hiervan hebben	Onderzoek is benodigd om inzicht te geven in de digitale toegankelijkheid van het gehele mobiliteitssysteem	Op basis van uit te voeren onderzoek kunnen we doelstellingen voor 2025, 2030 en 2040 bepalen				Doelstelling: Samenhangend netwerk van steden en dorpen: Goede bereikbaarheid van het netwerk, intern én extern: snel, veilig, comfortabel, duurzaam en goed ingepast in de omgeving. De digitale bereikbaarheid is optimaal	

4 We verplaatsen ons veilig

We willen dat iedereen in Fryslân veilig kan reizen. De trend in Nederland is dat de afname van het aantal verkeersdoden stagneert en het aantal ernstige verkeersgewonden blijft stijgen. Fietsers zijn hier relatief vaak bij betrokken, zeker na de introductie van elektrische fietsen. De trend in onze provincie is vergelijkbaar. De meeste ongelukken gebeuren met de auto en de (elektrische) fiets. We verwachten komende jaren een verdere toename van het aantal fietsslachtoffers, voornamelijk door de toename van kwetsbare, oudere verkeersdeelnemers op de gewone en de elektrische fiets.

Ons mobiliteitssysteem moet zo ingericht zijn dat er zo weinig mogelijk verkeersdoden en -slachtoffers vallen. De afgelopen jaren hebben wij ons netwerk zo veilig mogelijk ingericht en verkeersveilig gedrag gestimuleerd (conform ROF-werkplan verkeerseducatie). Ook werken we volgens de principes van Duurzaam Veilig, waarbij de omgeving zo moet worden ingericht dat er geen ernstige ongevallen kunnen gebeuren. Ondanks alle inspanningen, gaat het niet goed met de verkeersveiligheid. We zijn na een periode van verbetering weer terug op het niveau van tien jaar geleden. We gaan daarom door met infrastructurele maatregelen via het "Risikofreuleggjend Ynfrastruktuer Programma (RYP)" én met het stimuleren van verkeersveilig gedrag.

Het landelijke ideaalbeeld van nul verkeersdoden is nog ver weg. Met dit mobiliteitsprogramma denken we na over hoe we de negatieve trend kunnen omzetten in een positieve trend. Daarbij streven we naar nul verkeersdoden in 2040. We omarmen het opgestelde landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) uit 2019. Met dit plan zetten alle overheden samen in op een proactieve, risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid. Provincies hebben dit plan verder uitgewerkt naar een regionaal uitvoeringsprogramma SPV2030.

Naast fysieke veiligheid, besteden we met deze programmalijn ook aandacht aan sociale veiligheid. Mede aanleiding hiervoor is dat monitoring uitwijst dat het aantal geweldsincidenten in het OV afgelopen jaar sterk toenam. Sociale veiligheid is bovendien landelijk een aandachtspunt. Het gaat daarbij ook over de veiligheidsbeleving van verkeersdeelnemers. Soms voelen mensen zich onveilig omdat ze op afgelegen plekken op de bus moeten wachten. Of omdat fietspaden niet verlicht zijn. Of omdat er op bepaalde wegen te hard wordt gereden. Dit kan leiden tot angstgevoelens, tot vermijdend gedrag en zelfs tot ongewenste incidenten.

Doelstelling	Extra info	Situatie	Doel	Doel	Doel	Bijdrage aan POVI
		2020	2025	2030	2040	
Nul dodelijke ongevallen	Uit- strategie verkeersveiligheid 2010-2025. Wij hebben niet volledig invloed op het jaarlijks aantal dodelijke ongevallen. Wij kunnen onze wegen zo veilig mogelijk inrichten, maar dan kunnen we nog niet garanderen dat er geen ongevallen plaatsvinden. Wij nemen 0 verkeersdoden in 2040 als uitgangspunt, omdat dat wél ons doel is. Tussen nu en 2040 willen wij vooral een afname van het aantal dodelijke ongevallen zien.	35	Afname t.o.v. 2020	Afname t.o.v. 2025	0	Verbetering van de verkeersveiligheid: nul verkeersdoden in 2050.
Afname van ziekenhuisgewonden	Uit-strategie verkeersveiligheid 2010-2025	534	Afname t.o.v. 2020	Afname t.o.v. 2025	Afname t.o.v. 2030	Verbetering van de verkeersveiligheid: nul verkeersdoden in 2050.
Score van veiligheidsbeleving van minimaal een 8,5	Onderzoek opstarten	Nog te meten	8	8,2	8,5	Verbetering van de veiligheid.
Sterke afname geweldsincidenten in OV	Dit wordt gemeten aan de hand van het aantal meldingen dat is gedaan in het bus- en treinvervoer	857	Afname t.o.v. 2020	Afname t.o.v. 2025	Afname t.o.v. 2030	Verbetering van de veiligheid.

Om deze doelstellingen te behalen hanteren we het drie E's-Principe; Education (educatie), Engineering (Infrastructuur) en Enforcement (handhaving)). Ook volgen we het raamwerk van het SPV2030. Wij zijn namelijk van mening dat we veiligheid niet enkel vanuit educatie, infrastructuur of handhaving kunnen bezien, maar dat veiligheid volgt uit een combinatie hiervan. In het volgende hoofdstuk wordt het drie E's-Principe nader toegelicht.

5 We zetten in op slimme technieken en gedrag

Deze programmalijn draagt bij aan de andere programmalijnen. Vanwege het belang en de opgave ervan, behandelen we slimme mobiliteit afzonderlijk.

Slimme mobiliteit ('Smart Mobility') gaat over technologische ontwikkelingen die voor meer gebruiksgemak en verbeterde verkeersveiligheid zorgen. Maar ook voor optimale benutting van de huidige infrastructuur i.r.t. vergroting van aantal ketenverplaatsingen/ ketenmobiliteit.

Met 'Smart Mobility' kunnen we mobiliteit slimmer inrichten, door gebruik te maken van de technische mogelijkheden en van beschikbare informatie en data. Denk aan slimme verkeerslichten, bruggen en informatieborden. Maar ook aan apps die ons op de slimste, snelste, goedkoopste en duurzaamste manier van A naar B brengen. Op ieder moment van de dag.

Dit sluit aan bij onze ambitie om de bestaande infrastructuur zo optimaal mogelijk te benutten. Daarnaast hangt slimme mobiliteit nauw samen met duurzaamheid. Vrijwel alle oplossingen om het verkeer te verduurzamen komen voort uit technologische ontwikkelingen. Ook zorgen ze er veelal voor dat reizen efficiënter wordt ingericht, waardoor het aantal kilometers - en in veel gevallen de hoeveelheid CO₂-uitstoot - verminderd wordt. Wij ambiëren deze ontwikkelingen, zeker in het kader van duurzame mobiliteit, zoveel mogelijk te ondersteunen.

Technologische innovatie staat of valt met het gebruik van data en digitale verbindingen. De beschikbaarheid van informatie, en de verbinding met internet, is tijdens reizen in toenemende mate onmisbaar. Voor (vaar) weggebruikers is informatie over (vaar)wegwerkzaamheden, files, brugopeningen en verstoringen zeer belangrijk. Binnen het OV en de binnenvaart zijn gebruikers gebaat bij real-time reisinformatie, zodat

ze zo snel en efficiënt mogelijk kunnen reizen. Ook voor het plannen, boeken en betalen van mobiliteitsdiensten, via een MaaS-platform, is internetverbinding essentieel. Voor de ontwikkeling van autonome voertuigen is de beschikbaarheid van een dekkend 5G-netwerk randvoorwaarde.

De beschikbaarheid van internet is niet enkel nodig om reizen te plannen. Ook voor andere doeleinden zijn internet en een dekkend netwerk belangrijk. Reizigers gebruiken graag openbare Wifi om onderweg te kunnen werken of om zich te vermaken. We zetten in op het verbeteren van de digitale bereikbaarheid door benodigde data beschikbaar te stellen en te voorzien in een goed netwerk. Smart Mobility en Mobility as a Service bieden inwoners en bezoekers meer mogelijkheden om slimmer te reizen en ons mobiliteitsstelsel goed te benutten. Dit wordt al veel toegepast in onze stedelijke gebieden. Wij willen kijken hoe we ook onze plattelandsgebieden op die manier beter kunnen ontsluiten. Niet alleen voor het gemak van de inwoners en gasten, maar ook om de mobiliteit te kunnen verbeteren.

De doelstellingen voor deze programmalijn zijn veelal gekoppeld aan de andere vier programmalijnen. Ze zijn als volgt:

- De data-infrastructuur voor volwaardige inzet van slimme mobiliteit is op orde.
- Slimme mobiliteit draagt bij aan een milieuvriendelijker verkeersstelsel. Dit wordt mogelijk gemaakt door afname kilometers gemotoriseerde voertuigen, overstap van auto naar fiets/OV, hogere bezettingsgraad per auto door onder andere MaaS/carpooling en minder woon-werkverkeer. Ook andere slimme toepassingen die leiden tot minder optrekken en afremmen en efficiënter rijden dragen bij aan een milieuvriendelijker verkeersstelsel. Logistieke systemen en goederenstromen kunnen worden geoptimaliseerd door gebruik te maken van slimme mobiliteit.
- Slimme mobiliteit draagt bij aan een efficiënter verkeersstelsel. Onder andere door een betere spreiding van verkeer over het netwerk, tijdswinst bij verkeerslichten, bruggen en sluisen, minder vertraging door ongevallen en minder drukte in steden (slimme pakketbezorging).
- Slimme mobiliteit draagt door betere informatievoorziening bij aan het maken van betere mobiliteitskeuzes en verhoogde toegankelijkheid van het OV. We optimaliseren de beschikbaarheid van (reistijd) gegevens van de verschillende vervoerswijzen en ketenverplaatsingen om van A naar B te reizen. We plannen daardoor makkelijker en beter onze reis.
- Slimme mobiliteit zorgt voor veilige snelheden van het gemotoriseerde verkeer op plekken waar dat nodig is. Het kan zorgen voor de minder ongevallen, door afname van het aantal autokilometers en door in-carsystemen.

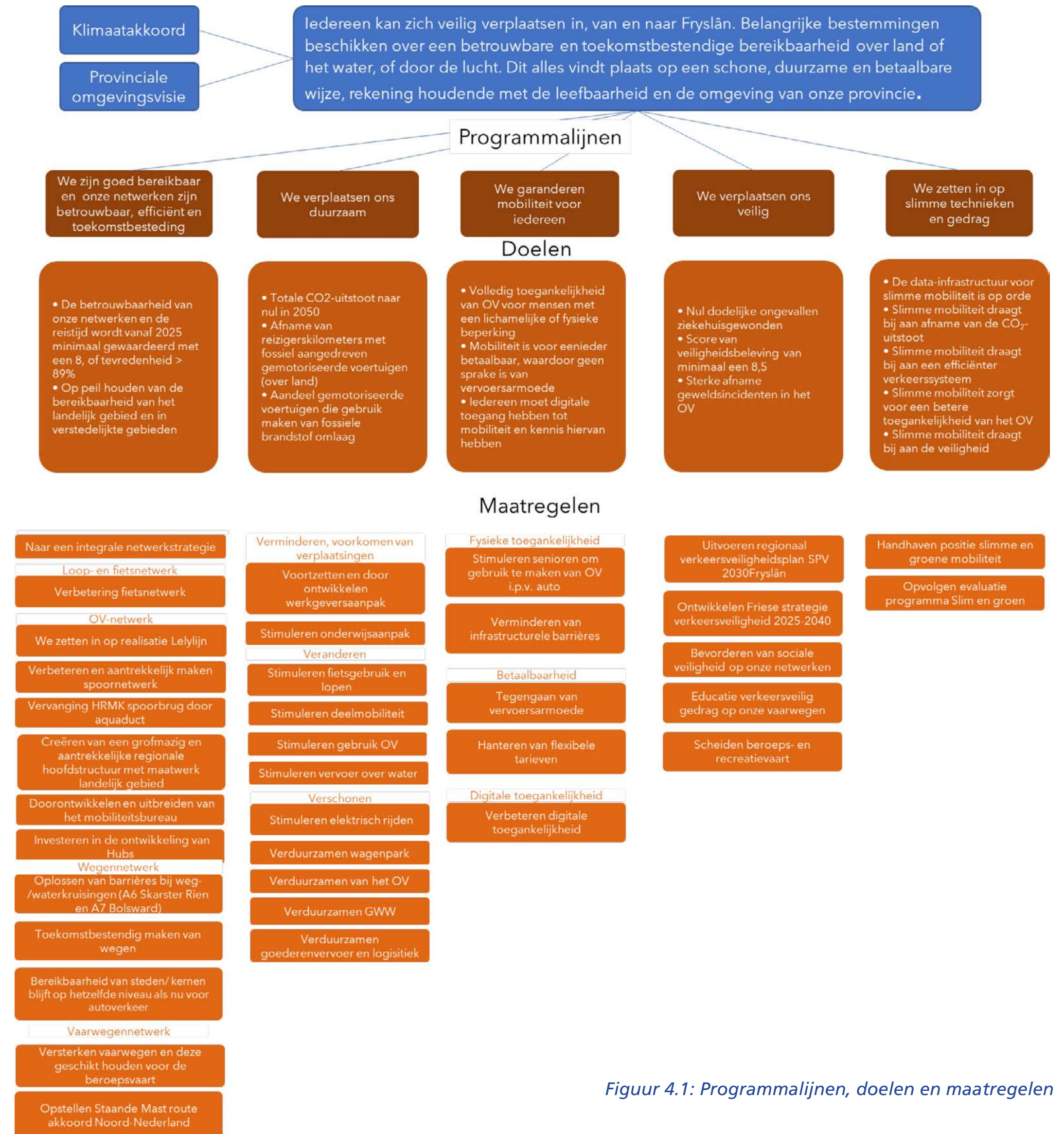


4 | PROGRAMMALIJNEN EN MAATREGELEN

In dit hoofdstuk zijn de programmalijnen inhoudelijk uitgewerkt en geven we per programmalijn inzicht in de maatregelen en kosten. Navolgend figuur schetst de totstandkoming van de maatregelen.

Wij geven per maatregel een kostenindicatie, waarbij we de volgende systematiek hanteren:

- € < 1 miljoen
- €€ 1 miljoen – 10 miljoen
- €€€ > 10 miljoen



Figuur 4.1: Programmalijnen, doelen en maatregelen



4.1 Programmalijn 1:

We zijn goed bereikbaar en onze netwerken zijn betrouwbaar, efficiënt en toekomstbestendig

Wat speelt er?

We stellen ons ten doel netwerken in hun geheel te beschouwen en een overkoepelend beeld te ontwikkelen van hoe ze samenhangen. Ketenmobiliteit is daarbij belangrijk, welke aanpassingen zijn nodig om netwerken optimaal te laten functioneren. Hoe kom je lopend, fietsend of met de auto bij een hub? Hoe stap je over op het OV? Hoe maak je de autoreis efficiënt en duurzaam en hoe is de reis verkeersveilig. In deze programmalijn geven we per modaliteit (per voet, per fiets, per rails, per vaarweg en per autoweg) inzicht in onze doelen en maatregelen. Bij de uitwerking van de maatregelen passen we als mogelijk het STOMP-principe toe. Dat betekent dat voor de inrichting van de openbare ruimte eerst rekening wordt gehouden met de Stappen, dan Trappen, dan OV, MaaS (Mobility as a service, zoals deelmobiliteit) en tot slot de Personenauto. Naast mobiliteit gaat het ook om sport, gezondheid en bewegen.

Loop- en fietsnetwerk

Lopen is de meest basale vorm van verplaatsen. Het is voor veel mensen simpel, laagdrempelig en het kost niets. Met name in de steden en dorpen, waar de afstanden tussen voorzieningen kleiner zijn, is lopen vaak een prima alternatief voor de fiets of de auto. Bovendien is het ook nog eens goed voor de gezondheid en het milieu, zonder dat het een groot beslag legt op de openbare ruimte. Hoewel lopen vaak wordt gezien als een recreatieve activiteit (zie nota Gastvrij Fryslân 2028), is het belangrijk bij alle verplaatsingen. Lopen is vaak de eerste en de laatste modaliteit op een verplaatsing en essentieel onderdeel van ketenverplaatsingen.

De provincie en 14 Friese (wal)gemeenten onderkennen dit met de ondertekening van het manifest 'Charter for Walking'. Dit manifest geeft aan dat wij ons inzetten voor vermindering van de fysieke, sociale en institutionele belemmeringen die loopactiviteiten beperken. Wij willen samen met anderen een cultuur creëren waarin mensen voor lopen kiezen. Om op de hoogte te blijven van relevante beleidsontwikkelingen en specifieke praktijktoepassingen neemt de provincie ook deel aan de City Deal 'Ruimte voor Lopen'. Met dit RMP zetten we in op meer inclusieve mobiliteit, goed ontwerpen en zorgvuldig beheer van straten en openbare ruimte, goede looproutes en de ontwikkeling van een loopcultuur.

Met de komst van de elektrische fiets steeg de actieradius van dit vervoermiddel aanzienlijk. Dit biedt Fryslân kansen. Die kunnen we verzilveren door het netwerk aan doorfietsroutes (verzamelnaam voor doorfietsroutes, snelfietsroutes etc.) te verbeteren. Doel is dan ook het realiseren van een volledig

doorfietsroutenetwerk op de belangrijkste verbindingen. Tussen de grote kernen willen we bovendien de fietsbeleving optimaliseren en de verkeersveiligheid verbeteren. Het optimaliseren van fietsbeleving zorgt ervoor dat men, vooral in stedelijk gebied, eerder de fiets pakt dan de auto. Wat weer goed is voor de bereikbaarheid en het milieu. We borduren voort op de Beleidsbrief Fiets, het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en de Tour de Force. Het kaartbeeld van de doorfietsroutes is opgenomen in bijlage 1.

OV-netwerk

We willen dat inwoners en bezoekers van Fryslân gebruik kunnen maken van een adequaat en duurzaam openbaar vervoersysteem. We kiezen daarbij voor een aantrekkelijke regionale hoofdstructuur met snelle en comfortabele bus- en treinlijnen met afdoende bezetting. Alle grote (stedelijke) centra (zie Omgevingsvisie 2020) worden bediend door de hoofdstructuur. Daarnaast worden in beginsel alle regionale centra (zie ook Omgevingsvisie 2020) hierdoor bediend, inclusief de veerhavens in Harlingen en Holwerd waar de veerdiensten naar Vlieland, Terschelling en Ameland vertrekken en aankomen. We streven daarbij naar (hoge) frequenties en ruime bedieningsperioden die het OV aantrekkelijk maken voor reizigers en die het gebruik stimuleren. In beginsel beschikken alle Friese dorpen en inwoners op de wal over een vorm van (openbaar) vervoer die zorgt voor afdoende bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen.

Demografische trends (zoals vergrijzing, krimp en ontgroening) en trends in mobiliteitsgedrag (grote stromen in het scholierenvervoer, daarbuiten dunne en steeds meer kriskras-stromen) maken dat het landelijk gebied zonder maatregelen slechter bereikbaar wordt. Het aanbod van openbaar busvervoer in het landelijk gebied sluit steeds minder goed aan bij de vraag van de reiziger. Hierbij dalen de reizigersinkomsten en stijgen de kosten. Daar waar te weinig reizigers zijn om bussen te laten rijden, is maatwerk nodig. Bij maatwerk kan gedacht worden aan deelmobiliteit of alternatieve (collectieve) vervoerconcepten. Wij willen in beginsel elke kern op de vaste wal een vorm van (openbaar) vervoer aanbieden. Dit kan voor kleinere kernen bijvoorbeeld 1x per uur de Opstapper zijn. Dit is een vraagafhankelijk vervoerssysteem dat reizigers bij een knooppunt afzet. De verdere ontwikkeling van knooppunten, waar verschillende vormen van vervoer samenkomen ((deel-)mobiliteitshubs), moet gaan bijdragen aan een prettige overstap van openbaar vervoer op andere vormen van vervoer en andersom. Een ontwikkeling als Mobility as a Service (MaaS) kan helpen bij het coördineren van het ketenvervoer en daarmee zorgen voor een soepele overgang tussen openbaar vervoer en maatwerk. Bovengenoemde vormt de basis voor de aanbesteding voor de nieuwe busconcessie in Fryslân (2024-2034). Gemeenten worden ook uitgenodigd om mee te

denken om de nieuwe busconcessie vorm te geven. Eveneens vormt dit de basis voor de nog te ontwikkelen netwerkstrategie.

Onderdeel van het gehele netwerk zijn knooppunten (hubs) waar andere vormen van mobiliteit - zoals de deelfiets en de deelauto - aansluiten op de hoofdstructuur. Met de inzet van MaaS willen we het gebruik van verschillende vervoerswijzen binnen één reis gemakkelijker en beter beschikbaar maken. Dat doen we door hubs te realiseren, de ontwikkeling van MaaS-concepten te ondersteunen en door het gebruik daarvan te stimuleren. Het kaartbeeld hiervan is opgenomen in bijlage 3. De kaart geeft globaal de OV-hoofdstructuur weer: hoe de ruggengraat van het openbaar vervoer (trein en bus) in Fryslân voor 2040 eruitziet.



Figuur 4.2: Trein Groningen - Leeuwarden

Wegennetwerk

We hebben de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in onze wegen om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Die investeringen waren vooral gericht op grootschalige infrastructurele maatregelen, zoals de Haak om Leeuwarden, De Centrale As, N381 Drachten – Drentse grens, verdiepte ligging N31 Harlingen en Knooppunt Joure. Het wegennet is hiermee grotendeels, op enkele knelpunten na, op orde. Het gaat nu vooral om de optimale benutting van het netwerk en het verbeteren van de verkeersveiligheid. We willen dat de bereikbaarheid van steden en regionale kernen voor auto's op het huidige niveau blijft. Daarbij vinden we het niet wenselijk om het netwerk nog meer uit te breiden, aangezien dat tot meer gebruik van personenauto's kan leiden.

De auto blijft, naast de fiets en het OV, onmisbaar voor de bereikbaarheid van onze niet-stedelijke gebieden. We blijven dan ook investeren in een verkeersveilige infrastructuur en een goede bereikbaarheid met de auto, zodat de automobilist zich vlot kan verplaatsen. Stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen zorgen voor een goede en verkeersveilige bereikbaarheid van kernen. Zie hiervoor het kaartbeeld met een toelichting in bijlage 2.

We onderscheiden drie categorieën wegen met een verschillende functie en een daarbij behorend wegontwerp.

- Stroomwegen (SW):
Dit wegtype dient veel verkeer te verwerken met zo min mogelijk oponthoud. De stroomweg is bij voorkeur ongelijkvloers met een snelheid van 100 km/h.
- Gebiedsontsluitingswegen (GOW):
Deze wegen zijn ontworpen of aangewezen om een gebied aan te sluiten op stroomwegen. De opbouw van de wegvakken is gericht op doorstroming, alleen op de kruispunten vindt uitwisseling plaats. Het ontbreekt aan erfaansluitingen en fietspaden langs de weg.
- Erftoegangswegen (ETW):
Dit wegtype is bedoeld om verkeer uit te wisselen, zowel op wegvakken als op kruispunten. Op erftoegangswegen gelden lagere snelheden. Binnen de bebouwde kom 30 km/uur en daarbuiten 60 km/uur.

Het rijkswegennet kent nog enkele knelpunten die de bereikbaarheid hinderen. We hebben het dan vooral over brugpassages. Als grootste knelpunten worden de brugpassages in de A6 bij de Skarster Rien en de A7

bij Bolsward aangemerkt. Gebruiksbeperkingen doen zich inmiddels echter ook voor bij meerdere bruggen over het Prinses Margrietkanaal. Voor het aanpakken van deze knelpunten zijn we afhankelijk van het Rijk als de beheerder van genoemde bruggen.

Vaarwegennetwerk

Voor het stimuleren van vervoer over water geldt dat de basis op orde moet zijn. Niet alleen nu, maar voortdurend. We willen bestaande kwaliteiten van de vaarwegen behouden en versterken. Een goed ontwikkeld vaarwegennet met passende faciliteiten en een goed gefaciliteerd achterland is daarvoor van groot belang. Het kaartbeeld hiervan is opgenomen in bijlage 5. Ook willen we het vaarwegennet aansluiten op een toekomstgericht netwerk met passende afspraken over inrichting, handhaving, beheer en onderhoud. We zetten ons, samen met de sector, in voor green-, smart- en circulair shipping. We zorgen ervoor dat onze vaarwegen en kunstwerken slimmer worden met behulp van techniek en databeheer. We stimuleren de Modal Shift; de verschuiving van wegtransport naar binnenvaart. We voeren een actieve lobby om erkend te worden als belangrijke goederencorridor in het Noorden. Ook als alternatief voor de riviervaart in het midden van het land.

Hoe gaan wij ons doel realiseren?

De huidige basis van onze netwerken is op orde, kunnen we concluderen. Maar voldoen ze ook nog als we naar toekomstige ontwikkelingen en vereisten kijken? Denk aan autonoom vervoer, uitbreiding en verduurzaming van de binnenvaart, flexibele(r) boezempeilen en klimaatverandering? We moeten onze netwerken voortdurend optimaliseren als het om veiligheid en doorstroming gaat. We willen komen tot een integrale netwerkstrategie, waarna we per modaliteit aanvullende maatregelen kunnen benoemen. In dit RMP beschrijven we de maatregelen die sowieso nodig zijn. Ten opzichte van het vorige beleid (PVVP) hebben we onze netwerken geoptimaliseerd. In bijlage 2, de netwerkkaarten - wegen een nadere toelichting op de wijzigingen.

Welke maatregelen nemen we?

Maatregel 1.1 Naar een integrale netwerkstrategie

Omschrijving

We verknopen de verschillende netwerken en stellen hiervoor een integrale strategie op. Vanuit de nieuwe strategie benoemen we aanvullende maatregelen. We werken toe naar uitgangspunten voor de minimale bereikbaarheid van basisvoorzieningen in gebieden met een lage bevolkingsdichtheid (dorpen in het landelijk gebied). We houden bij het opstellen van een integrale netwerkstrategie onder andere rekening met het kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer en het netwerk gevaarlijke stoffen.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Opstellen netwerkstrategie die uitgaat van het vergroten van de ketenmobiliteit en het optimaal laten aansluiten van de diverse netwerken.

Hoe maken we het meetbaar?

In 2024 is er een integrale netwerkstrategie.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Regisseren. We stellen samen met onze partners de netwerkstrategie op en vertalen de strategie in maatregelen voor optimale benutting van de samenhangende netwerken.

Kostenindicatie €

Loop- en fietsnetwerk

Maatregel 1.2 Verbetering fietsnetwerk

Omschrijving

We realiseren een volledig doorfietsroute netwerk op de belangrijkste routes, tussen de grote kernen. Op deze routes heeft de fietser zoveel mogelijk voorrang. Het netwerk kent veilige (ongelijkvloerse) oversteken, brede fietspaden (streven is 4 meter) en een comfortabele verharding. De keuze voor de fiets betekent zorgen voor stallingsmogelijkheden op knooppunten, laadpunten en comfortabele fietsroutes. Voor de verbetering van het provinciale, recreatieve fietsnetwerk sluiten we aan bij de maatregelen uit de beleidsnota Gastvrij Fryslân 2028.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Meer fietsers, onder andere door het realiseren van een netwerk van doorfietsroutes.

Hoe maken we het meetbaar?

Aantal gerealiseerde doorfietsroutes

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Regisseren, stimuleren en faciliteren. We werken samen met de gemeenten aan een netwerk van doorfietsroutes door geheel Fryslân.

Kostenindicatie €€

OV-netwerk

Maatregel 1.3 We zetten in op realisatie van de Lelylijn

Omschrijving

Op het gebied van externe bereikbaarheid heeft de provincie de wens om de bereikbaarheid naar andere gebieden in Nederland en naar Duitsland/Scandinavië te vergroten. Fryslân kent een lange reistijd naar Randstedelijke gebieden. Dit kan nadelig zijn voor het aantrekken en het behouden van jongeren en werkenden. Bij een efficiënter OV-netwerk kan deze reistijd tot 40 à 50 minuten afnemen. Fryslân wordt daarmee beter bereikbaar. We zetten dan ook in op het realiseren van de Lelylijn met een overstapvrije verbinding naar eindstation Leeuwarden als onderdeel van het spoorpakket van het Deltaplan Noordelijk Nederland. Voor het kaartbeeld, zie bijlage 3 en 4.

De Lelylijn kreeg een prominente plaats in het regeerakkoord van Rutte IV. Daarmee is de komst van de spoorlijn tussen Lelystad, Emmeloord, Heerenveen, Drachten en Groningen - en een volwaardige tak naar Leeuwarden - een stap dichterbij. Het nieuwe kabinet reserveert € 3 miljard om, met aanvullingen vanuit Europese en regionale fondsen, de Lelylijn aan te leggen.

Eerste stap is het door het Rijk en de regio formuleren van het vervolg. De tracé-uitwerking is nog niet aan de orde. Die volgt later.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Wij participeren in de programmaorganisatie voor de komst van de Lelylijn tussen de Randstad, het Noorden, Hamburg en Scandinavië.

Hoe maken we het meetbaar?

Startbeslissing voor MIRT-onderzoek en daarna planologische inpassing tracé via projectbesluit Omgevingswet.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Stimuleren en faciliteren. Het Rijk is het bevoegd gezag voor de aanleg van de Lelylijn als onderdeel van het landelijk spoornetwerk. De provincie zal het proces en de procedure voor aanleg ondersteunen en stimuleren.

Waar loopt het? (regiospecifiek?)

Noord-Nederland

Kostenindicatie €€€

Maatregel 1.4 We willen het bestaande spoornetwerk verbeteren en aantrekkelijk maken.

Omschrijving

De spoorlijnen in Fryslân maken samen met een aantal buslijnen onderdeel uit van het kernnet van het openbaar vervoersysteem. Op dit net streven we naar (hoge) frequenties die aantrekkelijk zijn voor reizigers en die het gebruik van het OV stimuleren. We willen graag meer en snellere treinen laten rijden. Ondanks een daling van het aantal reizigers tijdens de coronapandemie, is de verwachting dat het aantal treinreizigers in de toekomst verder gaat groeien. Om aan deze groeiende vraag - met koppeling aan diverse gebiedsontwikkelingen - tegemoet te komen, zullen wel de capaciteit daar waar nodig moeten uitbreiden. Ook omdat de trein een duurzaam alternatief is voor de auto en relatief weinig ruimte gebruikt om veel mensen te verplaatsen.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

- Aanleg van de Lelylijn, zie maatregel 1.3
- Een snelle en frequente verbinding tussen Leeuwarden en Groningen. Wij hebben de ambitie om een 5e en 6e non-stop sneltrein te realiseren op Leeuwarden-Groningen en gaan dit verkennen. Wij beschouwen een verdiepte ligging van het spoor "Leeuwarden-Groningen -1" als een visionaire oplossingsvariant die hierbij het nader onderzoeken waard is.
- Het realiseren van een volwaardige kwartierdienst op het drukke gedeelte Leeuwarden – Sneek.

- Wij kijken naar mogelijke decentralisatie van de sprinterdiensten op de spoorlijn Leeuwarden – Zwolle om het reisproduct te verbeteren. Onze inzet voor de spoorverbinding Leeuwarden-Zwolle is behoud van minimaal 2x intercity's per uur 2x sprinters per uur, ongeacht de concessievorm.
- Realisatie en ingebruikname van het nieuwe station Leeuwarden Werpsterhoeke en bediening van station Heerenveen IJstadion tijdens evenementen.
- Wij willen de haalbaarheid onderzoeken van reistijdverkorting en een efficiëntere exploitatie van de treindiensten tussen Leeuwarden-Harlingen Haven door mogelijke spoorverdubbeling tussen Dronrijp en Franeker;
- Wij werken graag verder samen met de gemeente Leeuwarden om de projecten binnen Spoorzone Leeuwarden verder te ontwikkelen en/of op haalbaarheid te onderzoeken.

Hoe maken we het meetbaar?

Realisatie haalbaarheidsonderzoek per projectdoelstelling, aan de hand van voortgang van aanleg en aanpassing dienstregeling.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Regisseren en stimuleren in samenwerking met het Rijk, ProRail, vervoerders en gemeenten.

Waar loopt het? (regiospecifiek?)

Gehele provincie

Kostenindicatie €€€

Maatregel 1.5 Vervanging spoorbrug Van Harinxmakanaal door spooraquaduct.

Omschrijving

Met de groei van het trein- en scheepvaartverkeer vormen de vier beweegbare spoorbruggen op de spoorlijn Leeuwarden-Heerenveen een bottleneck. De voor het treinverkeer wenselijke verbeteringen vinden hun beperking in de tijd die nodig is voor brugopeningen voor het vaarverkeer. Verbeteren van de spoor-/waterkruisingen zorgt meer betrouwbare spoorverbindingen, meer capaciteit op het spoor en doorgroeimogelijkheden voor de scheepvaart. De aanpak van de HRMK-spoorbrug in Leeuwarden heeft voor de provincie de grootste prioriteit. Uit onderzoek is gebleken dat een spooraquaduct als vervanging voor de HRMK-spoorbrug de meest robuuste en duurzame oplossing is. Daarnaast biedt de vervanging van de HRMK-spoorbrug door een spooraquaduct mogelijkheden voor binnenstedelijke ontwikkeling. Bij uitvoering van de maatregel houden we ons aan circulaire inkoop.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Wij zoeken actief naar cofinanciering voor de realisatie van een spooraquaduct Leeuwarden.

Hoe maken we het meetbaar?

Opstarten verkenning spooraquaduct HRMK.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Regisseren en stimuleren in samenwerking met het Rijk, ProRail en gemeente Leeuwarden.

Waar loopt het? (regiospecifiek?)

Spoorverbinding Leeuwarden – Heerenveen.

Kostenindicatie €€€

Maatregel 1.6 We creëren een aantrekkelijke regionale OV-hoofdstructuur met maatwerk in het landelijk gebied

Omschrijving

Herstructurering van het regionale OV (bus) is nodig om dit betaalbaar te houden. Nieuwe vervoersconcepten en -technieken, zoals zelfrijdende voertuigen, kunnen in de toekomst nieuwe oplossingen gaan bieden. Dit vraagt om maatwerk, met name voor de bereikbaarheid en ontsluiting van dorpen in het landelijk gebied. We streven ernaar dat de bereikbaarheid van deze gebieden komende jaren op peil blijft en verbetert. Tijdens de overgang streven we naar sterke hoofdlijnen met een goede bezetting. Dit betekent dat een buslijn soms niet meer door, maar langs een kern gaat; wel zullen alle dorpen beschikken over een bushalte op een bepaalde afstand, in combinatie met voorzieningen voor het overbruggen van deze afstand.

Hiervoor onderzoeken wij, naast de mogelijkheden vanuit het bestaande OV, ook de mogelijkheden vanuit andere soorten vervoersmiddelen- en concepten, zoals MaaS en deelmobiliteit. Daarnaast zetten we in op het verbeteren van de doorstroming voor de bus, door het realiseren van meer voorrang bij verkeerslichten.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Formuleren uitgangspunten voor volgende busconcessie Fryslân (2024-2034) en stimuleren van initiatieven vanuit de samenleving.

Hoe maken we het meetbaar?

Programma van Eisen volgende busconcessie gaat uit van bovengenoemde doelstelling.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Regisseren

Kostenindicatie €€

Maatregel 1.7 We gaan het mobiliteitsbureau doorontwikkelen en uitbreiden
Omschrijving

We willen het mobiliteitsbureau doorontwikkelen en de Opstapper in Fryslân verder integreren met het gemeentelijk doelgroepenvervoer, zoals gebeurt in Noordoost-Fryslân (Jobinder). Hierbij kunnen we de mogelijkheden onderzoeken om de indicatiestelling voor Wmo-vervoer en leerlingenvervoer af te stemmen op de mogelijkheden van klanten om met het OV te reizen. En om Wmo-klanten ritdelen met het OV te laten afleggen. Dit verhoogt de zelfredzaamheid van genoemde reizigers en is bevorderlijk voor hun welzijn en onafhankelijkheid.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Een alternatieve aanpak ontwikkelen voor bereikbaarheid van het landelijk gebied met vervoer. Integratie van regulier OV en doelgroepenvervoer/vervoer WMO

Hoe maken we het meetbaar?

De alternatieve aanpak is opgesteld, op basis hiervan volgt de meetbaarheid.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Regisseren en stimuleren met alle gemeenten.

Kostenindicatie €€

Maatregel 1.8 We investeren in de (door)ontwikkeling van hubs
Omschrijving

Wij investeren in de ontwikkeling van hubs. Startpunt hierbij is het 'Beleidskader OV- ketenknooppunten en busstallingen' dat Provinciale Staten in 2019 vaststelde. Wij breiden het aantal knooppunten en de voorzieningen op de hubs verder uit. Aanvullend hierop kijken we ook naar doorontwikkeling van Hubs in relatie tot de verbinding met de Waddeneilanden (bijvoorbeeld bij Harlingen).

Hubs zijn er op verschillende schaalniveaus. De wenselijke voorzieningen hangen af van het schaalniveau en van de omvang van het gebruik. Belangrijk zijn de voorzieningen voor ketenmobiliteit, zoals fietsenstallingen, deelfietsen, Dynamische Route Informatie Panelen (DRIS) en laad- en parkeer mogelijkheden. Daarmee faciliteren we de ketenreis. De aanleg en de instandhouding is in beginsel

een verantwoordelijkheid van de betreffende wegbeheerder. Wel zien wij een rol voor de provincie in het bieden van voorzieningen op hubs, zoals reisinformatie en het laten ontstaan en promoten van MaaS-concepten.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

- Opstellen strategie voor ontwikkelen hubs.
- Uitbreiding aantal hubs.

Hoe maken we het meetbaar?

Strategie is gereed, uitbreiding aantal hubs.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Reguleren, regisseren en stimuleren.

Kostenindicatie €€

Wegennetwerk

Maatregel 1.9 Oplossen barrières weg-/waterkruisingen
Omschrijving

Veel bruggen zijn aan het einde van de levensduur en dreigen een obstakel te worden voor de scheepvaart en het (Rijks)wegennet (onder andere A6 en A7). Verbeteringen aan de vaarwegen renderen niet als niet tevens de zwakste schakels worden aangepakt. Dit belang wordt groter gezien de verwachte klimaatinvloeden. In de richting van het Rijk zullen we ons inspannen voor de realisatie van aquaducten op de A6 en A7 en de aanpak van de overige knelpunten op de plekken waar de hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl het provinciale en onderliggende (vaar)wegennet kruist. Bij uitvoering van de maatregel houden we ons aan circulaire inkoop.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Agendering vervanging bruggen A6 en A7 door aquaducten.

Hoe maken we het meetbaar?

Opstarten verkenningen vervanging bruggen door aquaducten A6 en A7.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Stimuleren en faciliteren bij het Rijk.

Kostenindicatie €€€

Maatregel 1.10 Toekomstbestendig maken wegen

Omschrijving

We maken de provinciale wegen klimaatbestendig. Vitale wegen moeten door hulpdiensten of als evacuatiewegen gebruikt worden in geval van calamiteiten, zoals een overstroming. Ook de aansluiting tussen gemeentelijke en provinciale wegen en rijkswegen moet goed en klimaatbestendig zijn. Ook droogte en hitte op wegen zal in de toekomst waarschijnlijk meer opspelen. Dit tast de kwaliteit van ons wegennet aan. Bij uitvoering van de maatregel houden we ons aan circulaire inkoop.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Rijkswaterstaat heeft klimaatstresstesten gedaan (welke gebieden lopen risico op wateroverlast, en wat betekenen droogte en hitte voor de omgeving) voor alle rijkswegen en de hoofdinfrastructuur. De provinciale infrastructuur wordt ook getest op klimaatbestendigheid.

Hoe maken we het meetbaar?

Uitgevoerde klimaatstresstest.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Regisseren.

Kostenindicatie €

Maatregel 1.11 Bereikbaarheid van steden en kernen blijft op hetzelfde niveau

Omschrijving

We optimaliseren het wegennetwerk - voor personen en goederenvervoer (inclusief landbouwverkeer) - waar nodig. In het bij de provincie in beheer zijnde wegennet is de N354 qua beloop en inrichting onvoldoende afgestemd op de stroomfunctie en gewenste veiligheid. Een onderzoek naar de gewenste functie en inrichting leidde tot de conclusie dat zowel het verbeteren van de verkeersveiligheid als de doorstroming (overeenkomstig een stroomweg: 100 km/uur) op de bestaande weg alleen mogelijk is met grootschalige ingrepen. Wij gaan een langetermijnvisie N354 Sneek – Leeuwarden opstellen. Voor de ontsluiting van de regionale kernen vinden In Noordoost-Fryslân nog verbeteringen plaats aan de N358 als verbinder van dit gebied met de A7. Bij uitvoering van de maatregel houden we ons aan circulaire inkoop.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Opstellen analyse functie, inrichting en gebruik wegennetwerk.

Hoe maken we het meetbaar?

Inzicht welke aanpassingen wegennetwerk noodzakelijk zijn.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Regisseren.

Kostenindicatie €€

Vaarwegennetwerk

Maatregel 1.12 We versterken vaarwegen en houden deze netwerken geschikt voor de beroeps- en recreatievaart.

Omschrijving

De positie van de beroepsvaart en van de havens willen we bestendigen en waar mogelijk versterken. Enerzijds door meer samenwerking tussen de grootste havens te ondersteunen, anderzijds door specifieke vaarwegen geschikt te maken en te houden voor de beroepsvaart. Tevens beschikken deze havens bij voorkeur over een directe verbinding op het hoofdvaarwegennet van Rijk en/of provincie (TEN-T 'core network' en de goederencorridors). Om mee te gaan in de Smart Mobility ontwikkelingen heb je ook vaarwegen en kunstwerken nodig die daar op in spelen. Het in kaart brengen van de huidige stand van zaken en het opstellen van een streefbeeldkaart, zodat de opgave inzichtelijk wordt, is het startpunt. Voor de verbetering van het provinciale, recreatieve vaarwegennetwerk sluiten we aan bij de maatregelen uit de beleidsnota Gastvrij Fryslân 2028.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Voor de toekomst blijven we vaardiepte, inrichting, onderhoud en beheer van beroepsvaarwegen afstemmen op de vervoersbehoefte. De beroepsvaart voorziet nog steeds in een kosteneffectieve en duurzame vorm van transport als tegenhanger van een deel van het vervoer over de weg. Deze 'modal shift'⁶ is indirect ook in de Omgevingsvisie opgenomen (toename van het goederenvervoer over water (in tonnages)). We willen deze 'modal shift' faciliteren en zo mogelijk uitbreiden. Een aanpassing van het vaarwegennet kan hiervoor noodzakelijk zijn. Het aanpassen van het netwerk kan ook nodig zijn vanuit bijv. klimaat-, energie- of waterhuishouding doelstellingen of andere

⁶ Modal shift houdt in dat er een verschuiving (shift) mogelijk is tussen de wijze (de modaliteit) waarop het vervoer plaatsvindt.

ontwikkelingen, bijv. op het gebied van autonoom varen. In de komende periode beoordelen we welke aanpassingen van de vaarwegen noodzakelijk zijn en hoe dit zich verhoudt ten opzichte van andere opgaven en gebruikers van het vaarwater. Dit kan gaan om de routes naar de diverse binnenhavens zoals Heerenveen en Drachten, maar ook de vaarroutes door het IJsselmeer en de Boontjes. Hierbij zoeken we de samenwerking met interne opgaven, gemeenten, het Rijk, Wetterskip Fryslân en kennisinstellingen, zoals de Maritieme Academie Harlingen.

- Vaarwegen Heerenveen en Drachten
De vaarwegen naar Heerenveen en Drachten hebben een vaarwegklasse IV. Uit de gebiedsontwikkeling Hegewarren komt naar voren dat een nieuwe vaarweg naar Drachten hier niet wenselijk is; dit betekent dat er vooralsnog niet voor een hogere klasse (Va) gekozen wordt.
- Vaargeul 'De Boontjes'
In het verlengde van het Van Harinxmakanaal vraagt de vaargeul 'De Boontjes' buitengaats (vanaf Harlingen naar het IJsselmeer) nog wel de nodige aandacht. Deze verbinding heeft te maken met dichtslibbing. De huidige afspraken tussen Rijk en provincie zijn nog niet toereikend om deze vaarweg op een toekomstbestendige wijze als klasse Va (categorie vaarwegen) te kunnen blijven gebruiken.
- Vaargeulen Waddeneilanden
Hetzelfde geldt ook voor de vaargeulen waar de veerdiensten gebruik van maken. Vooral de vaargeul naar Ameland en in mindere mate naar Schiermonnikoog en Terschelling/Mieland kampen met dichtslibbing. We sluiten ons aan bij de doelstelling van de POVI: Betrouwbare veerverbindingen naar de Waddeneilanden, op minimaal het huidige bedieningsniveau en bij voorkeur sneller, en met aantrekkelijke aanland- en vertrekplaatsen voor de veerboten. Met de eilandgemeenten dringen we bij het Rijk aan op goede en betrouwbare veerverbindingen naar de Waddeneilanden, ook op de langere termijn. Dit speelt het meest pregnant bij Ameland. We stellen met gemeenten en het Rijk een lange termijnvisie op voor de veerverbinding naar Ameland. We kijken hierbij breed: naast ligging en diepgang van de vaargeulen, zijn ook het vervoersysteem, de locaties en inrichting van de veerhavens, en de aansluiting op andere vervoerssystemen relevant.

Hoe maken we het meetbaar?

Inzicht in benodigde aanpassingen van het vaarwegennetwerk voor beroeps- en recreatievaart.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Regisseren. De provincie is verantwoordelijk voor inrichting, beheer en onderhoud van de provinciale vaarwegen. Het Rijk is verantwoordelijk voor de vaarwegen in het IJsselmeer en de Waddenzee en de hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl.

Waar loopt het? (regiospecifiek?)

Gehele provincie

Kostenindicatie €€€

Maatregel 1.13 Opstellen Staande Mast Route-akkoord Noord-Nederland.

Omschrijving

Het noordelijke traject van de Staande Mast Route (SMR) loopt globaal gezegd van de Oranjesluizen bij Amsterdam tot de sluisen van Delfzijl in het noorden van Groningen. Eigenlijk zijn er diverse routes, afhankelijk van je bestemming: Delfzijl of de Waddenzee.

Om bij te dragen aan de instandhouding van betrouwbare, kwalitatief goede en veilige vaarverbindingen en het oplossen van knelpunten in Noord-Nederland voor alle (recreatieve en ondernemende) waterweggebruikers, stellen we met de vaarwegbeheerders in Noord-Nederland een Staande Mast Route-akkoord Noord-Nederland op. Hiermee geven we een meer formele status aan het noordelijke deel van de Staande Mast Route en dragen we bij aan het bestendigen van de uitgangspunten van de SMR als geheel. In het routeakkoord maken we afspraken over de bevaarbaarheid en veiligheid van de SMR. Gekoppeld aan het routeoverleg voeren we periodiek een routeoverleg met de vaarwegbeheerders.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

In stand houden van betrouwbare, kwalitatief goede en veilige vaarverbindingen in Noord-Nederland.

Hoe maken we het meetbaar?

Afhankelijk van het Staande Mast Route-akkoord Noord-Nederland.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Afhankelijk van het Staande Mast Route-akkoord Noord-Nederland.

Kostenindicatie Afhankelijk van het Staande Mast Route-akkoord Noord-Nederland.



4.2 Programmalijn 2:
We verplaatsen ons duurzaam

Wat speelt er?

Met deze programmaliijn willen we de CO₂-uitstoot vanuit mobiliteit terugdringen. Sinds 2012 bleef deze uitstoot in onze provincie vrijwel gelijk. We hebben grote opgave en moeten meer doen dan inmiddels is opgestart. Natuurlijk borduren we voort op de opgestarte acties.

Hoe gaan wij ons doel realiseren?

Voor het verduurzamen van de verplaatsingen in Fryslân werken we volgens de 'Trias Mobilica.

- Het voorkomen van verplaatsingen:
We nemen maatregelen die de energievraag van de mobiliteit verminderen door het aantal verplaatsingen te beperken of korter te maken.
- Het veranderen de wijze van verplaatsen naar schone(re) en actieve(re) vervoerswijzen:
Als het voorkomen van verplaatsingen niet mogelijk is, kijken we naar maatregelen die leiden tot een verschuiving (modal shift) naar meer duurzame vervoersmiddelen. Hiervoor zetten we actief in op gedragsverandering. Om deze verschuiving mogelijk te maken, moeten de alternatieve netwerken op orde zijn (Programmaliijn 1) en betaalbaar en toegankelijk zijn voor iedereen (Programmaliijn 3).
- Het verschonen van (gemotoriseerde) verplaatsingen:
Tot slot kijken we naar maatregelen die bestaande (gemotoriseerde) verplaatsingen schoner maken, zoals de inzet van zero-emissievoertuigen in de grond-, weg en waterbouw. Voor het verschonen van onze mobiliteit is het belangrijk dat de benodigde energie duurzaam wordt opgewekt. Daar ligt een taak voor de Regionale Energie Strategie (RES) in Fryslân. Onder verschonen vallen ook de maatregelen uit het 'Schone Lucht Akkoord (SLA)', door GS vastgesteld op 1-09-2020.

Welke maatregelen nemen we?

Lopende maatregelen continueren volstaat niet om de doelen van deze programmaliijn te behalen. We zetten dan ook in op het ontwikkelen en uitvoeren van nieuwe maatregelen. De maatregelen die we uitvoeren om de mobiliteit te verduurzamen, vallen onder één van de thema's van de Trias Mobilica.

Voorkomen en verminderen van verplaatsingen

Maatregel 2.1 Voortzetten en doorontwikkelen werkgeversaanpak

Omschrijving

De werkgeversaanpak staat in het teken van het terugdringen van het aantal reisbewegingen van werknemers. Om dit te bewerkstelligen worden werkgevers in een bepaald gebied samengebracht en geïnspireerd. We doen dit vanuit de bestaande organisatie Werk Slim, Reis Slim. De aanpak richt zich vooral op de bijna 600 werkgevers in Fryslân met meer dan 50 medewerkers. Werk Slim, Reis Slim wil door slimme en duurzame maatregelen te treffen helpen de regio Leeuwarden en Fryslân goed bereikbaar te maken en te houden.

De voortzetting en doorontwikkeling van dit initiatief heeft als doel de helft van de uitstoot van het wegverkeer te verminderen, met nadruk op hybride werken en fietsen om het aantal autokilometers te verlagen. Het programma is in opbouw en wordt mogelijk in de toekomst uitgebreid met meer bedrijven. Gezien meer dan de helft van de wegkilometers werk gerelateerd is, ligt hier een grote kans om CO₂ te besparen.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Doel is het spreiden en mijden van mobiliteit bij zoveel mogelijk Friese werkgevers. Dit doen we onder andere via het stimuleren van fiets- en OV-gebruik, het vasthouden hybride werken en slimme en schone mobiliteit.

Hoe maken we het meetbaar?

- Aantal deelnemende bedrijven.
- Aantal werkgeversafspraken.
- Afname van verplaatsingen (in kilometers) met gemotoriseerde voertuigen (over land).
- Aandeel auto (op fossiele brandstoffen) in modal split mobiliteit in Fryslân omlaag.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Regisseren, stimuleren en faciliteren

Kostenindicatie €€

Maatregel 2.2 Stimuleren onderwijsaanpak.

Omschrijving

We bedenken slimme oplossingen voor het onderwijs om slim om te gaan met ruimte en drukte. Hiervoor gaan wij samenwerkingen aan en spreken wij onderwijsorganisaties actief aan. Met slimme oplossingen kunnen zij tijdens de spits de knelpunten op de weg, in bussen en in treinen verminderen. We zorgen ervoor dat we nieuwe ideeën die goed werken zo snel mogelijk toepassen in de praktijk.

75% van reizigers in het Friese OV is student of scholier. Samen met NHL/Stenden, ROC Friese Poort en ROC Friesland College proberen wij en de vervoerders afspraken te maken over het spreiden van lestijden, zodat studenten buiten de spits kunnen reizen.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

- Spreiding van studenten maakt ruimte vrij voor forens in spits.
- Minder piekbelasting betekent efficiëntere dienstregeling. Er kunnen kosten worden bespaard door materieel en chauffeurs efficiënter in te zetten.

Hoe maken we het meetbaar?

Aantal deelnemende onderwijsinstellingen.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Regisseren, stimuleren en faciliteren.

Kostenindicatie €€

Veranderen wijze van verplaatsen

Maatregel 2.3 Wij stimuleren fietsgebruik en lopen.

Omschrijving

Het verbeteren van de fiets- en loopbeleving zorgt ervoor dat mensen sneller de fiets pakken in plaats van de auto/scooter/etc. en/ of gaan lopen. Zo kan Fryslân aantrekkelijker worden voor vakantiegangers en nemen Friezen zelf liever de fiets of lopen ze naar de bestemming. Dit sluit goed aan bij de opkomende trend van mountainbiken en racefietsen.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Meer fietsgebruik, meer fietskilometers, c.q. groter aandeel van afgelegde fietskilometers t.o.v. autokilometers.

- Afname van verplaatsingen (in kilometers) met gemotoriseerde voertuigen (over land).
- Aandeel auto in modal split mobiliteit in Fryslân omlaag.

Hoe maken we het meetbaar?

- Aandeel fiets in totale mobiliteit.
- Aandeel fiets op korte verplaatsingen.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Het verbeteren van 'de beleving' kan op talloze manieren. Door het aanleggen van fietspaden langs of binnen natuurgebieden (mits natuurwaarden dit toestaan). Of door het slim inrichten van bermen, zodat de last van stevige wind afneemt. Hierin zien wij goede meekoppelkansen. Wanneer we de berm op een andere manier inrichten en beheren, neemt ook de biodiversiteit toe en dragen we bij aan het tegengaan van hittestress.

Kostenindicatie €€ (deels indirecte kosten)

Maatregel 2.4 We stimuleren deelmobiliteit.

Omschrijving

Het aantal deelmobiliteitsconcepten neemt toe. Denk aan de deelauto, de deelfiets, de deelscooter, de deelbakfiets, de deelstep en ga zo maar door. Ze zorgen ervoor dat niet iedereen een voertuig hoeft aan te schaffen en ervoor kiest gebruik te maken van een modaliteit die op dat moment het beste past. Dit heeft in het kader van duurzaamheid het voordeel dat de productie van voertuigen vermindert. Daarnaast zijn de meeste concepten duurzaam ingericht, waardoor het in veel gevallen een meer verantwoord alternatief is dan de eigen auto pakken die wel op fossiele brandstoffen rijdt.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

- Veranderen modal split: Toename van de deelconcepten en afname van vervoersmiddelen in eigen bezit.
- Verduurzamen vervoersmiddelen: uitgangspunt is dat deelconcepten geen gebruik maken van fossiele brandstoffen.
- Afname van verplaatsingen (in kilometers) met gemotoriseerde voertuigen (over land).
- Aandeel auto in modal split mobiliteit in Fryslân omlaag.

Hoe maken we het meetbaar?

- Reizigerskilometers met deelauto.
- Aantal deelauto's per 100.000 inwoners.
- Gebruik systemen deelmobiliteit.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Wij zijn volgend op de marktontwikkelingen en werken vanuit de ja, mits-gedachte bij nieuwe deelconceptinitiatieven.

Kostenindicatie €

Maatregel 2.5 We stimuleren het OV-gebruik.

Omschrijving

Het OV is een duurzaam alternatief voor het autogebruik. Door het OV aantrekkelijker te maken, kiezen mensen er sneller voor de auto te laten staan en met de trein of de bus te reizen.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

- Veranderen modal split: afname van (privé-)autogebruik, toename van het OV. Vergroten bezetting en betaalbaarheid van het OV.
- Afname van verplaatsingen (in kilometers) met gemotoriseerde voertuigen (over land).
- Aandeel auto in modal split mobiliteit in Fryslân omlaag.

Hoe maken we het meetbaar?

Aandeel openbaar vervoer in totale reizigerskilometers.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Onze rol is het OV zo aantrekkelijk mogelijk in te richten als onderdeel van de concessies Openbaar Vervoer. In programmaliijn 1 kwam al naar voren dat we willen dat er een goed en duurzaam openbaar vervoersysteem beschikbaar is voor de inwoners en bezoekers van Fryslân. Hierbij kiezen we voor een aantrekkelijke regionale hoofdstructuur van bus- en treinlijnen. Op dit net streven we naar (hoge) frequenties die aantrekkelijk zijn voor de reizigers en die het gebruik van het OV stimuleren. Daarbij hoort het verbeteren van de doorstroming van het OV en het prioriteren van het OV bij verkeerslichten en het aanleggen van busbanen.

Kostenindicatie €€€ (deels indirecte kosten vanuit aanpassing infrastructuur)

Maatregel 2.6 Wij zetten ons in voor een duurzamer vervoer over water.

Omschrijving

De scheepvaart moet energieneutraal worden om bij te dragen aan een klimaatneutrale samenleving. In 2019 sloot de minister van IenW een nationale Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens. Hierin zijn ambities en doelen opgenomen om aan de klimaatdoelstellingen te voldoen. We zetten in op versterking van het maritieme cluster wat betreft green-, smart-, en circulair shipping.

Het Maritiem Masterplan⁷ volgt deze op als een concrete roadmap naar 2030. Het ministerie van Economische Zaken & Klimaat stelde een subsidieregeling open voor projecten uit de maritieme en automotieve sectoren en de luchtvaartsector.

De beroepsvaart voorziet nog steeds in een kosteneffectieve en duurzame vorm van transport, als tegenhanger van een deel van het vervoer over de weg. Dit komt door het enorme verschil in volumes per vervoersbeweging en het voorkomen van aantasting van de wegen.

Een aanpassing van het vaarwegennet is noodzakelijk om de slimme vaarweg onderdeel te laten zijn van het totaalpakket aan slimme mobiliteit. Een goed onderhouden databeheersysteem is hierbij cruciaal.

In de waterrecreatie wordt gebruik gemaakt van fossiele brandstoffen. Dit kan worden teruggedrongen om uitstoot te verminderen. Voor de recreatievaart is elektrisch varen veelal een goed alternatief voor de verbrandingsmotor voor fossiele brandstoffen. Daarvoor moet er wel voldoende gelegenheid zijn om groene energie (bij) te laden. Ook het aanbieden van schonere brandstoffen aan het water bevordert duurzame keuzes van gebruikers.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

- Stimuleren modal shift.
- Een betrouwbaar databeheer systeem dat voldoet aan de eisen voor de inrichting van een slimme vaarweg.

⁷ Het Maritiem Masterplan zet in op de realisatie van een brede vloot van emissieloze en digitale schepen in 2030 met als doel de energietransitie binnen de maritieme sector te versnellen. Het gaat om schepen voor de Rijksrederij en de Koninklijke Marine – het launching customership – en civiele schepen op zout en zoet water zoals droge lading schepen, tankers, offshore windschepen, passagiersschepen, slepers en baggerschepen. Doel van het plan is de energietransitie van fossiele brandstoffen naar hernieuwbare energie binnen de maritieme sector te versnellen en daarmee het versterken van de concurrentiepositie van de Nederlandse maritieme sector (bron: Nederland Maritiem Land)

- Terugdringen van het gebruik van fossiele brandstoffen, mede door het stimuleren van schonere brandstoffen.
- Afname van verplaatsingen (in kilometers) met gemotoriseerde voertuigen (over land) door de modal shift.
- Afname van de uitstoot.

Hoe en hoe maken we het meetbaar?

- Aantal laadpunten en informatie afname.
- Aanbod en afname alternatieve brandstoffen.
- Resultaten modal shift in aantallen TEU.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

- We stimuleren het gebruik van schonere brandstoffen door ruimte te geven aan marktontwikkelingen.
- In de komende periode beoordelen we welke aanpassingen van de vaarwegen noodzakelijk zijn. Dit vraagt om expliciete keuzes op onder meer het vlak van ruimtelijke ordening. Zo staat in de POVI: Het is van belang dat voldoende natte bedrijventerreinen aanwezig zijn en dat deze beschikbaar zijn voor vaarweggebonden bedrijven. Ook een bredere afweging vanuit meerdere belangen nemen we mee. Hierbij zoeken we de samenwerking met gemeenten en kennisinstellingen, zoals de Maritieme Academie Harlingen.

Kostenindicatie €

Verschonen van (gemotoriseerde) verplaatsingen

Maatregel 2.7 Wij stimuleren elektrisch vervoer (betere laadpaleninfrastructuur).

Omschrijving

Aanschaf en gebruik van elektrisch vervoer hangt sterk af van de aanwezigheid van laadpunten. Het aandeel elektrische en hybride voertuigen in Fryslân neemt gestaag toe, maar is nog relatief laag ten opzichte van andere regio's. Het aantal beschikbare laadpunten voor elektrische voertuigen mag geen beperkende factor zijn voor het elektrisch vervoer in onze provincie. Dit vraagt om de inzet van

alle betrokken overheden. Met name gemeenten staan aan de lat voor het beschikbaar stellen van voldoende laadpunten in de openbare ruimte. Hoe meer laadpalen, hoe aantrekkelijker het wordt een elektrisch of hybride voertuig aan te schaffen. Dit heeft vervolgens weer invloed op het aantal laadpalen: hoe meer elektrische en hybride auto's, hoe meer geïnvesteerd wordt in laadpalen.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Stimuleren verduurzamen vervoersmiddelen. Met het stimuleren van de laadinfrastructuur stimuleren we het gebruik van de elektrische auto. Hierdoor leveren we een actieve bijdrage aan het verlagen van de door mobiliteit geproduceerde CO₂-uitstoot.

Hoe maken we het meetbaar?

- Aantal laadpalen in Fryslân.
- Aantal laadpalen in relatie aantal elektrische voertuigen.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Als provincie zien we onze rol hierin als stimulerend. We ondersteunen de eerste jaren de Friese gemeenten bij hun taak door hen te helpen bij het aanbesteden van laadpunten.

Waar loopt het? (regiospecifiek?)

Gehele provincie Fryslân.

Kostenindicatie €

Maatregel 2.8 Wij verduurzamen ons eigen wagenpark.

Omschrijving

Als provincie beschikken we over een eigen voertuigenpark met personenauto's en voertuigen voor beheer en onderhoud. Door het verschonen van de eigen voertuigen, gebruikt door de provincie en de gemeenten, zal de CO₂-uitstoot van wegverkeer verminderen. Ook het delen van een verduurzaamde eigen vloot draagt daaraan bij. De overgang naar zero-emissie materieel bij OV, rail en doelgroepenvervoer gaat hand in hand met de infrastructurele voorzieningen voor laden en tanken. Hier ligt een duidelijke relatie met de regionale laadvisie.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Verduurzaming eigen vloot door inzet schone voertuigen, duurzame energiedragers overeenkomstig het 'Jaarplan Circulair Inkopen 2022'. Met het verduurzamen van het eigen wagenpark leveren we een directe en actieve bijdrage aan het verlagen van de door mobiliteit geproduceerde CO₂-uitstoot in onze provincie.

Hoe en hoe maken we het meetbaar?

Aantal emissieloze voertuigen.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Door ons eigen voertuigenpark te verduurzamen vervullen we een voorbeeldrol voor de Friese inwoners, overheden en bedrijven.

Waar loopt het? (regiospecifiek?)

Gehele provincie Fryslân.

Kostenindicatie €€

Maatregel 2.9 We verduurzamen het Openbaar Vervoer.

Omschrijving

Als provincie zijn we zelf opdrachtgever voor een belangrijk onderdeel van de mobiliteit in Fryslân; het Openbaar vervoer. Bij het verschonen van (gemotoriseerde) verplaatsingen kunnen we hiermee het goede voorbeeld geven. Dit doen we door te streven naar zero-emissie busvervoer en het verduurzamen van treinvervoer. Hiermee leveren we een directe en actieve bijdrage aan het verlagen van de door mobiliteit geproduceerde CO₂-uitstoot in onze provincie.

Zero-emissie busvervoer

Momenteel is het busvervoer op de Friese Waddeneilanden zero-emissie. Hetzelfde geldt voor zes stadsbussen in Leeuwarden. Onze ambitie is om via de aanbesteding voor de nieuwe concessie van het busvervoer (start: december 2024) meer zero-emissie bussen te laten rijden. Hiermee houden we ons aan het bestuursakkoord zero-emissie bus. Wat zoveel betekent dat er vanaf 2025 alleen nieuwe zero-emissie bussen instromen en dat vanaf 2030 alle bussen in Fryslân zero-emissie rijden.

Zero-emissie treinvervoer

Het verduurzamen van de trein is belangrijk voor het reduceren van CO₂-uitstoot op verplaatsingen over langere afstanden. De NS-treinen op het hoofdrailnet (Leeuwarden – Zwolle) rijden al elektrisch. Dat is nog niet het geval op de regionale treinverbindingen Leeuwarden - Harlingen, Leeuwarden - Sneek/Stavoren en Leeuwarden - Groningen.

Sinds september 2021 rijden in Fryslân en Groningen 18 nieuwe diesel-elektrische WINK-treinen op Hydrotreated Vegetable Oil (HVO-diesel). Dit is een meer milieuvriendelijke brandstof met 90% CO₂-reductie ten opzichte van fossiele diesel. Deze treinen zijn uitgerust met een stroomafnemer en een batterij voor de opslag van remenergie. De stroomafnemer maakt het mogelijk om na de aanpassing van het emplacement Leeuwarden in 2024 zero-emissie richting Stavoren en Harlingen weg te rijden. Daarnaast willen we het gebruik van HVO in de bestaande GTW-treinstellen uitbreiden. Inmiddels rijden er al twee jaar naar alle tevredenheid GTW-treinstellen als proef op HVO brandstof.

De huidige concessie voor het regionale treinvervoer loopt van 2020 tot 2035. Onze ambitie is – net als die van de provincie Groningen - om bij start van de volgende concessie (vanaf 2036) volledig met zero-emissietreinen te gaan rijden. Voor deze nieuwe concessie dient de provincie Fryslân - in afstemming met provincie Groningen - uiterlijk in 2030 haar definitieve, emissievrije techniekeuze (batterij en/of waterstof) te bepalen. Om deze keuze te kunnen maken, is het noodzakelijk pilots uit te voeren in de bestaande treinconcessie, zoals Groningen dat wil doen met waterstofftreinen en Fryslân met batterijtreinen op het traject Leeuwarden-Harlingen Haven. Naast de opgedane kennis en ervaring, levert dit gelijk al een reductie van CO₂-uitstoot en andere ongewenste stoffen, zoals fijnstof en stikstof, op.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Het reduceren van CO₂-uitstoot zowel in de bestaande treinconcessie als in de nieuwe busconcessie.

Voor zero-emissie busvervoer

- Wij willen zero-emissie busvervoer opnemen als eis in het programma van eisen voor de nieuwe busconcessie.

Voor zero-emissie treinvervoer

- We willen we het gebruik van HVO in de bestaande GTW-treinstellen uitbreiden.
- We willen een pilot doen met batterijtreinen op het traject Leeuwarden-Harlingen Haven.
- Wij willen onderzoeken welke vorm van zero-emissie treinvervoer (batterij/waterstof en/of combinatie hiervan) voor onze regionale treinlijnen haalbaar en het meest duurzaam en kostenefficiënt is om uiterlijk in 2030 een weloverwogen keuze te kunnen maken om volledig met zero-emissie treinen te rijden vanaf de volgende treinconcessie (start 2036).
- Voor alle regionale spoorlijnen kijken we naar gedeeltelijke elektrificatie.

Hoe maken we het meetbaar?

Zero-emissie busvervoer

Het percentage dienstregelingsuren (DRU's) van zero-emissie bussen t.o.v. DRU's fossiele bussen.

Verduurzamen treinvervoer

In de lopende treinconcessie heeft Arriva aangeboden per jaar 2% CO₂ te reduceren voor haar gehele noordelijke trein bezit. Vanuit het beheer van de concessie OV wordt dit gemonitord.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

- We leggen de eisen voor verduurzaming van het OV vast in onze concessies. Via de uitvoering van de concessie brengen we de voortgang en resultaten in beeld.
- We werken daarbij samen via landelijke overleggen ZE busvervoer en ZE regionaal treinvervoer.
- Voor de verduurzaming van de lopende treinconcessie werken we samen met Arriva, provincies Groningen, Gelderland en Overijssel, ProRail en het ministerie van IenW.

Waar loopt het? (regiospecifiek?)

Gehele provincie Fryslân.

Kostenindicatie €€€

Bestuursakkoord Provinciale klimaatneutrale en circulaire infrastructuur (PKCI)

Provincies zijn bezig met het opstellen van een bestuursakkoord voor provinciale klimaatneutrale en circulaire infrastructuur. Doel van dit bestuursakkoord is om als provincies, in lijn met het Rijk en mede-overheden, gezamenlijk een ambitieuze stip op de horizon voor 2030 te plaatsen en gezamenlijk de route vast te stellen. Met het bestuursakkoord PKCI scharen provincies zich achter de ambitie om uiterlijk in 2030 klimaatneutraal en circulair te werken.

Klimaatneutraal: dit houdt in dat de primaire inzet bij de aanleg, het beheer en het onderhoud van onze provinciale infrastructuur is, dat er netto geen CO₂ wordt uitgestoten door opdrachtnemers en ketenpartners. En dat we daar waar we dat niet in het eigen werk kunnen bereiken, de resterende uitstoot elders compenseren.

Circulair: met circulair werken geven we aan dat we het gebruik van primaire grondstoffen willen terugdringen, grondstoffen hoogwaardig willen hergebruiken en dat we zo min mogelijk afval produceren. Dit leidt ook weer tot minder CO₂-uitstoot.

Maatregel 2.10 We verduurzamen GWW

Omschrijving

Het aantal verplaatsingen van Grond-, Weg- en Waterbouwvoertuigen (GWW) is groot. Hieronder vallen ook agrarische werkvoertuigen. Met het leveren van inspanning op het verduurzamen van de GWW-sector, mobiele werktuigen, materialen, grondstoffen en energie dragen we bij aan de reductie van CO₂-uitstoot.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Verduurzaming voertuigen:

Met het verduurzamen van GWW-voertuigen leveren we een directe en actieve bijdrage aan het verlagen van de door mobiliteit geproduceerde CO₂-uitstoot in onze provincie.

Hoe maken we het meetbaar?

- Checklist/monitoringstool circulair inkopen;
- Gebruik maken van een omgevingswijzer;
- Ambitiweb;
- CO₂-prestatieladder;
- Duurzaamheidseisen conform PIANOo, Expertisecentrum Aanbesteden van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

We leggen duurzaamheidseisen vast bij inkopen en aanbesteden.

Kostenindicatie €



Figuur 4.3: Biocomposiet fietsbrug Ritsumasyl

Maatregel 2.11 We stimuleren verduurzamen goederenvervoer en logistiek.

Omschrijving

Met goederenvervoer en logistiek bedoelen we het vervoer van goederen over weg, water en spoor. Verduurzaming van het goederenvervoer en de logistiek vormt een van de pijlers van het Klimaatakkoord. We kunnen goederenvervoer verduurzamen door het efficiënter en schoner te maken. Dit kan door met elektrische vervoer te distribueren. Ook een modal shift draagt bij aan verduurzaming. Denk aan vrachtverkeer vervangen door vervoer over water. Ook het voorkomen van vrachtverkeer, in met name de steden, vermindert de CO₂- en fijnstofuitstoot. Dit kan door het realiseren van hubs.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

We streven naar zero-emissie van goederenvervoer en logistiek in 2050.

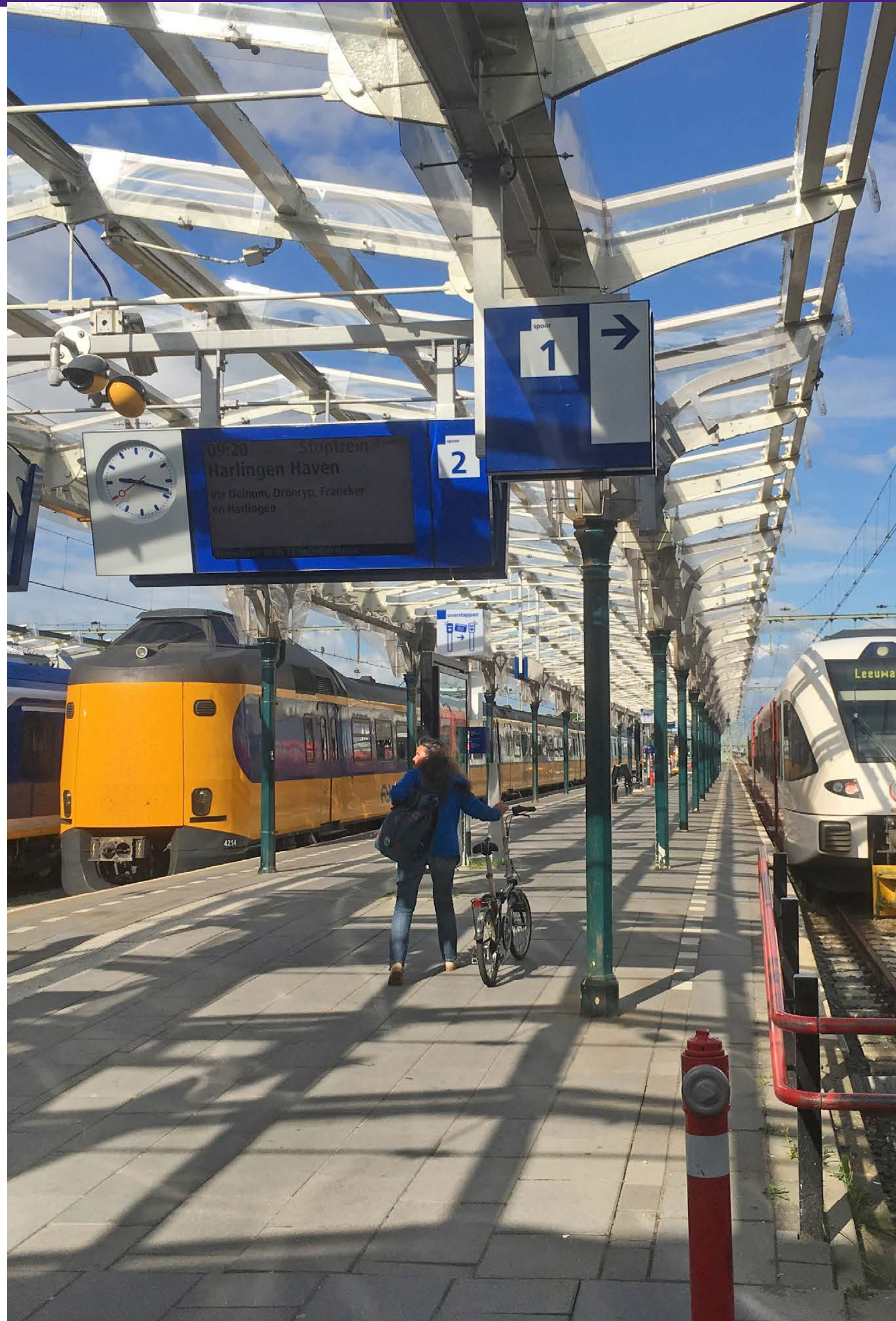
Hoe en hoe maken we het meetbaar?

- Aantal gemeenten met een zero-emissiezone.
- Aantal stadshubs.
- Aandeel goederenvervoer in modal split.
- Aandeel land- en vaarvoertuigen in goederenvervoer.
- Aandeel elektrische voertuigen in goederenvervoer.
- Hoeveelheid vrachtverkeer per modaliteit (doorgaand, herkomst en/of bestemming).

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Zodra gemeenten zero-emissiezones willen instellen, ondersteunen we dat binnen de grenzen van de provinciale mogelijkheden. We ondersteunen initiatieven voor stadshubs.

Kostenindicatie €



4.3 Programmalijn 3:

We zetten in op mobiliteit voor iedereen

Wat speelt er?

Mobiliteit is voor iedereen fysiek bereikbaar, is de kern van deze programmalijn. Wij streven naar inclusieve mobiliteit. Dit wil zeggen dat iedereen zelfstandig er op uit kan trekken om zo actief deel te nemen aan de samenleving.

VN-verdrag Handicap

2 miljoen Nederlanders hebben een beperking, ze zijn bijvoorbeeld slechtziend, blind of doof, hebben een lichamelijke of verstandelijke beperking of psychische problemen. Sinds 2016 geldt het VN-verdrag handicap in Nederland. Het doel van dit verdrag is dat de positie van mensen met een beperking verbetert. De overheid moet effectieve maatregelen treffen om de persoonlijke mobiliteit van mensen met een handicap met de grootst mogelijke zelfstandigheid te waarborgen. Mensen met een handicap moeten zich kunnen verplaatsen op de wijze en het tijdstip van hun keuze en tegen een betaalbare prijs.

Hoe gaan wij ons doel realiseren?

Ons mobiliteitssysteem is een belangrijk middel om het doel te behalen. Wij denken aan de volgende zaken:

- Mobiliteit is voor iedereen fysiek toegankelijk, met speciale aandacht voor mensen met een beperking en senioren.
- Mobiliteit is voor iedereen financieel toegankelijk en betaalbaar.
- Mobiliteit is voor iedereen digitaal toegankelijk, bijvoorbeeld met een integraal kaartstelsel.

Welke maatregelen treffen we?

Fysieke toegankelijkheid

Maatregel 3.1 Stimuleren senioren om gebruik te maken van OV i.p.v. auto.

Omschrijving

Om dit te realiseren, moet het OV een aantrekkelijk alternatief zijn voor de auto. Idealiter biedt het goede (zit)comfort, voorziet het voldoende in de ondersteuning van lichamelijke beperkingen, is het fysiek bereikbaar en sluit het goed aan op andere vervoerswijzen. Daarnaast is het belangrijk dat de reisinformatie toegankelijk is, ook voor de personen die geen gebruik maken van mobiele telefoon.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Verbeteren OV-toegankelijkheid en -gebruik door senioren.

Hoe maken we het meetbaar?

- OV-gebruik onder senioren.
- Tevredenheidsscores.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

We stimuleren senioren meer gebruik te maken van het OV in plaats van de auto. Mogelijkheid om dit te doen is door het aanstellen van OV-ambassadeurs, leeftijdsgenoten die het OV een warm hart toedragen en dit graag overdragen aan andere oudere reizigers (voorbeeld vanuit Zeeland). Maar ook door de digitale communicatie rond het OV zo toegankelijk mogelijk te maken voor senioren.

Kostenindicatie €

Maatregel 3.2 We verminderen infrastructurele barrières.

Omschrijving

We streven ernaar dat OV voor iedereen fysiek toegankelijk is. Daarom moeten elementen in de openbare ruimte, zoals straten, stoepen, hekken en poortjes die onder verantwoordelijkheid van de gemeenten vallen, geschikt gemaakt worden voor iedereen en mensen met een beperking in het bijzonder. Naast het fysiek toegankelijk maken van elementen in de openbare ruimte, streven we specifiek bij bushaltes en treinstations naar een zo optimaal mogelijke beschikbaarheid van de benodigde toegangsmiddelen. Die beschikbaarheid is cruciaal voor het ook daadwerkelijk gebruiken van een fysiek toegankelijk ingerichte haltevoorziening.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Fysieke toegankelijkheid van het OV verbeteren.

Hoe maken we het meetbaar?

- Percentage toegankelijke bushaltes.
- Tevredenheidsscores over fysieke toegankelijkheid elementen in de openbare ruimte en betrouwbaarheid/beschikbaarheid van toegangsmiddelen bij bushaltes en treinstations.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

We maken de provinciale bushaltes volledig toegankelijk voor mensen met een beperking. Verder te nemen maatregelen zijn afhankelijk van de afspraken in het landelijk Bestuursakkoord toegankelijkheid OV, dat naar verwachting in de zomer van 2022 wordt gepresenteerd.

Kostenindicatie €€€

Betaalbaarheid

Maatregel 3.3 We gaan vervoersarmoede tegen.

Omschrijving

Vervoersarmoede ontstaat wanneer door een beperkte toegang tot mobiliteit personen belemmerd worden in hun kansen op de arbeidsmarkt en in het maatschappelijk leven. Een kansrijke optie om vervoersarmoede tegen te gaan of te voorkomen is het gebruik van MaaS, deelmobiliteit of andere alternatieve (collectieve) vervoersconcepten. Dit is een alternatief voor mensen die geen auto bezitten. Ook de betaalbaarheid van het OV, heeft invloed op vervoersarmoede.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Momenteel loopt er een onderzoek naar vervoersarmoede in Fryslân. Op basis van de resultaten van dit onderzoek stellen we concrete projectdoelstellingen op.

Hoe maken we het meetbaar?

Afhankelijk van resultaten van onderzoek naar vervoersarmoede.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

- We zetten middelen in die vervoersarmoede tegengaan. De ontwikkeling van deelmobiliteit en MaaS (uitgewerkt in programmaliijn 2) is een voorbeeld van zo'n middel.
- We doen onderzoek naar vervoersarmoede in Fryslân om meer inzicht hierin te krijgen. Op basis van de resultaten van dit onderzoek stellen we naderhand concrete maatregelen op. Deze maatregelen krijgen een plaats in RMP 2.0.

Kostenindicatie €€€

Maatregel 3.4 Hanteren van flexibele tarieven OV.

Omschrijving

Wij willen flexibele tarieven hanteren die zijn toegespitst op de gebruiker en het reismotief. Dit draagt bij aan de betaalbaarheid van mobiliteit. Dit geldt voor scholieren in het OV of voor gebruikers in het landelijk gebied die afhankelijk zijn van de Opstapper. De dekking van de kosten vormt voor overheden echter wel een uitdaging. Het stellen van prioriteiten vormt hierin de sleutel.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Betaalbaarheid van het OV verbeteren.

Hoe maken we het meetbaar?

Prijzen OV.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

We verkennen de mogelijkheden voor het hanteren van flexibele tarieven samen met de vervoersbedrijven. Eventuele te nemen maatregelen zijn afhankelijk van het onderzoek naar vervoersarmoede.

Kostenindicatie €€€

Digitale toegankelijkheid

Maatregel 3.5 We verbeteren onze digitale toegankelijkheid.

Omschrijving

Ons mobiliteitssysteem wordt steeds meer gebouwd op onze digitale technieken. Daarnaast verminderen we informatiebarrières. Iedereen moet toegang hebben tot (duidelijke) informatie over het mobiliteitssysteem. We schenken bij digitale communicatie aandacht aan de toegankelijkheid van de website en de app.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Digitale toegankelijkheid van OV verbeteren.

Hoe maken we het meetbaar?

- Aantal Dynamische Route Informatiepanelen.
- Tevredenheidsscores concessies.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Op alle knooppunten van bus en trein, op haltes van buslijnen die tot de hoofdstructuur behoren of op haltes die meer dan 45.000 instappers per jaar hebben, realiseren we DRIS-panelen.

Kostenindicatie €€€



4.4 Programmalijn 4:
We verplaatsen ons veilig

Wat speelt er?

De Friese aanpak voor verkeersveiligheid op de weg is vastgelegd in de Strategie Verkeersveiligheid 2010 – 2025. Hierin staat dat we, samen met onze partners op het gebied van verkeersveiligheid, met een krachtige en innovatieve aanpak streven naar maximaal 14 verkeersdoden en 154 ziekenhuisgewonden in 2025. Daarnaast zetten we in op een integrale aanpak en samenwerking via onder meer het Manifest Verkeersveiligheid 2011 – 2025. Via dit manifest dragen de diverse overheden, alsook de uitvoeringspartners van het ROF en andere relevante partijen, het Openbaar Ministerie en politie Fryslân vanuit eigen rol en verantwoordelijkheid bij aan onze ambitie op het gebied van verkeersveiligheid.

De afgelopen jaren werkten we hard aan het duurzaam, veilig inrichten van ons wegennet. Zo zijn met forse investeringen De Centrale As, N381 Drachten – Drentse grens, de Haak om Leeuwarden, Knooppunt Joure, de N31 Harlingen en de stadsrondweg Sneek ontworpen en aangelegd. Daarnaast richten we ons steeds meer op het gedrag van weggebruikers omdat we zien dat verkeerseducatie een steeds grotere rol speelt bij het vergroten van de verkeersveiligheid. Het landelijk streven is, sinds het vaststellen van de Strategie Verkeersveiligheid 2010 – 2025, nul dodelijke slachtoffers in het verkeer. De Friese Staten omarmen dit streven. We gaan dan ook door met het aanpassen van de (bestaande) provinciale wegen volgens de Duurzaam Veilig-principes, zodat deze wegen ‘failproof’ worden.

Naast de aandacht voor de veiligheid op het autowegennet, gaan we ook aandacht besteden aan de veiligheid op onze vaarwegen voor de beroeps- en recreatievaart. Dit gebeurt al op het Van Harinxmakanaal en de vaarwegen naar Heerenveen en Drachten. We kunnen en willen echter meer doen op dit terrein. Ook werken we, daar waar mogelijk, aan het verbeteren van de veiligheid op en langs het spoorwegennetwerk.

Hoe gaan wij ons doel realiseren?

Om de verkeersveiligheid op weg, water en spoor te verbeteren is het belangrijk dat verschillende overheden en maatschappelijke organisaties op tal van beleidsterreinen samenwerken. Voor de veiligheid op de weg borgen we dit ambtelijk met het Overleg Verkeer en Vervoer Fryslân (OVVF). Bestuurlijk gebeurt dit via het Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân (ROF). Rijkswaterstaat, politie en Openbaar Ministerie sluiten zich aan bij het Landelijk Actie Plan 2022 – 2025, opgesteld onder regie van de Ministeries van IenW en JenV.

Regionale aanpak verkeersveiligheid op de weg

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) kent een nulambitie: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Regionale overheden leveren samen met maatschappelijke partners een maximale inspanning om proactief risico's in kaart te brengen, om vervolgens in te zetten op maatregelen die risico's beperken. Dit vraagt om een impuls voor verkeersveiligheidsbeleid qua structurele aandacht, proactief beleid en brede samenwerking. Het is mogelijk om voor het jaar 2030 streefwaarden af te spreken wat betreft het aantal doden en ernstig gewonden in het verkeer.

Het SPV 2030 is geen bundeling van maatregelen, het is een visie op een nieuwe aanpak. Een startpunt voor regionale overheden en maatschappelijke partners om structureel aandacht te schenken aan verkeersveiligheid in landelijke, regionale en lokale uitvoeringsprogramma's. Door het in kaart brengen van risico's en deze vervolgens te verkleinen door passende maatregelen te treffen, wordt de verkeersveiligheid vergroot. Hierbij wordt ingezet op vijf kernelementen:

- Meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid;
- Meer verbondenheid en samenwerking tussen regionale overheden en maatschappelijke organisaties;
- Risicogestuurd beleid door analyse van de grootste risico's;
- Bevorderen integraal verkeersveiligheidsbeleid;
- Monitoren en bijsturen van de uitvoering in overleg.

De inzet vanuit SPV 2030 op de vijf kernelementen, is nauw verbonden met de 3 E's: Engineering, Education en Enforcement:

- Education – Om verkeersveilig gedrag te bevorderen zetten we bij educatie specifiek in op het gebruik van e-bikes en de omgang met mobile devices (afleiding) in het (vaar)wegverkeer. Educatie bestaat uit onderwijs op school, voorlichtingsdagen en (online) campagnes. Voor het basisonderwijs en het voortgezet onderwijs is het aanbod van verkeerseducatie goed op orde. Wat beginnende bestuurders betreft, volgen we binnen- en buitenlandse voorbeelden nauwlettend. Waar mogelijk voeren we die in Fryslân uit.
- Engineering – Via de risicogestuurde aanpak bepalen we waar op ons provinciale (vaar)wegennet de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's zitten. In het wegennet zien we dat er steeds meer spanning komt te staan op de relatie tussen doorstroming en verkeersveiligheid. Vooral op de provinciale weginfrastructuur. Goed voorbeeld is de groeiende behoefte aan rotondes, om het veilig op- en afrijden

van de steeds drukker wordende provinciale wegen mogelijk te maken. Nadeel is dat dit de doorstroming niet altijd ten goede komt en er filevorming kan ontstaan. Op het water willen we een vlotte en veilige doorvaart bevorderen bij kunstwerken (bruggen en sluizen). Het vaarwegprofiel moet zorgen voor het veilig kunnen varen en passeren. Aanvaringen, ook met bruggen, willen we voorkomen.

De vraag naar maatwerk neemt toe, omdat standaard ontwerpen niet altijd meer binnen de fysiek beschikbare ruimte mogelijk is. Verder ligt de focus bij de aanpak vooral op veilige bermen, herkenbare belijning en voldoende wegbreedte. Met het oog op demografische ontwikkelingen besteden we extra aandacht aan senioren (65+'ers). En dan vooral aan senioren die gebruik maken van de (elektrische) fiets, omdat de kans op een ernstige afloop van een ongeval groot is. Doel is het realiseren van een 'seniorproof' fietsinfrastructuur.

- Enforcement – Binnen het 3E-principe vormt enforcement het sluitstuk. Ook met adequate (vaar-) weginrichting en verkeerseducatie voorkomen we niet dat we het gedrag van (vaar)weggebruikers moeten corrigeren. Handhaving voeren we afzonderlijk uit, maar ook in samenhang met de belangrijkste beleidsthema's uit het SPV 2030 (snelheid, alcohol en afleiding). Met politiedistrict Fryslân maken we afspraken over risicogestuurde handhaving op onze (vaar)wegen. Belangrijk daarbij is een solide governancestructuur met een regulier overleg tussen wegbeheerders, OM en politie. De governancestructuur dient ook voor bestuurlijke aandacht op regionaal en lokaal niveau ('de driehoek') te zorgen. Alle partijen nemen hun verantwoordelijkheid om het onderwerp te agenderen en waar nodig te prioriteren.

We staan open voor innovatieve maatregelen die het aantal (dodelijke) slachtoffers kunnen verlagen. We gaan daarbij meer uit handen geven en meer aan de techniek overlaten. Daarbij is het de vraag hoe we ervoor zorgen dat weggebruikers weten hoe ze met nieuwe tools moeten omgaan en dat ze deze actief gaan gebruiken in het verkeer? We willen hieraan bijdragen door samen te werken met partijen die deze innovaties ontwikkelen.

Regionale aanpak veiligheid op het spoor

Samen met de gemeenten en ProRail werken we aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op de openbaar toegankelijke niet-actief beveiligde spoorwegovergangen (NABO's). Anno mei 2022 zijn er nog 9 van deze spoorwegovergangen. ProRail ambieert al deze NABO's in 2023 te hebben aangepakt. Als provincie houden we daarbij rekening met de gevolgen van het opheffen van NABO's voor onder andere de (recreatieve) wandel- en fietsroutes, de bereikbaarheid van (landbouw)percelen en het beheer en onderhoud.

Het verbeteren van de overwegveiligheid - ook bij actief beveiligde spoorwegovergangen - blijft onze aandacht houden. Als nieuwe (financierings-)mogelijkheden vanuit het Rijk zich voordoen, kijken we naar de kansen voor Fryslân.

Welke maatregelen nemen we?

Verkeersveiligheid op de weg

Maatregel 4.1 Uitvoeren Regionaal Uitvoeringsprogramma SPV2030 Fryslân.

Omschrijving

Het Regionaal Uitvoeringsprogramma SPV 2030 vormt voor alle Friese wegbeheerders (Provincie en gemeenten) een leidraad voor het opstellen en actueel houden van een risicoanalyse Verkeersveiligheid en een eigen Uitvoeringsprogramma.

Dit programma is opgesteld vanuit de risicogestuurde insteek van het verkeersveiligheidsbeleid vanuit het SPV. Het programma volgt op de regionale risicoanalyse (waar en waardoor op het netwerk is sprake van potentiële risico's voor de verkeersveiligheid) en de regionale uitvoeringsagenda (selectie van maatregelen om de belangrijkste risico's aan te pakken). In het uitvoeringsprogramma zijn de concrete maatregelen vanuit de betrokken partijen gebundeld. De indeling van dit programma is conform de negen beleidsthema's uit het SPV2030:

- Drie maatregelthema's waarbij wordt gekeken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig: veilige infrastructuur, heterogeniteit in het verkeer en technologische ontwikkelingen;
- Twee maatregelthema's voor specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten: kwetsbare verkeersdeelnemers en onervaren verkeersdeelnemers;
- Vier maatregelthema's m.b.t. risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag: rijden onder invloed, snelheid in het verkeer, afleiding in het verkeer en verkeersovertreders.

Daarnaast hanteren we de thema's Innovatie, Verbreden samenwerking en Onderzoek.

Tot 2030 werken we, samen met de betrokken partners, aan de uitvoering van maatregelen gekoppeld aan de volgende specifieke onderwerpen:

- Educatie verkeersveilig gedrag;
- Stimuleren verkeersveilig(fiets)gedrag onder senioren;
- Duurzaam veilig optimaliseren van bestaande wegen;
- Investeren in veilige fietsinfrastructuur;
- 30 km/u binnen de bebouwde kom als leidende maximumsnelheid;
- Landbouwverkeer, mede in relatie tot de ingevoerde kentekening van landbouwvoertuigen;
- Afleiding onderweg;
- Handhaving.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Risicogestuurd verminderen van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden.

Hoe maken we het meetbaar?

Monitoring van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden via landelijke en regionale informatiebronnen.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Reguleren, regisseren, stimuleren/aanjagen en faciliteren.

Kostenindicatie €€€

Maatregel 4.2 Ontwikkelen Friese strategie verkeersveiligheid 2025 – 2040

Omschrijving

De huidige Friese Strategie Verkeersveiligheid loopt tot 2025. Het Regionaal Uitvoeringsprogramma SPV 2030 loopt vijf jaar langer door. Voor de periode 2025/2030 tot 2040 ontwikkelen we in 2024 een nieuwe Strategie Verkeersveiligheid. Deze geeft invulling aan onze regionale aanpak, samenwerking en organisatie met als doel de verkeersveiligheid in onze provincie te bevorderen. Bij het opstellen van de strategie kijken we nadrukkelijk naar de ervaringen vanuit het SPV. Die koppelen we aan onze regionale behoefte en werkwijze. De strategie stellen we op met de partners die op het moment betrokken zijn bij de verkeersveiligheid. Daarnaast betrekken we Veiligheidsregio Fryslân om gebruik te kunnen maken van het Incident Risicoprofiel waar zij aan werken.

Met het opstellen van de Strategie Verkeersveiligheid 2025 – 2040 borgen we onze rol als koploper in het actief en innovatief verbeteren van de verkeersveiligheid in onze provincie.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

(Risicogestuurd) verminderen van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden.

Hoe en hoe maken we het meetbaar?

Afhankelijk van uitwerking Strategie Verkeersveiligheid 2025 – 2040.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Afhankelijk van uitwerking Strategie Verkeersveiligheid 2025 – 2040.

Kostenindicatie Afhankelijk van uitwerking Strategie Verkeersveiligheid 2025 – 2040.

Maatregel 4.3 Bevorderen sociale veiligheid op onze verkeersnetwerken.

Omschrijving

Binnen het verkeersbeleid kunnen principes rond verkeersveiligheid en sociale veiligheid elkaar versterken of conflicteren. Het ervaren van sociale veiligheid door onder andere openbare verlichting stimuleert het gebruik van fiets- en OV-voorzieningen.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Iedereen voelt zich te allen tijde veilig om zich wandelend, op de fiets, op het water of met het OV te verplaatsen.

Hoe maken we het meetbaar?

- Aantal geweldsincidenten in het OV.
- Aantal gewelds-/zedenincidenten langs fietspaden.
- Veiligheidsbeleving (score) onder inwoners en recreanten.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Samen met de gemeenten ondernemen we actie om de sociale veiligheid op en rond onze verkeersnetwerken te verbeteren.

Kostenindicatie €

Verkeersveiligheid op de vaarwegen

Maatregel 4.4 Educatie verkeersveilig gedrag op onze vaarwegen.

Omschrijving

De laatste jaren hebben we niet veel aandacht besteed aan educatie van, met name de recreatieve vaarweggebruikers. Daarom gaan we in het ROF Werkplan Verkeerseducatie ook aandacht besteden aan educatie gericht op verkeersveilig gedrag op onze vaarwegen. Specifiek richten we ons daarbij op de thema's: snelheid, alcohol en afleiding.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Educatie vergroot het veiligheidsbewustzijn van toekomstige, beginnende en ervaren vaarweggebruikers. Daarmee beogen we dat zij zich veilig(er) gedragen, minder ongevallen veroorzaken en minder betrokken raken bij ongevallen.

Hoe maken we het meetbaar?

- Aantal ongelukken op vaarwegen.
- Aantal deelnemers aan educatiecampagne.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

In het ROF Werkplan Verkeerseducatie leggen we de maatregelen die we hiervoor treffen vast. We blijven samenwerken in het project 'Varen doe je Samen', ook in de communicatie.

Kostenindicatie €

Maatregel 4.5 Scheiden beroeps- en recreatievaart.

Omschrijving

De menging van beroeps- en recreatievaart is één van de grootste veiligheidsrisico's op onze vaarwegen. Daar waar mogelijk willen we de menging tussen beroeps- en recreatievaart zoveel mogelijk voorkomen. We gaan kijken naar alternatieve vaarroutes voor recreatievaart om beroeps- en recreatievaart meer te scheiden. Hiervoor willen we de juiste communicatiemiddelen inzetten, ook wat fysieke bebording betreft. We zijn ervan overtuigd dat goede afstemming en aandacht voor de verbondenheid en afhankelijkheid tussen de routes de vaarveiligheid ten goede komen. We werken hierin samen met 'Varen doe je Samen'.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

Scheiden beroeps- en recreatievaart.

Verkeersmaatregelen nog meer afstemmen op bevorderen van veiligheid.

Hoe maken we het meetbaar?

Aantal conflicten/ongevallen tussen beroeps- en recreatievaart.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Reguleren, regisseren, communiceren.

Kostenindicatie €€



4.5. Programmalijn 5:

We zetten in op slimme technieken

Wat speelt er?

Ondanks het feit dat slimme mobiliteit meer gezien kan worden als middel dan doel op zich, is het toch als een aparte programmalijn opgenomen in het RMP. Hiermee willen we onderstrepen wat het belang van slimme mobiliteit is, nu en in de toekomst.

Hoe gaan wij ons doel realiseren?

Slimme technologieën ontstaan vrijwel altijd vanuit de markt. De sturing van de overheid hierin is minimaal. Als provincie ondersteunen we deze technologieën door het faciliteren van de infrastructuur en door het reguleren en stimuleren van deze ontwikkelingen.

Bij beheer en onderhoud van het provinciale wegen-, spoorwegen-, en vaarwegennet anticiperen we daar waar mogelijk op nieuwe verkeers- en vervoerstechnieken, zoals zelfrijdend/varend vervoer. In Noord-Nederlands verband willen we proefregio voor autonoom vervoer zijn. Autonoom vervoer kan volgens ons op termijn bijdragen aan de ontsluiting van het landelijk gebied met zelfrijdende voertuigen. Voor de kortere termijn kunnen we via pilots of kleine of overzichtelijke lokale projecten ervaring opdoen. Autonoom vervoer leent zich vooralsnog het beste voor situaties die los staan van het reguliere verkeerssysteem.

Een voorloper hiervan is de ADAS (Advanced Driver Assistance Systems). De Europese Unie (EU) stelde ADAS vanaf 2022 verplicht in nieuwe auto's. We hebben het dan onder andere over noodremsystemen, alertheidsbewaking, rijbaanassistentie en snelheidsbegrenzers. Met deze maatregel wil de EU het aantal verkeersongevallen verminderen. Onderzoek laat zien dat met Intelligent Speed Assistance (ISA), een systeem dat verkeersborden herkent en de snelheid van de auto hierop aanpast, het aantal dodelijke verkeersongevallen met 20% kan afnemen. Indrukwekkend.

Ontwikkelingen rond data en verkeerslichten gaan ook snel. Systemen in auto's en verkeersregelsystemen leveren data op die benut kunnen worden om inzicht te krijgen en te geven over verkeerssituaties. Bij nieuwe en vervangende verkeerslichten worden intelligente verkeersregelinrichtingen (iVRI's) geplaatst. Deze iVRI's gebruiken mobiele data van weggebruikers. Zo kunnen bussen en hulpdiensten voorrang krijgen bij het passeren van een kruising. De weggebruiker krijgt actuele informatie over de snelste route en snelheidsadvies. Zo kunnen weggebruikers hun verkeersgedrag afstemmen op de actuele situatie. Een en

ander bevordert de doorstroming. Tevens verbetert de verkeersveiligheid doordat fietsers minder lang hoeven te wachten en roodlichtnegatie wordt voorkomen. Het plaatsen van iVRI's en het aansluiten op de data vraagt inregeltijd en softwarekennis.

De luchtvaart kent onbemande vliegende systemen, drones. Ze kunnen ingezet worden bij bezorging van goederen, bij inspecties, landbouw, natuurbeheer en bij beveiliging. Ze kunnen een sneller, goedkoper en milieuvriendelijker alternatief zijn voor andere vervoermiddelen. De markt heeft behoefte aan (regel) ruimte voor de ontwikkeling van dronetechnologie en -toepassingen. Eerst moet er getest worden hoe drones geïntegreerd kunnen worden in het luchtverkeer, zodat ze veilig én autonoom kunnen vliegen. De provincie is hiervoor het bevoegd gezag. De wet- en regelgeving én de maatschappelijke meerwaarde is belangrijk voor de beoordeling van aanvragen. De Europese- en Nederlandse wet- en regelgeving is in beweging. Wij leveren via de Dronehub Noord-Nederland praktijkkennis om tot goede besluitvorming te kunnen komen.

In Noord-Nederland werken bedrijven, kennisinstellingen en overheden samen om business op dit terrein te ontwikkelen, te faciliteren en om innovatieve oplossingen te onderzoeken. Met als doel belemmeringen voor drone-toepassingen weg te nemen door ze veilig onderdeel uit te laten maken van het luchtruim. Dit levert (nieuwe) banen op.

Geen enkele innovatie komt vanzelf. Het valideren van innovaties en ontwikkelingen vergt praktijktests. In Noord-Nederland willen we hiervoor ruimte bieden en brengen we autonoom vervoer ontwikkelingen in kaart via @North (www.at-north.nl) en Dronehub Noord-Nederland. Uiteraard houden we rekening met de randvoorwaarden vanuit de regelgeving voor luchtvaart, RDW, natuur, leefomgeving en het maatschappelijk belang.

Welke maatregelen nemen we?

Maatregel 5.1 Handhaven positie slimme en groene mobiliteit.

Omschrijving

We willen onze positie m.b.t. slimme en groene mobiliteit in Noord-Nederland behouden. Dit doen we door innovaties centraal te blijven stellen, zoals waterstof, autonome voertuigen en Mobility as a Service. Maar ook door te werken aan gedragsveranderingen die onze mobiliteit verduurzamen en/of slimmer maken. Denk aan onderzoek naar de potentie van drones, pilots voor autonoom rijden en varen (experimenten met zelfrijdende voer- en vaartuigen), Autonomous Train Operation (treinen die zonder machinist kunnen rijden) en de hyperloop (een nieuwe technologie voor supersnel reizen op lange afstand).

Wat zijn de projectdoelstellingen?

- We zijn de broedplaats en de proeftuin voor innovatieve pilots die de slimme en groene mobiliteit van de toekomst mogelijk maken. Dit doen we nadrukkelijk samen met regionale bedrijven en kennisinstellingen. Zodra pilots succesvol zijn, schalen we op. We hebben het dan onder andere over het verzamelen van data voor beheer en onderhoud en het toepassen van rijhulpsystemen. Denk aan In-car systemen als adaptieve cruise control en rijstrook ondersteuning.
- Aansluiting houden bij Dronehub Noord-Nederland, het netwerk van overheden, kennisinstellingen en bedrijven.
- Uitbreiden werkgeversaanpak, door de aanpassing van schooltijden.

Aan welke doelstelling draagt het bij?

- Slimme mobiliteit draagt bij aan afname van de CO₂-uitstoot.
- ADAS en autonoom vervoer dragen bij aan de veiligheid.

Hoe maken we het meetbaar?

Zichtbaarheid van projecten via de website www.at-north.nl

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Met de samenwerkende bedrijven, overheden en organisaties in Werk Slim, Reis Slim richten we ons op de ontwikkeling en doorvoering van 'zachtere' maatregelen, zoals het stimuleren van ander reisgedrag. Ook onderzoeken we mogelijkheden van cofinanciering en wet- en regelgeving.

Kostenindicatie €

Maatregel 5.2 Opmenging evaluatie programma Slim & Groen onderweg.

Omschrijving

In Noord-Nederland zijn met het Rijk afspraken gemaakt via het programma Slim & Groen onderweg. De kern hiervan is dat technologische ontwikkelingen en digitalisering kansen bieden voor slimmer en duurzamer reis- en rijgedrag. In 2022 vindt een evaluatie en actualisatie plaats. De provincie neemt de aanbevelingen hieruit mee.

Wat zijn de projectdoelstellingen?

We sluiten aan op het programma Slim & Groen onderweg en borduren voort op de acties uit de evaluatie van het programma.

Aan welke doelstelling draagt het bij?

Slimme mobiliteit draagt bij aan afname van de CO₂-uitstoot.

Hoe maken we het meetbaar?

Concrete maatregelen uit de evaluatie zijn gekoppeld aan het RMP.

Wat is onze rol en wat is de rol van anderen?

Wij nemen deel aan en stimuleren anderen op dit dossier.

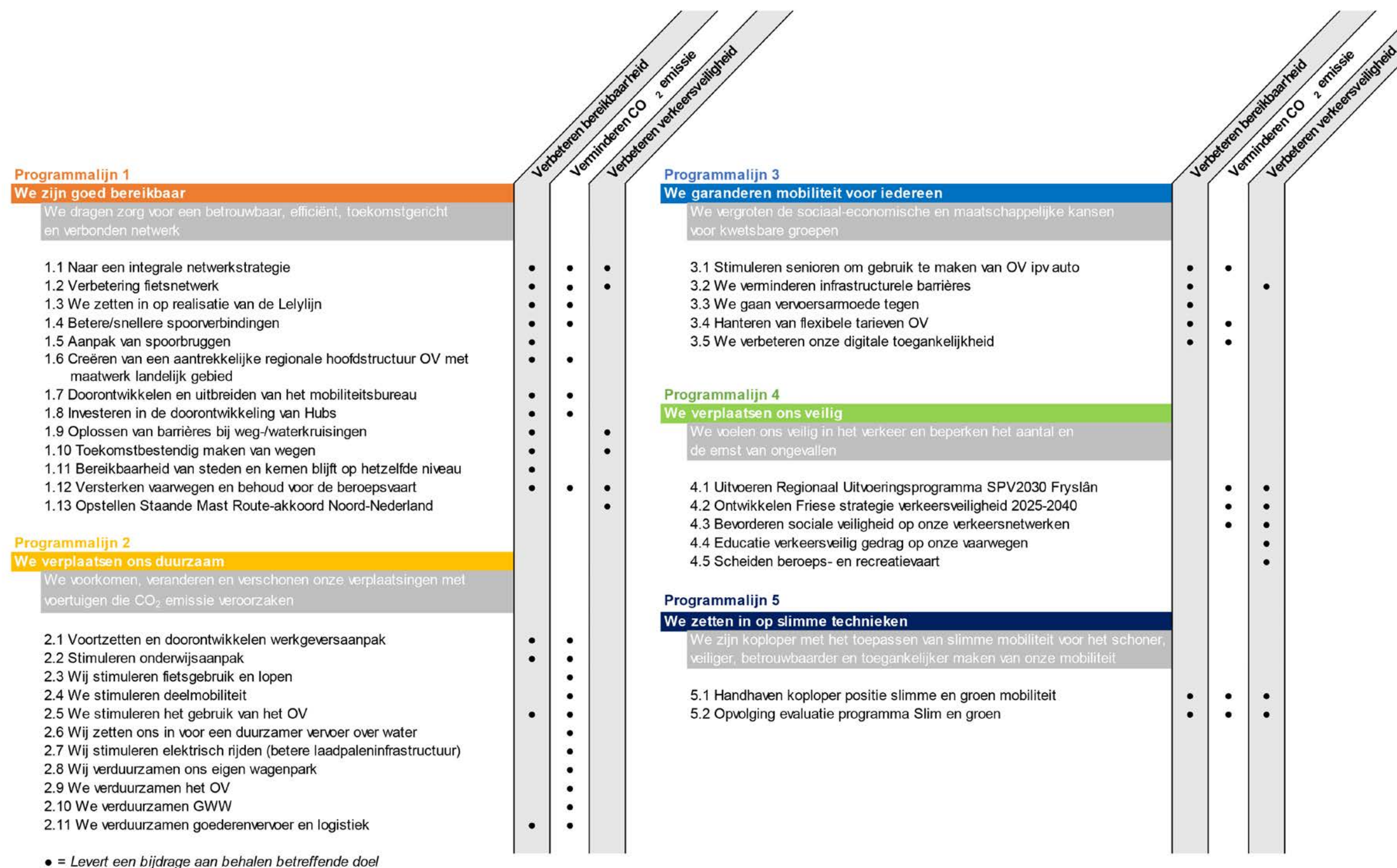
Kostenindicatie €



5 | EFFECTIVITEIT VAN MAATREGELEN

In dit hoofdstuk geven we zoveel mogelijk inzicht in de verwachte effectiviteit van de maatregelen. We richten ons daarbij op de bijdrage die ze leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid, het verminderen van de CO₂-uitstoot en het verbeteren van de verkeersveiligheid.

De in hoofdstuk 4 uitgewerkte maatregelen zijn veelal overstijgend aan de programmaliijnen en kunnen meerdere doelen dienen. Onderstaand figuur maakt inzichtelijk hoe maatregelen uit de diverse programmaliijnen bijdragen aan welk doel of welke doelen.



Figuur 5.1: Bijdrage maatregelen aan doelen

5.1 Effectiviteit maatregelen CO₂-reductie

De maatregelen binnen programmaliijn 2 'We verplaatsen ons duurzaam' kunnen op drie manieren bijdragen aan CO₂-reductie:

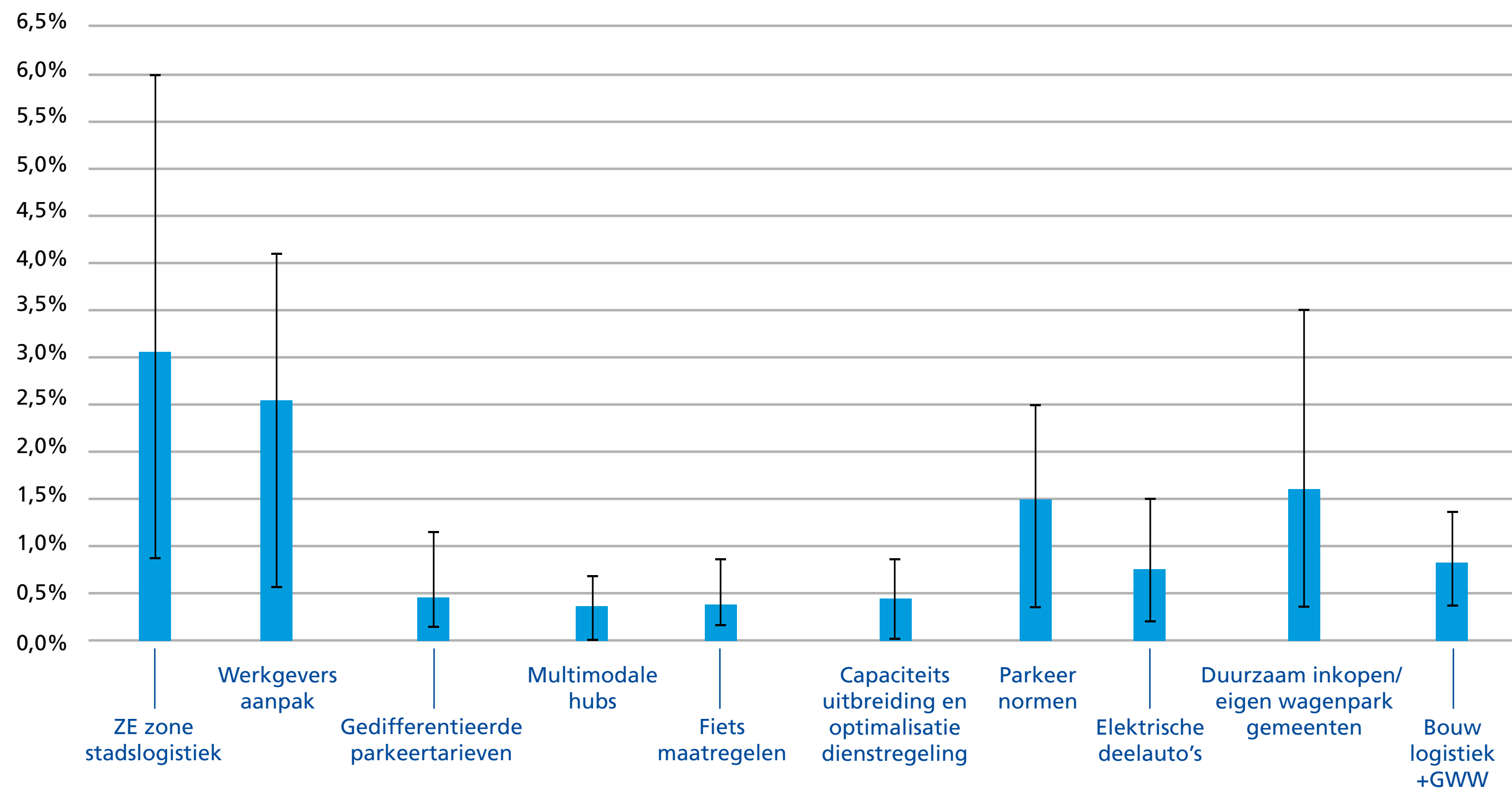
- Door het verminderen van het aantal verplaatsingen en kilometers, met name over de weg.
- Door het veranderen van gedrag en vervoerswijze (modal shift).
- Door het verschonen van modaliteiten.

Hoeveel een maatregel bijdraagt aan de CO₂-reductie is op voorhand moeilijk in te schatten omdat de effectiviteit van een maatregel vaak onzeker is. Bovendien hangen verschillende maatregelen vaak sterk met elkaar samen, waardoor het herleiden van de opbrengst van een enkele maatregel moeilijk, zo niet onmogelijk, is. Om toch iets over de effectiviteit van maatregelen te kunnen zeggen, maken we gebruik van enkele algemene bronnen, zoals CROW⁸ en de dashboard Uitstoot van mobiliteit⁹.

Het figuur en de tabel op de volgende pagina laten van een tiental maatregelen de CO₂-reductie zien. Het maatregeleffect is uitgedrukt in procenten van de totale CO₂-uitstoot van de sector mobiliteit in de regio.

⁸ <https://www.crow.nl/duurzame-mobiliteit/home/regionaal-mobiliteitsprogramma-rmp/3-effecten-van-maatregelen>
⁹ <https://www.uitstootvanmobiliteit.nl/dashboard.html?x=2002>

Reductie in CO2 - Regionale maatregelen



Maatregel	Geschatte CO2-reductie in 2030	Bron berekening	Effect-beoordeling doelstelling
2.1 Werkgeversaanpak	32,4 kton	CROW	++
2.2 Stimuleren Onderwijsaanpak	2,5 kton	CE Delft	+
2.3 Stimuleren fiets/lopen	7,2 kton	CROW	+
2.4 Stimuleren deelmobiliteit	10,8 kton	CROW	+ / ++
2.5 Stimuleren OV	0,4 kton	Schatting obv andere RMP's	0/+
2.6 Duurzaam personenvervoer water	20,8 kton	Schatting obv andere RMP's	+
2.7 Elektrisch rijden	114,6 kton	Dashboard Uitstoot Mobiliteit	+++
2.8 Verduurzamen eigen wagenpark	7,2 kton	CROW	+
2.9 Verduurzamen OV	93,3 kton	Friese OV-monitor	++
2.10 Verduurzamen GWW	14,4 kton	CROW	+ / ++
2.11 Verduurzamen goederenvervoer en logistiek	Nader te bepalen		

0/+ = 0-1 kton
 + = 1-10 kton
 ++ = 10-100 kton
 +++ = >100 kton

De geschatte CO2-reductie in 2030 gaat om een grove en niet volledige inschatting, zo ontbreekt het effect van verduurzaming goederenvervoer over water. Monitoring moet uitwijzen wat het resultaat de komende jaren gaat zijn en in hoeverre meer maatregelen noodzakelijk zijn.

Maatregel 2.1 Stimuleren werkgeversaankpak

Uit de CROW-factsheet Werkgeversaankpak¹⁰ komt de beoordeling van ‘++’ naar voren. Deze grote effectiviteit wordt als volgt beredeneerd:

“Door CE (2018) zijn de CO₂-effecten van de maatregelen binnen het programma Anders Reizen onderzocht. De maatregelen van Anders Reizen omvatten onder andere fiets-, ov-, parkeer-, thuiswerk- en minder vliegen maatregelen. Wanneer alle maatregelen in 2030 worden toegepast neemt de CO₂-uitstoot van alle woon-werk en zakelijke mobiliteit samen met ongeveer 60% af (CE Delft, 2018a)

De meest effectieve (huidige) maatregelen zijn het aanbieden van gratis ov aan medewerkers zonder auto van de zaak (0-29%), medewerkers de eerste maanden alleen een ov-kaart aan te bieden en geen auto of auto-vergoeding (25%) en het invoeren van een mobiliteitsbudget en -kaart voor medewerkers die nu een auto van de zaak hebben (4-11%). Uit de toekomstige maatregelen zijn ZE-auto's van de zaak (31%) en zakelijke vluchten vervangen door trein/videoconferencing erg (8-17%) effectief. Op basis van eerdere studies wordt het effect van de werkgeversaankpak tussen de 0,5 tot 4% op de totale CO₂-emissie van mobiliteit geschat.”

De totale CO₂-uitstoot van in Fryslân is zo'n 1,44 miljoen ton. Als we rekenen met bovenstaande cijfers en we nemen een gemiddelde effectiviteit van 2,25%, dan komen we uit op een CO₂-reductie van 32,4 kton in 2030.

De bijna 300 werkgevers die participeren in Werk Slim, Reis Slim met meer dan 100 medewerkers worden straks vanuit het Klimaatakkoord verplicht de CO₂-uitstoot van de mobiliteit van hun medewerkers te gaan registreren via de ‘normerende regeling personenmobiliteit’. De werkgeversaankpak is daarmee vooral een gedragsaankpak en draagt daarom ook bij aan de maatregelen onder 2.2 (onderwijsinstellingen zijn ook grote werkgevers), 2.3 (veel fietsen in woon-werk), 2.4 (deelmobiliteit kansrijk in zakelijk verkeer) en 2.5 (OV-stimuleren, ook via werkgevers).

Maatregel 2.2 Stimuleren onderwijsaankpak

De effectiviteit van de onderwijsaankpak is gericht op het verbeteren van het OV-gebruik. Net zoals bij de werkgeversaankpak het geval is, is er bij dit type maatregel grote afhankelijkheid van derden. Die moeten

¹⁰ <https://www.crow.nl/getattachment/Duurzame-mobiliteit/Homelruimte-voor-klimaat-en-energie/beleid-maatregelen-handreikingen-visies/2-Werkgeversaankpak-effect.pdf.aspx?lang=nl-nl>

zich namelijk committeren voordat de maatregel succesvol kan zijn. Uit onderzoek van CE Delft (2021b) komt daarom naar voren dat de effecten van dit type maatregel in stedelijke en metropolitane gebieden als ‘laag effectief’ en in landelijke gebieden als ‘effectiviteit verwaarloosbaar’ beoordeeld (de totale potentie is ingeschat op minder dan 5 kton CO₂). Het is echter wel het geval dat bij een hoge commitment, een hoger resultaat behaald kan worden. Om deze maatregel succesvol te laten zijn, is het dus noodzakelijk dat de provincie duidelijke afspraken maakt met de partners om het commitment, en dus het resultaat te verhogen.

Omdat de resultaten van de onderwijsaankpak op dit moment nog moeilijk in te schatten zijn, gaan we uit van een potentie tussen 0 en 5 kton CO₂-reductie, met dus een gemiddelde van 2,5 kton CO₂-reductie. Omdat de provincie Fryslân uit relatief meer landelijk gebied bestaat dan het gemiddelde van de provincies, gaan we in de berekening iets onder zojuist genoemde zitten. We gaan daarom uit van een CO₂-reductie van 2 kton.

Maatregel 2.3 Wij stimuleren fietsen en lopen

Om de effecten van deze maatregel te berekenen, maken we gebruik van de CROW-factsheet Fietsmaatregelen¹¹. De effectiviteit van de maatregel wordt als volgt beredeneerd:

“De modal shift van auto naar fiets zorgt voor CO₂-reductie. Fietsmaatregelen kunnen de CO₂-emissie van mobiliteit met 0 tot 1% doen afnemen. Voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is een schatting gemaakt van de CO₂-reductie van de aanleg van extra (snel) fietspaden (CE Delft, 2018b). Daarbij is verondersteld dat 10% van de extra fietsers op (snel) fietspaden afkomstig is uit de auto. Een toename van 1.500 km fietspad (in 2030) zou in dat geval leiden tot circa 20 kton minder CO₂-uitstoot (0,5% reductie op totale CO₂-emissie van mobiliteit in de MRDH).”

Omdat er geen cijfers bekend zijn over loopmaatregelen gaan we in de effectiviteitsbeoordeling enkel uit van de effectiviteit van fietsmaatregelen. Als we gaan rekenen met het bovenstaande indicatiecijfer (0,5%) dan komen we uit op een CO₂-reductie van 7,2 kton, vanaf het moment dat de maatregel is uitgevoerd.

¹¹ <https://www.crow.nl/getattachment/Duurzame-mobiliteit/Homelruimte-voor-klimaat-en-energie/beleid-maatregelen-handreikingen-visies/5-Fietsmaatregelen-effect-1.pdf.aspx?lang=nl-nl>

Maatregel 2.4 Stimuleren deelmobiliteit

Om de effecten van deze maatregel te berekenen, maken we gebruik van het CROW-factsheet Elektrische deelauto's¹². Hierbij wordt enkel gekeken naar de effecten van elektrische deelauto's. Andere deelconcepten, zoals de deelfiets, zijn niet meegenomen. We verwachten dat de effecten van de, in deze berekening, niet meegenomen deelconcepten klein zijn. Ze worden vaak recreatief of in plaats van het OV gebruikt en minder vaak in plaats meer vervuilende vervoersmiddelen, zoals auto's. De effectiviteit van de maatregel wordt als volgt beredeneerd:

Het doel van het stimuleren van elektrische deelauto's is het verminderen van autobezit en autogebruik, om zo CO₂ en luchtvervuilende emissies te reduceren. Uit literatuur (PBL, 2015) blijkt dat één deelauto gemiddeld vijf (privé-)auto's vervangt en dat een deelauto ongeveer twee keer zoveel kilometers per jaar aflegt als een gemiddelde auto. Indien gebruikt wordt gemaakt van CO₂-neutrale elektriciteit voor het opladen van de elektrische deelauto's valt er nog meer CO₂-reductie te behalen. Daarnaast zorgen deelauto's voor een vervanging van ritten die normaal met een eigen auto gedaan zouden worden (38%), met het ov (39%), andere modaliteiten (11%) of dat de reis niet gemaakt wordt (16%) (Rijkswaterstaat, 2018a).

Deelauto's leveren per jaar een CO₂-besparing op van 175-265 kg CO₂ per jaar per autodelend huishouden (Rijkswaterstaat, 2018a). Met 50 tot 100 deelauto's in een middelgrote stad valt er een CO₂-reductie van circa 0,5 tot 1 kton te behalen (CE Delft, 2020a), wat ongeveer 0,5 tot 1,0% is van de totale CO₂-emissie van mobiliteit in zo'n middelgrote stad. De elektriciteitsmix voor het opwekken van de gebruikte elektriciteit moet hiervoor het pad volgen zoals in het Energieakkoord is vastgelegd (PBL, 2015). Op basis van de geraadpleegde studies (CE Delft, 2020a, CE Delft, 2020c, CE Delft, 2017a, CE Delft en TNO, 2021) schatten we het effect van elektrische deelauto's in op 0 tot 1,5% aan CO₂-emissie reductie binnen de totale mobiliteitsemissies.

Het effect van elektrische deelauto's wordt geschat op 0 tot 1,5% aan CO₂-reductie. Een gemiddelde van 0,75%, geeft een CO₂-reductie van 10,8 kton.

¹² <https://www.crow.nl/getattachment/Duurzame-mobiliteit/Home/ruimte-voor-klimaat-en-energie/beleid-maatregelen-handreikingen-visies/5-Fietsmaatregelen-effect-1.pdf.aspx?lang=nl-nl>

Maatregel 2.5 Stimuleren van OV-gebruik

Deze maatregel moet ervoor zorgen dat de drempel tot het OV-gebruik wordt verlaagd, waardoor er meer en vaker gereisd wordt met het openbaar vervoer. Deze maatregel trekt in theorie twee soorten nieuwe reizigers:

1. Reizigers die overstappen vanuit de auto.
2. Nieuwe reizigers, die voorheen de reis niet maakten.

Uit onderzoek van PBL bleek dat slechts 15% van het extra OV-gebruik het autogebruik vervangt (PBL, 2009). Het overgrote deel is dus nieuwe, extra mobiliteit (CE Delft, 2020a).

Het RMP van Noord-Holland en Flevoland gaat uit van een CO₂-reductie van 1-2 kton op basis van totale uitstoot van 5,4 ton (3,75 keer de uitstoot van Fryslân). Op basis van deze aanname wordt het effect in Fryslân geschat op 0,4 kton.

Maatregel 2.6 Duurzaam personenvervoer over water

Het personenvervoer over water, inclusief recreatievaart, dat in 2030 zero-emissie kan zijn, wordt op 20% geschat. Ook wordt aangenomen dat de vaartuigen die nog niet zero-emissie zijn efficiënter gaan varen, wat een verbetering van 5% zal inhouden. Zeevaart en visserij zijn verantwoordelijk voor 5% van de totale CO₂-uitstoot van verkeer en vervoer in Fryslân. Voor de recreatievaart is dat 6%, wat leidt tot een totale uitstoot van zo'n 158,4 kton CO₂.

Ervan uitgaande dat 20% (17,2 kton) van het recreatief vervoer over water zero-emissie is en er 5% efficiënter wordt gevaren door de zeevaart- en visserij-sector (3,6 kton), dan is er in potentie een CO₂-reductie van zo'n 20,8 kton mogelijk.

Maatregel 2.7 Elektrisch rijden

Volgens berekeningen van het Dashboard Uitstoot van Mobiliteit zorgt een toename van 1% schone auto's voor een reductie van 5,7 kton CO₂. Doel is om in 2030 enkel nog elektrische auto's te verkopen. Naar verwachting zal in 2030 één op de vijf auto's elektrisch zijn aangedreven. Wat leidt tot een CO₂-reductie van 114,6 kton.

Maatregel 2.8 Verduurzamen eigen wagenpark

Om de effecten van deze maatregel in te kunnen schatten, maken we gebruik het CROW-factsheet Duurzaam inkopen en eigen wagenpark gemeenten .

De inkoop van ZE-doelgroepenvervoer en een eigen-ZE-wagenpark leveren een bijdrage aan de CO₂-reductie (CE Delft, 2020c). De CO₂-reductie zal tussen de 0,5 tot 3,5% liggen van de totale CO₂-emissie van mobiliteit. Als voorbeeld: binnen de MRDH zorgt dit voor een afname van 0,8% op CO₂; 0,5% door het gebruik van ZEBussen, 0,2% door ZE-doelgroepenvervoer en 0,1% door het verduurzamen van het eigen wagenpark.

ZE-concessies leveren in een middelgrote stad 0,3 tot 0,4 kton CO₂-reductie op in 2030, ongeveer 1% van de totale CO₂-emissie (CE Delft, 2020a). De Vervoerregio Amsterdam (VRA) ziet het als mogelijkheid om het eigen wagenpark van gemeenten en het geleasede materieel per 2030 100% ZE te maken. Het effect van duurzaam inkopen is daar circa 42 kton CO₂-reductie in 2030, waarvan 30 kton door ZE-bussen (1,3%) en 12 kton door een eigen-ZE-wagenpark (0,5%) (CE Delft, 2019a), ongeveer 2% reductie van de totale CO₂-emissie door mobiliteit in de VRA.

Wanneer we uitgaan van 0,5% reductie binnen de provincie Fryslân, dan komen we uit op een afname van 7,2 kton in 2030.

Maatregel 2.9 Verduurzamen OV

Voor het berekenen van de effecten van deze maatregel, maken we gebruik van de cijfers en de ambities uit de Friese OV-monitor 2016-2020 . De geformuleerde doelstelling is: "In 2025 is tenminste 70% van het busvervoer zero-emissie en in 2030 is dat 100%. Bij het regionale treinvervoer wordt ingezet op vermindering van de CO₂-uitstoot van het vervoer per kilometer op de noordelijke spoorlijnen: in 2021 een afname van 31% ten opzichte van 2016."

In 2022 was 11,2% van de bussen zero-emissie (ZE). De CO₂-uitstoot van Friese bussen (100%-11,2% = 88,8%) bedroeg in 2020 0,96 kg per dienstregeling kilometer (93,3 kton in totaal). In het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer is afgesproken toe te werken naar een uitstootvrij busvervoer in 2030. Wanneer deze doelstelling behaald wordt, betekent dit dus een CO₂-reductie van circa 93,3 kton in 2030.

Maatregel 2.10 Verduurzamen GWW

Om de effecten van deze maatregel te berekenen, maken we gebruik van het CROW-factsheet Duurzaam inkopen en eigen wagenpark gemeenten.

De omvang van (nieuw)bouw en GWW-werkzaamheden in een gemeente heeft invloed op de potentiële CO₂-emissiereductie. Ongeveer 27% van de CO₂-emissies uit stadslogistiek is gerelateerd aan de bouw (Topsector Logistiek, 2020). Extra maatregelen gericht op bouwlogistiek leiden tot 5% besparing van emissies van de mobiele werktuigen in de bouw. We schatten in dat het effect tussen de 0,5 en 1,5% is van de totale CO₂-emissies door mobiliteit.

Als we bovenstaande cijfers als indicatie nemen, dan leidt de verduurzaming van het GWW mogelijk tot een CO₂-reductie van 14,4 kton.

Maatregel 2.11 Verduurzamen goederenvervoer en logistiek

Deze maatregel bestaat uit een te groot aantal deelmaatregelen om hier nadere uitwerking aan te geven. Het is nog onbekend welke van deze maatregelen ten uitvoer worden gebracht en het is moeilijk om in te schatten wat het (gezamenlijke) effect kan zijn. Voor goederenvervoer over water zal de modal shift van wegvervoer naar binnenvaart per kilometer een substantiële verduurzaming geven. Ook de verduurzaming van de schepen en slimme mobiliteitssystemen leiden tot reductie van de uitstoot.

5.3 Effectiviteit maatregelen verkeersveiligheid

We verwachten via de risicogestuurde aanpak de veiligheid van ons netwerk nog sterk te kunnen verbeteren. Het blijft dan ook zinvol onze infrastructuur stapsgewijs, conform de inrichtingskenmerken van duurzaam veilig, in te richten. Ook blijven we vol inzetten op gedragsbeïnvloeding, daarbij sturend op het doelbereik van de diverse acties en activiteiten (aantal deelnemende onderwijsinstellingen, het aantal activiteiten, de kwaliteit van de activiteiten, etc.).

Ook handhaving scoort relatief hoog in effectiviteit. Die score kan alleen hoger als de handhaving provincie-breed wordt opgeschaald. Een striktere handhaving resulteert vooral in lagere snelheden. Dat is belangrijk, want dat zorgt voor minder (ernstige) ongevallen.

Hoewel we de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden en -slachtoffers strikt monitoren, kan er niet direct op worden gestuurd. Er is namelijk niet bekend in welke mate een maatregel bijdraagt aan het verminderen van het aantal verkeersdoden en -slachtoffers. Met de maatregelen en activiteiten die we risicogestuurd uitvoeren, willen het wegennet veiliger maken en veiliger gedrag van weggebruikers bevorderen. De monitoring daarvan koppelen we aan de Safety Performance Indicators (SPI's) van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, zoals opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 1: Definities van risico-indicatoren per verkeersveiligheidsdomein (bron: Kennisnetwerk SPV)

Verkeersveiligheidsdomein	Risico-indicator
1. Veilige wegen	1a. Veilige wegen (algemeen). Aandeel gemotoriseerd verkeer over wegen die als 'voldoende veilig' worden gekwalificeerd. 1b. Veilige fietsinfrastructuur. Aandeel fietsers over wegen/fietsvoorzieningen die als 'voldoende veilig' worden gekwalificeerd.
2. Veilige snelheid	Aandeel gemotoriseerd verkeer dat (per wegtype) niet harder rijdt dan de veilige snelheid en de snelheidslimiet.
3. Veilige voertuigen	Aandeel nieuwe voertuigen met de hoogste (Euro) NCAP -score.
4. Veilige verkeersdeelnemers	4a. Nuchtere bestuurders. Aandeel voertuigbestuurders dat niet onder invloed is van alcohol of drugs. 4b. Gebruik van beveiligingsmiddelen. Aandeel (bestel)automobilisten dat zowel voor- als achterin een gordel draagt. Aandeel gebruik van goedgekeurde helm en kindersitjes. 4c. Lichtvoering bij verminderde zichtbaarheid. Aandeel voertuigen (naar type) dat licht voert (per zichtconditie). 4d. Aandacht bij het verkeer. <ul style="list-style-type: none"> Aandeel bestuurders of berijders van voertuigen dat geen telefoon gebruikt tijdens het rijden. Aandeel bestuurders of berijders van voertuigen dat aangeeft in het afgelopen jaar niet in slaap dreigde te vallen tijdens ritten.
5. Hoogwaardige traumazorg	Aandeel verkeersslachtoffers dat binnen 10 minuten professionele medische zorg krijgt.

De risico-indicatoren zijn nog niet van concrete ambities voorzien. Dat gebeurt in het Regionaal Uitvoeringsprogramma SPV 2030 Fryslân. Daarin geven we ook aan welke instrumenten we inzetten, dan wel ontwikkelen, om de voortgang op de risico-indicatoren te meten.

5.4 Effectiviteit maatregelen bereikbaarheid

Met dit RMP1.0 starten we een gezamenlijk proces op dat moet leiden tot een integrale netwerkstrategie voor het bereikbaar houden van Fryslân. We willen samen met onze partners toewerken naar een optimale verknoping van de verschillende netwerken en modaliteiten. Omdat we het toekomstbeeld nog samen met de regio gaan ontwikkelen, is het nog niet mogelijk om de effectiviteit van de maatregelen op te nemen. Anders dan bij de thema's duurzaamheid en veiligheid, richten we ons bij bereikbaarheid niet op een sterke verbetering. Doel is vooral het huidige niveau van bereikbaarheid over de weg te behouden. Wel willen we bereikbaarheid over het spoor verbeteren door het netwerk uit te breiden.

5.5 Monitoring en evaluatie

Wij stellen één maal per twee jaar een voortgangsrapportage "Notitie Uitvoering Klimaatakkoord Fryslân" op. Deze notitie geeft inzicht in de uitvoering van de afspraken uit het Nationaal Klimaatakkoord in Fryslân op de volgende onderdelen:

- De ontwikkeling van broeikasgasemissies van verschillende sectoren in Fryslân vanaf 1990;
- De (verwachte) resultaten van de voorziene aanpak via de separate opgaven en programma's;
- De stand van zaken van de uitvoering van besluiten, moties en toezeggingen betreffende het Nationaal Klimaatakkoord.

In 2022 is de eerste voortgangsrapportage "Notitie Uitvoering Klimaatakkoord Fryslân" opgesteld. Deze eerste voortgangsrapportage is als nulmeting voor Fryslân beschouwd. Wij sluiten voor het RMP aan bij deze voortgangsrapportages, die éénmaal per twee jaar worden opgesteld.

Dit RMP 1.0 stellen we op in een tijd met veel onzekerheden over de ontwikkeling van de mobiliteit. Onduidelijk is bijvoorbeeld wat de langetermijneffecten van de COVID-19-pandemie en het thuiswerken

zijn op ons mobiliteitsgedrag. Op het gebied van duurzaamheid en deelmobiliteit gaan de ontwikkelingen ook razendsnel, terwijl onduidelijk is welke impact dit heeft op het mobiliteitsgedrag. Dat geldt ook voor nieuwe en zelfrijdende vervoersmiddelen en -systemen. Bovendien is de onzekere (mondiale en landelijke) economische ontwikkeling, van invloed op de mobiliteitsontwikkeling.

Mede vanwege de onzekere toekomst, gaan we zowel de provinciale ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit als de effecten van genomen maatregelen actief monitoren en evalueren. Dat doen we tweejaarlijks. De resultaten vormen de basis voor de verantwoording aan het provinciaal bestuur. En voor de actualisering van het programma. Ook gebruiken we ze om het RMP zo nodig aan te passen, als onderdeel van de beleidscyclus van de Omgevingswet. We voeren de monitoring en evaluatie op twee niveaus uit: op programma- en maatregelniveau. Voor de doelen uit het Klimaatakkoord gebruiken we een landelijke monitoring. Het ministerie van IenW monitort de voortgang van de mobiliteitsdoelen uit het Klimaatakkoord.

Onzekerheden als gevolg van economische ontwikkelingen

Fryslân vormt samen met Groningen en Drenthe de MIRT-regio Noord-Nederland. In het kader van de Integrale Mobiliteits Analyses (IMA's) die door het Rijk zijn gemaakt, krijgt in het lage economische groeiscenario Noord-Nederland te maken met krimp van de bevolking en vooral met een afname van de beroepsbevolking en de werkgelegenheid. In het hoge scenario is sprake van een lichte groei, vooral door een groei van het aantal eenpersoonshuishoudens.

Deze ontwikkeling heeft tot gevolg dat het aantal verplaatsingen in Noord-Nederland minder hard groeit dan in de rest van Nederland. Het aantal afgelegde kilometers neemt in scenario HOOG sterker toe door de toename van de verplaatsingsafstanden die het gevolg zijn van het hogere opleidings- en welvaartsniveau. Deze nieuwe verplaatsingskilometers worden vooral met de auto, trein en de e-bike afgelegd. Het gebruik van de gewone fiets neemt af. Enerzijds komt dit door de verschuiving van de fiets naar de e-bike, anderzijds door de vergrijzing. In scenario LAAG neemt als gevolg van krimp van de bevolking en werkgelegenheid de mobiliteit voor alle vervoerwijzen af behalve voor de trein en de e-bike. In scenario HOOG groeit het busvervoer nauwelijks, in het scenario LAAG is sprake van een afname. Ouderen maken meer gebruik van de e-bike en blijven tot op hogere leeftijd autorijden.

Monitoring en evaluatie op programmaniveau

Aanvullend op de landelijke monitoring ontwikkelt de RMP-programmaorganisatie een monitoringsopzet voor de regionale maatregelen (zie ook hoofdstuk 6). Belangrijk is dat de monitoring inzicht geeft in de maatregelen die we samen met onze partners uitvoeren, de voortgang van die maatregelen transparant maakt en het effect van de reductie voor de CO₂-uitstoot weergeeft.

Uitgangspunten voor de monitoringsopzet zijn:

- Eenvoudige methode voor het aanleveren van informatie;
- Communicatieve, overzichtelijke en digitale weergave van de resultaten;
- Aansluiten bij de landelijke systematiek van monitoring en evaluatie van regionale mobiliteitsprogramma's. In samenwerking met het IPO, CROW en enkele provincies wordt gewerkt aan het opzetten van een regionale monitor voor verduurzaming van de mobiliteit. De regionale monitor maakt inzichtelijk hoe effectief de maatregelen zijn en of de verduurzaming op schema ligt. Bij voorkeur sluiten we hierop aan met onze RMP-monitoring.

Monitoring en evaluatie van op maatregelniveau

Op het niveau van individuele maatregelen is het niet altijd mogelijk en zinvol om inzicht te verkrijgen in kwantitatieve effecten, zoals de gerealiseerde CO₂-reductie. Voor veel maatregelen geldt dat ze randvoorwaardelijk zijn, denk aan de ontwikkeling van laadinfrastructuur. Of dat CO₂-reductie lastig meetbaar is, omdat de effectiviteit van een maatregel samenhangt met andere inspanningen of factoren. De monitoring en evaluatie van individuele maatregelen is dan ook vooral gericht op het verkrijgen van inzicht in de werking ervan. De kernvragen hierbij zijn:

- Hoe werkt de maatregel in de praktijk?
- Wat is de voortgang en welke resultaten zijn gerealiseerd?
- In hoeverre is het aannemelijk dat de maatregel bijdraagt aan CO₂-reductie, aan de bereikbaarheid, aan de leefbaarheid en aan de gezondheid van gebieden?



6 | ORGANISATIE, PLANNING, FINANCIËN EN PROCES

6.1 Alleen samen lukt het

Het Regionaal Mobiliteitsprogramma vloeit, zoals toegelicht in hoofdstuk 1, voort uit het Klimaatakkoord. Het RMP staat voor een transitieproces van fossiele naar schone energie, maar ook een transitie van traditioneel vervoer naar nieuwe en autonome vervoerssystemen. En een transitie van een traditionele overheid naar een overheid die samen met andere overheden, maatschappelijke organisaties én de Mienskip ontwikkelingen initieert, ondersteunt, uitvoert en bijstuurt.

Nauwe samenwerking tussen de diverse overheden, maatschappelijke partners, kennisinstututen, marktpartijen en onze inwoners vormt de sleutel voor het behalen van de ambities uit het RMP. Dat vraagt wel dat eenieder het belang erkent van de noodzakelijke transitie. Voor sommigen is het beeld voor 2050 misschien te ver weg, te ambitieus of te abstract, maar er rest vanuit het klimaat feitelijk geen andere keus. De stip op de horizon ligt vast, maar over de weg ernaartoe, gaan we graag in gesprek.

We zien al enige tijd dat de manier waarop we met elkaar samenwerken verandert. Bewoners, ondernemers, bedrijven en organisaties nemen vaker zelf het initiatief om hun fysieke leefomgeving te verbeteren. Bestaande organisatieverbanden en gezagsverhoudingen zijn niet meer vanzelfsprekend. Nieuwe vormen van samenwerking en netwerken komen op en functioneren zolang ze effectief zijn. Gemeenten worden groter en krijgen meer taken. Er is behoefte aan ruimte voor lokale oplossingen (bijvoorbeeld voor de bereikbaarheid van dorpen in het landelijk gebied), zelfvoorziening en zeggenschap. Als provincie veranderen wij mee en geven we ruimte aan dit transitieproces. Bij de uitvoering van het RMP bewegen we qua rol en houding mee met de veranderende maatschappelijke verhoudingen. Enerzijds omdat dit, met de komst van de Omgevingswet, van ons wordt gevraagd. Anderzijds omdat wij veel waarde hechten aan de bijdrage van de maatschappij en – nogmaals - een actieve betrokkenheid onontbeerlijk is om te komen tot de noodzakelijke transitie.

Dit betekent bijvoorbeeld dat we zaken zullen loslaten als anderen het beter kunnen. Waar nodig zullen juist ook dicht bij onze partners gaan staan en nauw samenwerken voor het beste resultaat. Daarvoor zetten we onze kennis, kunde, middelen en bevoegdheden in. We stellen vooraf heldere kaders die ruimte bieden voor initiatieven, ontwikkelingen en lokaal maatwerk. We wisselen gemakkelijk van rol als de omstandigheden dat van ons vragen. Betrokken partijen zetten kennis, kunde en vaardigheden in om opgaven en problemen aan te pakken. In dat geval biedt de provincie vooral ondersteuning.

Onze rol in de mobiliteitstransitie

Als provincie zijn wij één speler in het geheel van netwerkpartners. De rol die we bij uitvoering van een initiatief, maatregel of actie innemen, verschilt sterk per maatregel of actie en is afhankelijk van de invloed die we kunnen uitoefenen. Vaak ligt de uitvoering van een actie bij de Mienskip, een marktpartij, een gemeente, het Rijk of een kennisinstituut. Wij zullen in dat geval per initiatief of maatregel onze rol bepalen. Die kan daarbij variëren van faciliteren en ondersteunen tot aan financieel bijdragen.

Voor de uitvoering van onderdelen van het RMP die momenteel buiten ons regulier en wettelijk takenpakket liggen, vervullen we als provincie vooralsnog een meer terughoudende rol. We laten dit vooral over aan de verantwoordelijke netwerkpartners. We zien wel een rol als het gaat om het samenbrengen van partijen om zo tot het beste resultaat te komen. Inzet van mankracht (capaciteit) door alle betrokkenen is daarbij wel bepalend, zowel intern als extern. De provincie gaat hier een aanjagende/faciliterende rol in spelen. Dit vraagt om inzet en capaciteit binnen onze eigen organisatie, maar ook bij de gemeenten en andere partijen.

Om onze werkwijze kracht bij te zetten hanteren we de participatiecyclus (zie figuur hieronder), ook gehanteerd in de POVI. De participatiecyclus omvat een aantal principes die richting geven aan het maken van keuzes voor uitvoering in plannen en programma's. We beschrijven van waaruit we willen werken, inhoudelijk en in de manier van samenwerken. Met als insteek dat we samen het gesprek aangaan en zoeken naar de juiste oplossing.

Figuur 6-1: Participatiecyclus



Gedurende het opstellen van het Regionaal Mobiliteitsprogramma Fryslân is het noodzakelijk om met enige regelmaat af te stemmen over de voortgang en resultaten van het programma. Een goed doordacht proces is van groot belang om:

- Duidelijk te maken hoe het RMP steun en versnelling kan bieden aan de duurzame energieambities van de betrokken Friese overheden.
- De complexe opgave toe te lichten en de samenhang tussen de 5 sectoren van de klimaattafel goed in beeld te brengen.
- De rollen van de verschillende overheden, bedrijven, kennisinstellingen, bewoners en andere stakeholders te verhelderen.

6.2 De weg naar 2050

In de huidige situatie is de samenwerking binnen het beleidsveld mobiliteit vooral geregeld via het OVVF¹³. Binnen deze samenwerking hebben alle (overheids-)partners de intentie zich individueel en gezamenlijk in te zetten voor het verbeteren van de Friese mobiliteit. Deze samenwerking is echter wel vrijblijvend, in die zin dat partijen autonoom zijn en er geen gezamenlijk doelen en ambities zijn. Evenmin is er sprake van een gezamenlijke aanpak, een gezamenlijk budget en juridische status voor de samenwerking.

Gezien de complexiteit en ingrijpende strekking van de opgaven waar we in het transitieproces voor staan, dienen alle partijen evenveel en structureel aandacht voor de opgaven te hebben om successen te boeken. We willen daarom onderzoeken of een minder vrijblijvende samenwerking mogelijk is, met inachtneming van de eigen verantwoordelijkheden en de politiek-bestuurlijke legitimiteit van alle partners.

Voor wat betreft de inhoudelijke uitwerking van de voorgestelde ambitie, denken wij aan een centrale rol voor een RMP-programmabureau. De leden hiervan kunnen – in lijn met de noodzaak van een nauwe samenwerking – uit diverse geledingen komen: vanuit onze provinciale organisatie, vanuit ambtelijke organisaties van de Friese gemeenten, vanuit Rijkswaterstaat en vanuit maatschappelijke organisaties en kennisinstututen. Daarnaast kunnen we voortborduren op bestaande samenwerkingsverbanden, bijvoorbeeld tussen de gemeente Leeuwarden en de provincie.

¹³ Het OVVF bestaat uit alle Friese gemeenten, de provincie Fryslân, Rijkswaterstaat en stakeholders

Een succesvolle transitie is niet alleen een zaak van overheden, ook private en maatschappelijke organisaties hebben daarin een verantwoordelijkheid. Deze partijen zullen een rol houden of krijgen bij de voorbereiding of uitvoering van specifieke thema's. We werken nog uit hoe we kunnen zorgen voor een succesvol en langdurige commitment van betrokken organisaties én de Mienskip. De reguliere processen rondom het jaarlijkse programma (onderhoudsbeleidskaders en meerjarenprogramma infrastructuur) blijven doorlopen totdat het RMP 2.0 ter vervanging van het PVVP is vastgesteld. Opgaven op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid maken een belangrijk onderdeel uit van de POVI. Het is daarom logisch om het RMP in te bedden in de beleidscyclus en het instrumentarium van de Omgevingswet en de POVI. Daarbij is het belangrijk om de afspraken vanuit het Klimaatakkoord een heldere plek te geven en uit te voeren. Door aan te haken bij overleggen, structuren en afspraken vanuit de POVI, voorkomen we dat er een wirwar aan beleids- en uitvoeringsprogramma ontstaat.

Nadat vaststelling van dit RMP, dat richting geeft aan de weg naar 2050 en kaders schept voor de uitwerking, stellen wij een nadere uitwerking voor van iedere opgave/programmaliijn de weg naar 2050. Uiteraard moet dat in stappen, zodat we kunnen bijsturen als de situatie daarom vraagt. Het maken van een doorkijkje richting 2050 of aangeven hoe de weg daarnaartoe eruitziet, vinden we weinig zinvol. Daarvoor is de wereld te complex, zijn de onzekerheden te groot en gaan innovaties te snel. We werken daarom geen scenario's uit. Wel houden we sterk de vinger aan de pols, zoals aangegeven in paragraaf 4.7. Monitoring doen we ook nu al op vele beleidsthema's, maar na vaststelling van dit RMP zullen we het monitoringsprogramma onder de loep houden en kijken op welke indicatoren we vooral (bij-)sturen. De komende tijd zien wij het volgende proces voor ons:

Eind 2022	2023	2024	2026	2028	2030
●	●	●	●	●	●
vaststellen RMP 1.0	uitwerken programmabureau, organisatie- en besluitvormingsstructuur	inrichten programmabureau uitvoering programmalijnen	Tussenevaluatie, met eventueel bijstellen programma/financiering	Tussenevaluatie, met eventueel bijstellen programma/financiering	Eerste eind-evaluatie, met bijstelling programma/doelen/financiering
	uitwerken programmalijnen (fase 1), monitoring, financiering	vaststellen RMP 2.0, inclusief programma-sturing en financiering			vaststellen RMP 3.0

Programmasturing en rol van het RMP-programmabureau

Om het RMP uit te voeren en zorg te dragen voor een bestendige inzet en waarborg van kennis en capaciteit, stellen we een programmatische aanpak voor. Onder leiding van een programmaleider, wordt de transitie voorbereid, uitgewerkt, gerealiseerd en gemonitord. Met aandacht voor onder andere:

- Uitwerken van de programmalijnen, incl. planning, financiering, tussendoelen en indicatoren.
- Uitwerken van overleg-, werk- en besluitvormingsstructuren (aansluitend op de POVI).
- Zorgdragen voor breed maatschappelijk commitment, incl. informatievoorziening, communicatie en kennisdeling.
- Monitoren voortgang en effectmeting Klimaatdoelen, en zo nodig tijdig bijsturing voorstellen.

6.3 Financiering

De uitvoering van het RMP vraagt uiteraard capaciteit en middelen. In het Klimaatakkoord zijn echter geen afspraken gemaakt over de financiering van Regionale Mobiliteitsprogramma's. Vooralsnog staan we daar in principe - samen met onze partners - voor aan de lat. We beginnen echter niet bij nul. Momenteel wordt er door ons, en door andere betrokkenen, binnen de kaders van de beschikbare middelen en capaciteit vaak al intensief gewerkt aan de in het RMP benoemde onderwerpen. Vaak zijn hiervoor al specifieke medewerkers aangesteld of programma's uitgewerkt.

Bij de financiering van het RMP kunnen we onderscheid maken tussen enerzijds proces- en personeelskosten en anderzijds de kosten voor uitvoering van programma's en maatregelen. Voor eerstgenoemde verwachten we in ieder geval in 2023 geen aanvullende middelen nodig hebben. Deze kosten kunnen we dekken uit de reguliere capaciteitsplanning en onderzoeksbudgetten. Naar verwachting geldt dit ook voor betrokken partners. Wellicht hebben we de opzet en instandhouding van een programmabureau well aanvullende middelen nodig. Dit werken we het komende jaar uit.

Financiering van maatregelen is een verantwoordelijkheid van individuele overheden en marktpartijen die, al dan niet gezamenlijk, verantwoordelijk zijn voor het realiseren van die maatregelen. Voor 2023 besteedt de Provincie Fryslân € 113,6 miljoen aan programma 2 (infrastructuur). Daarvan is € 62,6 miljoen bestemd voor het Openbaar Vervoer en € 30,4 miljoen voor de instandhouding van de provinciale infrastructuur.

€ 3,8 miljoen is gereserveerd voor nieuw beleid en verkeersveiligheid en € 16,8 miljoen voor de verbetering van de verkeersveiligheid. Wij kunnen nog niet overzien of nieuwe initiatieven uit het RMP gerealiseerd kunnen worden binnen deze financiële kaders. Of dat er extra financiële inspanningen noodzakelijk zijn. Per programmalijn wordt dit uitgewerkt en zo nodig periodiek bijgesteld. Immers, naarmate we vorderen met het uitwerken van onderdelen krijgen we ook een duidelijker beeld van de vereiste inzet van mensen, middelen en maatregelen op die onderdelen. Daarbij zal het programmabureau actief op zoek gaan naar aanvullende middelen, zoals EU- of Rijkssubsidies.

Plan-MER plichtig?

Een m.e.r.-(beoordelings)plicht geldt voor bestuursrechtelijke of wettelijke plannen en programma's die een kader stellen voor m.e.r.-(beoordelings)plichtige ontwikkelingen. Het RMP is een bestuursrechtelijk plan omdat het een afspraak is uit het Klimaatakkoord. Daarnaast krijgt het RMP voor Fryslân de status van Omgevingsprogramma op basis van de Omgevingswet.

Een uitbreiding van het spoor is een voorbeeld van een m.e.r.-plichtige ontwikkeling. Beoordeeld moet dus worden wat voor kaders gesteld worden. Het benoemen en programmeren van een ontwikkeling is nog geen kader. Dit betekent dat een m.e.r.-(beoordelings)plicht niet van toepassing is. Als er in het RMP tussentijdse keuzes ten aanzien van deze ontwikkeling worden gemaakt, of dat er bijvoorbeeld alternatieven op een kaart worden gezet, is er wel sprake van het stellen van kaders. En dus van een m.e.r.-plicht. Als er geen (nieuwe) kaders worden gesteld voor de genoemde ontwikkelingen is het zo dat in het vervolg van de uitwerking van de ontwikkeling er mogelijk een m.e.r.-(beoordelings)plicht geldt.

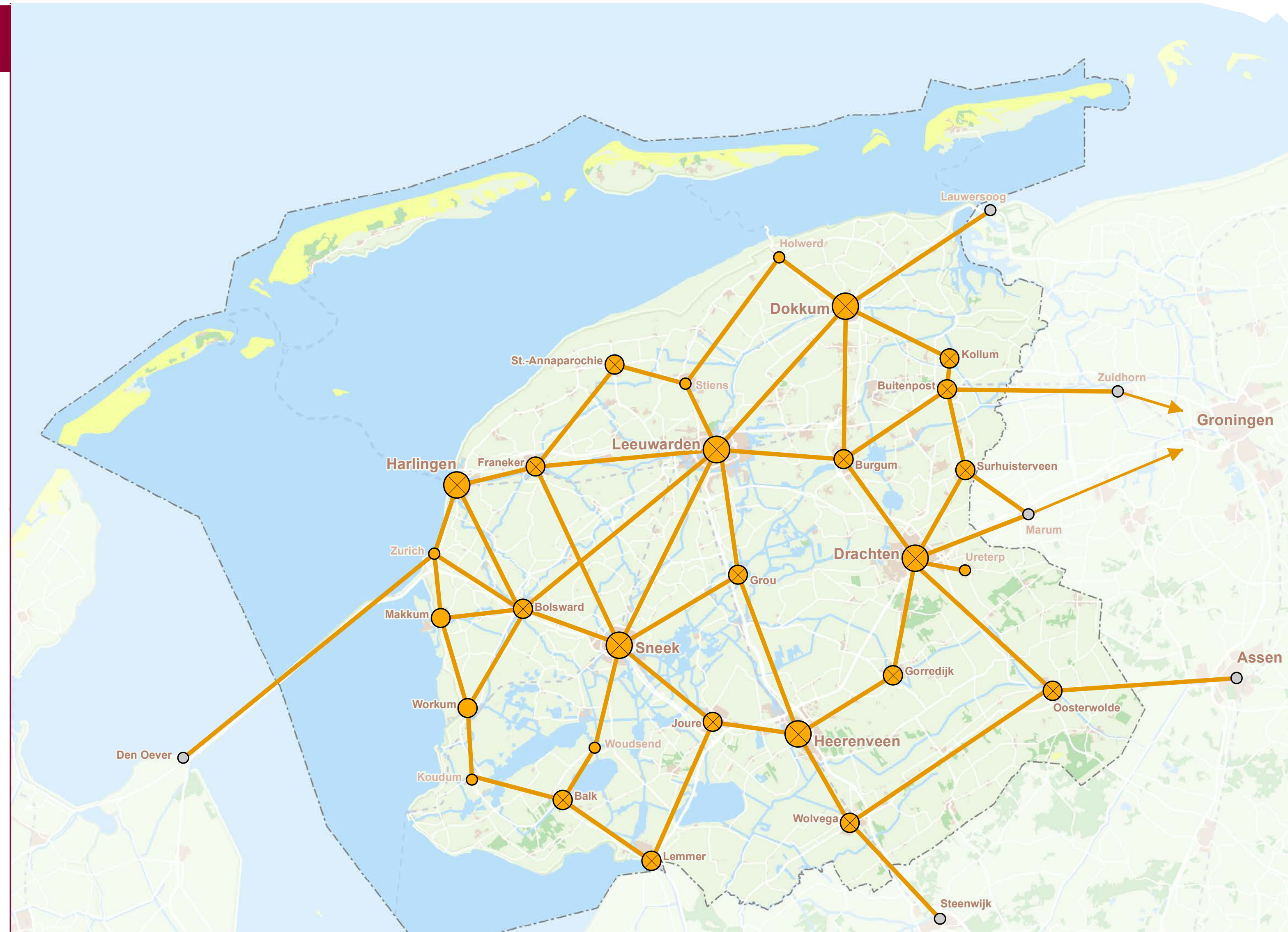
De ontwikkelingen waarbij sprake kan zijn van een m.e.r.-plicht zijn in dit RMP niet kaderstellend opgenomen. Hierdoor vervalt de noodzaak om een MER uit te voeren.

1. Netwerkkarten - Doorfietsroutes
2. Netwerkkarten - Wegen
3. Netwerkkarten - Openbaar vervoer
4. Netwerkkarten - Lelylijn
5. Netwerkkarten - Waterwegen
6. Literatuurlijst

Bijlage 1: Netwerkkaart - Doorfietsroutes

Regionaal Mobiliteitsprogramma
Doorfietsroutes
Toekomstbeeld

- Stedelijk centrum
- Regionaal centrum
- Kern
- Overig
- ⊗ Plaats met VO
- Plaats zonder VO
- Verbinding



Navolgend de onderbouwing van de netwerkkart wegen (wijzigingen ten opzichte van het PVVP).

Algemeen:

- Ritduurcriterium achten wij niet zonder meer van toepassing. Dit ook vanuit de gedachte dat we leefbaarheid en verkeersveiligheid in sommige gebieden (zoals zuidoost-Fryslân) hoger waarderen dan doorstroming;
- Onderverdeling naar regionale en interlokale GOW's is weggelaten;
- Wegen (GOW) om de overgang van SW naar ETW goed vorm te geven:
 - o Langs autowegen (100 km/uur) zijn weggehaald:
 - inprikker N910 ten oosten van Dokkum is verwijderd (N910 sluit niet meer aan op N361/DCA);
 - inprikker N361 ten zuiden van Gytsjerk is verwijderd;
 - o Langs autosnelwegen (120 km/uur) blijven intact of worden hersteld:
 - N392 tussen A32 en A7 via Âldeboarn/Tijnje (aan weerszijden een kleine inprikker);
 - N354, vanaf A6 in westelijke richting tot aan 1e kruispunt (Straatweg);
 - o Gemeentelijke wegen (GOW's) zijn (nog) niet op de kaart weergegeven:
 - Weg van A7 naar Makkum ontbreekt;
 - Wegenstructuur Leeuwarden ontbreekt;
 - Weg door Wolvega (N351) ontbreekt;
 - Noordelijke en oostelijke rondweg Sneek ontbreken;
 - Weg door Dokkum (N356) ontbreekt;
- Per weg (voor zover er een wijziging van toepassing is):
 - o N361, Dokkum – Lauwersoog: het laatste deel (vanaf Hoek van Bant tot aan sluizen) willen we afwaarderen van SW naar GOW. Dit om beter aan te sluiten bij de categorisering (ETW) zoals die door de provincie Groningen aan de N361 is gegeven vanaf de Groningse zijde;
 - o N358, Dokkumer Nieuwe Zijlen: overgang van GOW naar ETW leggen we iets zuidelijker. Dit in verband met de routestructuur (keuzemoment vanuit het zuiden richting het noorden ligt bij afslag Kwelderweg). Sluit ook beter aan op reeds uitgevoerde aanpassing kruispunt aan noordelijke zijde (Saetsenwei);
 - o N355 tussen aansluiting DCA en Leeuwarden: Het voorstel is om deze weg als Stroomweg te categoriseren;
 - o N354, Sneek – Leeuwarden: Functie (SW / GOW) is nog in onderzoek;
 - o N351, Wolvega – Oosterwolde: Afwaardering van SW naar GOW. De weg was als stroomweg gecategoriseerd (mede vanuit het ritduurcriterium). Het voorstel is om deze weg conform de huidige inrichting en dus als GOW te categoriseren:
 - Als gevolg hiervan is de N353 ook in zijn geheel afgewaardeerd van GOW naar ETW;
 - Net als het afwaarderen van de N392 ten zuiden van Gorredijk van GOW naar ETW;
 - o N919: van Weperpolder tot aan Drentse grens is afgewaardeerd van GOW tot 60 km/uur. Sluit beter aan op situatie aan Drentse kant + met de ingebruikname van de N381 willen we deze 'sluiproute' naar Assen niet als zodanig faciliteren/stimuleren middels een GOW.



Carpoolplaatsen
Beheerder

- Provincie
- Gemeente
- ▲ NS
- ◆ Rijk

Provinciale wegenstructuur

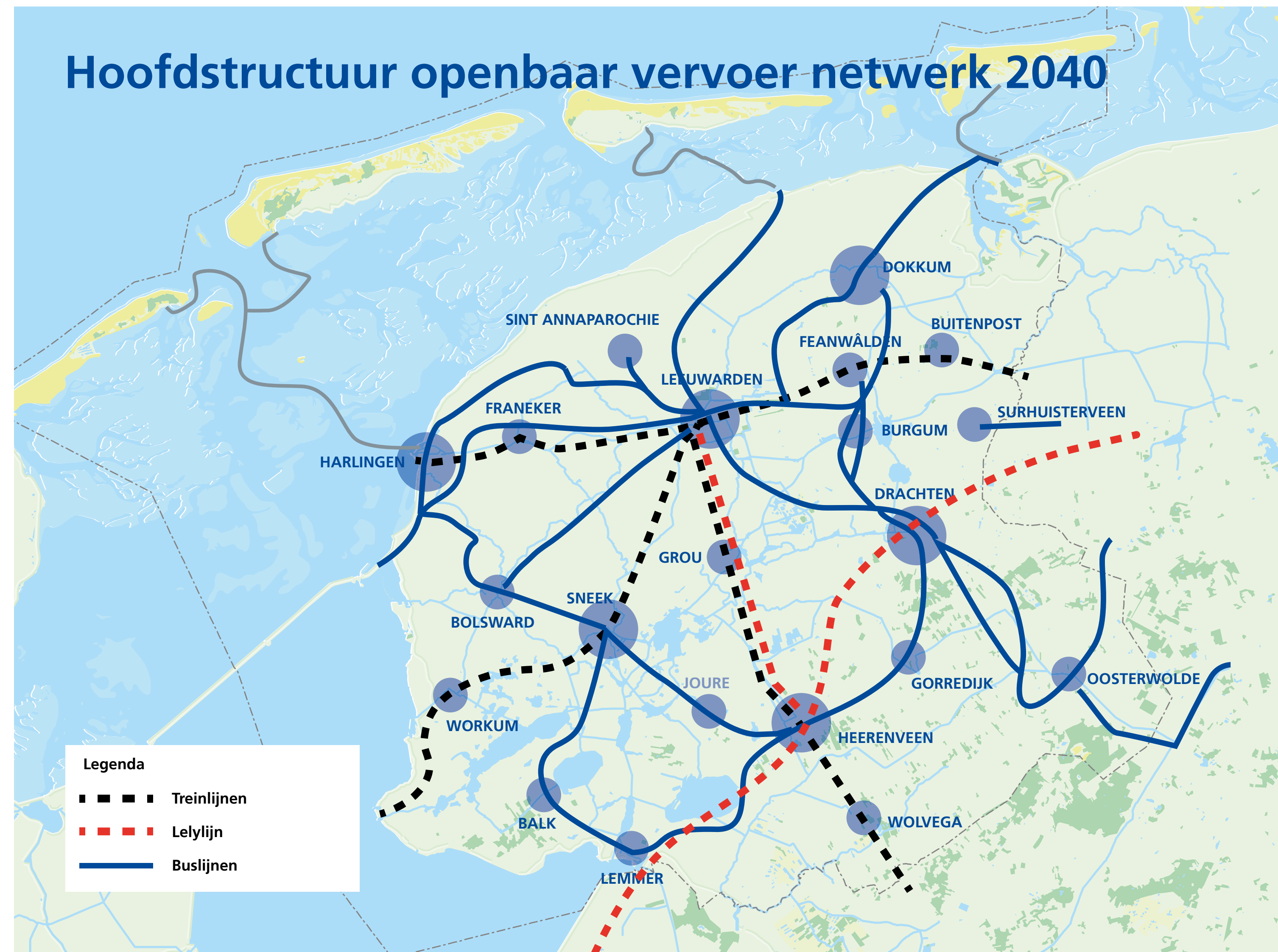
- stroomweg
- gebiedsontsluitingsweg
- erftoegangsweg
- nog in onderzoek
- overige wegen

Bron: Provincie Fryslân
Ondergrond Kadaster

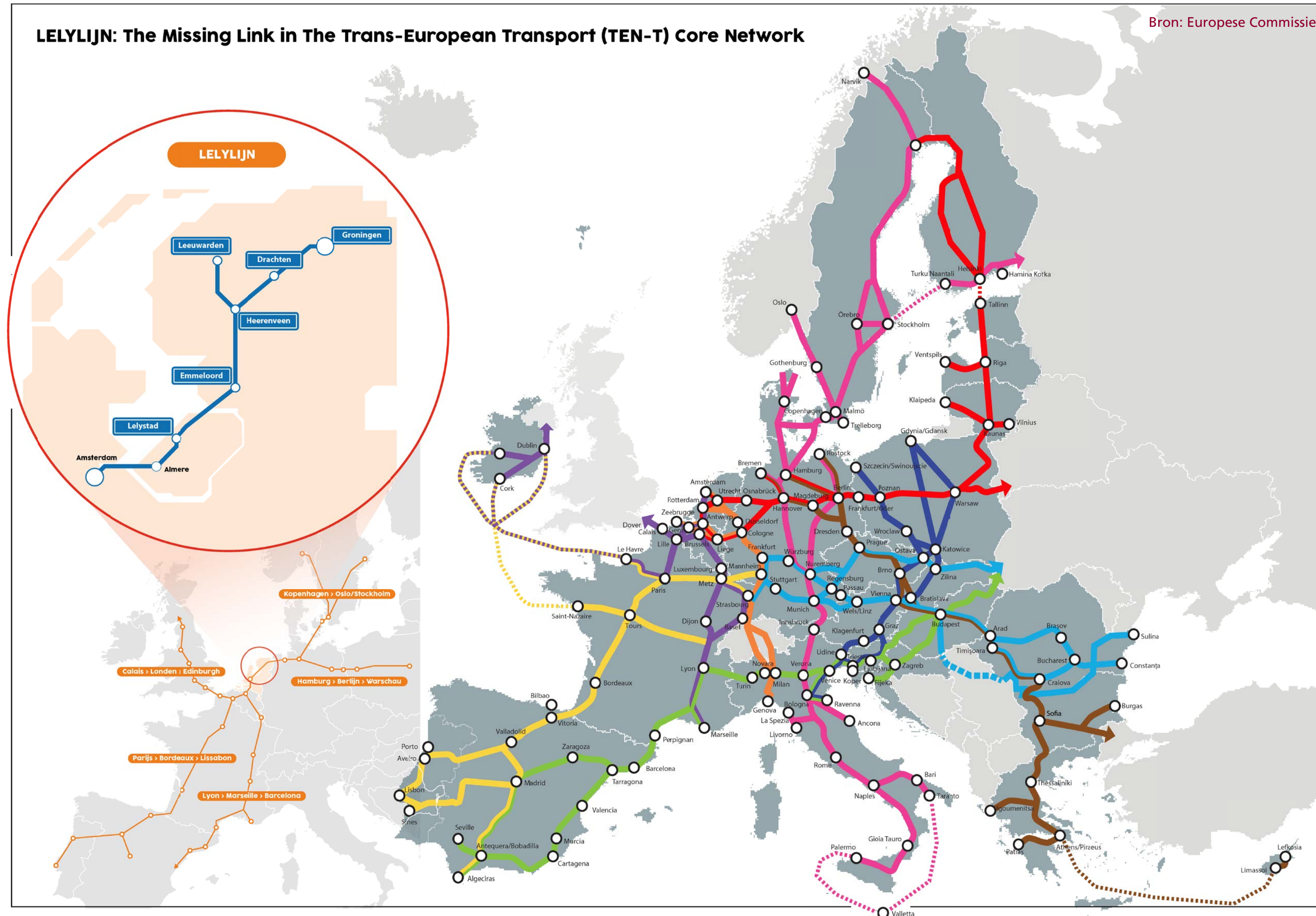
0 2 4 8 km

Bestanden zijn aan gebruiksrestricties onderhevig
13 juni 2022
Q:\Opdracht\Infrastructuur\Mobiliteit\2022\IRMP_2022\Wegenstructuur.mxd
kaart: cluster Cijfers & Kaarten

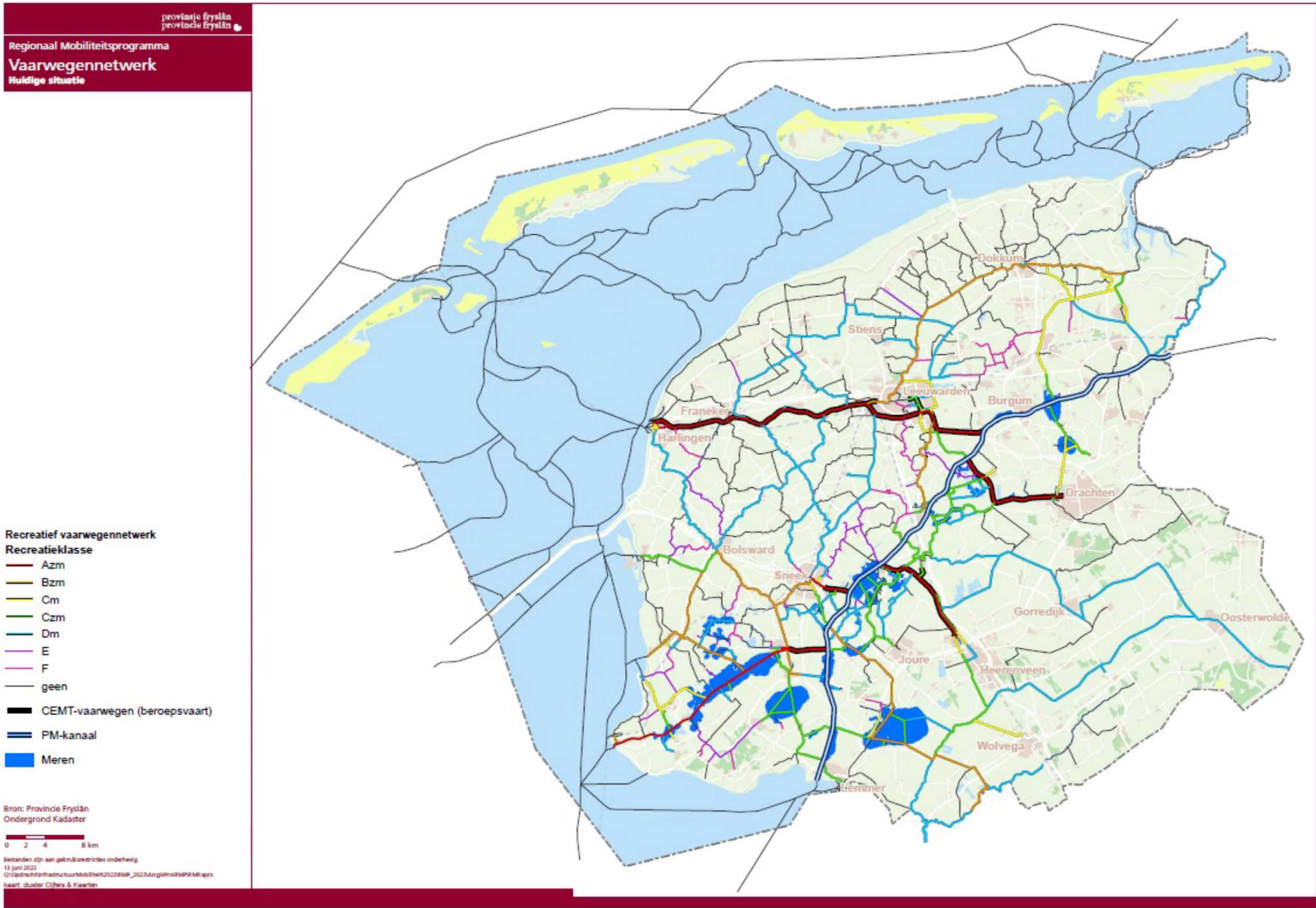
Navolgende kaart geeft globaal de OV-hoofdstructuur weer: hoe de ruggengraat van het openbaar vervoer (trein en bus) in Fryslân voor 2040 eruitziet.



Bijlage 4: Netwerkkarten – Lelylijn



Bijlage 5: Netwerkkarten - Vaarwegen



Naam stuk/ onderwerp	Bron	Datum	Passend bij thema / hoofdstuk
Klimaat akkoord hfst. Mobiliteit	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) https://www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit/documenten/publicaties/2019/06/28/klimaatakkoord-hoofdstuk-mobiliteit	28-06- 2019	Aanleiding
Doel Klimaat akkoord	Voortgangsoverleg Klimaatakkoord https://www.klimaatakkoord.nl/klimaatakkoord/vraag-en-antwoord/wat-is-het-doel-van-het-klimaatakkoord	28-06- 2019	Aanleiding
Uitvoering Klimaat akkoord	Voortgangsoverleg Klimaatakkoord Uitvoering van het Klimaatakkoord Organisatie van de uitvoering van het Klimaatakkoord Klimaatakkoord	28-06- 2019	monitoring, borging en governance
Ontwikkeling van het klimaatbeleid in Nederland	Rijksoverheid https://dashboardklimaatbeleid.nl/	2021	monitoring
Klimaat- en Energieverkenning 2021 (KEV)	Planbureau voor de Leefomgeving (coördinatie), in nauwe samenwerking met CBS, TNO en RIVM, en met bijdragen van RVO.nl en de WUR. - https://www.pbl.nl/nieuws/2021/klimaatdoel-2030-vereist-voortvarende-uitvoering-van-bestaand-en-nieuw-beleid https://www.pbl.nl/publicaties/klimaat-en-energieverkenning-2021	2021	Aanleiding en monitoring
POVI 'De Romte Diele'	Provincie Fryslân - https://www.fryslan.frl/downloads-friese-omgevingsvisie/	Vastgesteld door PS op 16-09-2020	Aanleiding
Startnotitie RMP	Provincie Fryslân - https://fryslan.notubiz.nl/vergadering/771024	Vastgesteld door PS op 21-10-2020	Aanleiding
Uitvoerings-programma V&V 2022	Provincie Fryslân - https://www.fryslan.frl/vastgesteld-uitvoeringsprogramma-verkeer-en-vervoer/	Vastgesteld door GS op 26-10-2021	Uitvoering korte termijn
Diverse V&V besluiten	Provincie Fryslân - https://www.fryslan.frl/verkeerenvervoer	divers	Vigerend beleid
Totale staat van de mobiliteits transitie	kennisplatform CROW https://www.crow.nl/duurzame-mobiliteit/home/regionaal-mobiliteitsprogramma-rmp	Actueel bijgehouden door het CROW 2022	monitoring, borging en governance
Provinciaal kaart materiaal	Provincie Fryslân - https://www.fryslan.frl/kaarten	divers	Huidige situatie
Routekaart Duurzame en Slimme Mobiliteit	Circulair Fryslân - https://circulairfriesland.frl/case/routekaart-duurzame-en-slimme-mobiliteit/	2021	Duurzame mobiliteit
SPV2030 veilig van deur tot deur	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/12/05/bijlage-1-het-strategisch-plan-verkeersveiligheid-2030-veilig-van-deur-tot-deur	05-12-2018	Veilige mobiliteit
Staande Mast Route Noord-Nederland	Varen doe je Samen https://varendoejesamen.nl/kenniscentrum/artikel/smr-noord-nederland	2022	Vaarwegen netwerk / Veiligheid
Samenwerking NNL	https://www.werkslimreisslim.nl/ - https://www.slimengroenonderweg.nl/ - https://at-north.nl/ - https://logistieknoord.nl/	2019 – 2023	Duurzame mobiliteit en samenwerking
Samenwerking	SNN - https://www.sterknoordnederland.nl/themas-standpunten/regios-beter-bereikbaar-nederland-krijgt-lucht IPO - https://www.ipo.nl/thema-s/mobiliteit/	2019 – 2023	Samenwerking
NewWays Noord-Nederland	https://go-off-road.nl/modal-shift-mind-shift-region-shift/	2022	Logistiek / Modal Shift
VNG-standpunt EU-strategie	Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) https://vng.nl/publicaties/vng-standpunt-eu-strategie-duurzame-en-slimme-mobiliteit	2021	Duurzame en slimme mobiliteit

Europa Decentraal	Kenniscentrum Europa decentraal - https://europadecentraal.nl/onderwerp/vervoer/	Sinds 2002	Europees recht en beleid
Green Deals Mobiliteit	De Green Deal aanpak is een gezamenlijk programma van de ministeries van Economische Zaken en Klimaat, Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland ondersteunt de ministeries bij de uitvoering hiervan. - https://www.greendeals.nl/thema/mobiliteit	diverse	Financiën
Strategic plan 2020-2024 – Mobility and Transport	Europese Commissie https://ec.europa.eu/info/publications/strategic-plan-2020-2024-mobility-and-transport_nl	2020 – 2024	Europa
En het EU-kader voor Stedelijke Mobiliteit 14-12-2021	https://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj8zYSNkdz3AhWI5KQKHVV-kAswQFnoECCwQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.rijksoverheid.nl%2Fbinaries%2Frijksoverheid%2Fdocumenten%2Fpublicaties%2F2021%2F12%2F14%2Ffiche-9-mededeling-eu-kader-voor-stedelijke-mobiliteit%2Ffiche-9-mededeling-eu-kader-voor-stedelijke-mobiliteit.pdf&usg=AOvVaw0SkwFA5zqhOgwoGMsH8cvf		
Tussenevaluatie Bestuursakkoord 2021	https://friesland.databank.nl/Jive/Report?id=tussenbalans	2021	Indicatoren en trends
Factsheets en publicaties	https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjojNmM2NjQyMzYtMjNjOC00NDk0LWI5NDItM2FmN2ZlNjJiNWU4IiwidCI6IjQxNGRIYjViLWQ-3ZGYtNGFIYS1hMDI1LTM4MGM5MGU0ZTcxNyIsImMiOjh9		Indicatoren en trends
Dashboards	https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjojODg1OTY0MGYtYTcwNS00ZjQwLTk5MjgtYTZhMjNjMTNmNDZjIiwidCI6IjQxNGRIYjViLWQ-3ZGYtNGFIYS1hMDI1LTM4MGM5MGU0ZTcxNyIsImMiOjh9		Indicatoren en trends
Trends Jaarstukken 2021	https://provinciale-begroting.frl/2021/planning-control/jaarstukken/trends-staat-van-fryslan/	2021	Indicatoren en trends
Staat van Fryslân 2019	https://friesland.databank.nl/Jive/Report?id=svf	2019	Indicatoren en trends
Monitor Brede Welvaart CBS	https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/regionale-monitor-brede-welvaart/indicator		Indicatoren en trends
Leven in Fryslân 2021 FSP	https://www.fsp.nl/leveninfryslan/	2021	Indicatoren en trends
KIM programma 2022	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid https://www.kimnet.nl/publicaties/werkprogrammas/2022/01/11/kim-programma-2022	2022	Nieuwe onderzoeken van kennisvragen
Mobiliteitsarmoede	https://www.datafriesland.nl/ https://www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2018/10/31/%E2%80%98mobiliteitsarmoede%E2%80%99-in-nederland-niet-of-nauwelijks-te-bepalen	2022	Mobiliteitsarmoede
Belevingsonderzoek vaarwegen	RWS - https://public.tableau.com/app/profile/ioresearch/viz/BelevingsonderzoekenRijkswaterstaat/Home#1	2021	Vaarwegen
Mobiliteitsvisie “Ferbining, mobiliteitsvisie voor Noordoost-Fryslân”	ANNO gemeenten	2020	Mobiliteitsbeleid
Effectbepaling_duurzame_mobiliteitsopties	CE Delft https://www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/application/files/5516/3153/3745/CE_Delft_200461_Effectbepaling_duurzame_mobiliteitsopties_Def_v2.pdf	2021	Effectiviteit maatregelen



Colofon

Uitgave

Provincie Fryslân

Postbus 20120

8900 HM Leeuwarden

Telefoon: (058) 292 59 25

E-mail: provincie@fryslan.frl

Foto's

Klaas Pot, provincie Fryslân

Vormgeving

Provincie Fryslân

21 december 2022