

Beleidskader Mobiliteit en uitvoeringsagenda 2024-2028

Geldend van 29-05-2024 t/m heden

Intitulé

Beleidskader Mobiliteit en uitvoeringsagenda 2024-2028

De raad van de gemeente Smallingerland,

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 26 maart 2024;

Besluit:

1. Het Beleidskader Mobiliteit en de bijbehorende uitvoeringsagenda 2024-2028 vast te stellen met dien verstande dat op pagina 12 van het beleidskader onder het kopje 'Prive- auto & logistiek' het eerste punt ('parkeren voor auto's wordt waar mogelijk gebundeld aan de randen van woongebieden in combinatie met het aanbieden van deelmobiliteit') geschrapt wordt en dit onderwerp terug te laten komen bij de behandeling van het parkeerbeleidsplan door de raad.

De uitvoering wordt jaarlijks afgewogen in de Kadernota.

VOORAF

In 2022 is de omgevingsvisie Smallingerland vastgesteld. In de omgevingsvisie wordt bereikbaarheid als belangrijke overkoepelende opgave voor de gemeente Smallingerland beschouwd. Mobiliteit kan worden gezien als de bloedsomloop van de samenleving. Goede, betaalbare en toegankelijke mobiliteit voor alle inwoners en bezoekers van de gemeente Smallingerland zijn van groot maatschappelijk belang.

Voor Smallingerland geldt dat de behoefte van verplaatsingen van personen en goederen in de komende jaren naar verwachting blijft stijgen. In de omgevingsvisie wordt daarbij het belang van de transitie naar een duurzamer en gezonder vervoerssysteem benadrukt. Hier ligt voor de komende jaren een grote opgave. Maar ook op een ander vlak ligt er een grote uitdaging; in de afgelopen jaren is het, ondanks alle inspanningen, niet gelukt om de doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid te verwezenlijken.

Deze trends en ontwikkelingen zijn aanleiding om de uitgangspunten uit de omgevingsvisie te vertalen in een beleidskader voor mobiliteit in de gemeente Smallingerland. In voorliggend Beleidskader Mobiliteit geven we de koers aan, waarlangs in de komende jaren vorm wordt gegeven aan duurzame, veilige en inclusieve mobiliteit in de gemeente Smallingerland. Het beleidskader gaat vergezeld van een uitvoeringsagenda, waarin is beschreven hoe in de periode 2024 tot 2028 concreet vorm wordt gegeven aan de doelen die worden beschreven in het beleidskader.

Leeswijzer

De Inleiding van voorliggend beleidskader beschrijft de context en achtergronden van het mobiliteitsbeleid voor de komende jaren. In Deel I worden vervolgens de belangrijkste doelen en uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid beschreven. In Deel II worden deze doelen en uitgangspunten van beleid nader uitgewerkt aan de hand van zeven mobiliteitsopgaven. Ten slotte worden in Deel III van het beleidskader de projecten, maatregelen & activiteiten beschreven die de komende jaren prioriteit krijgen om de gemeentelijke mobiliteitsdoelen te behalen.

INLEIDING

Context & achtergronden

In 2022 is de omgevingsvisie van de gemeente Smallingerland vastgesteld. In de omgevingsvisie wordt bereikbaarheid als belangrijke overkoepelende opgave voor de gemeente Smallingerland gedefinieerd. Mobiliteit kan worden gezien als de bloedsomloop van de samenleving. Goede, betaalbare en toegankelijke mobiliteit voor alle inwoners en bezoekers van de gemeente Smallingerland zijn van groot maatschappelijk belang. Ook wordt in de omgevingsvisie het belang van de transitie naar een duurzamer en gezonder vervoerssysteem benadrukt. In het coalitieakkoord (2022-2026) is dit bekrachtigd met het streven om de komende jaren meer in te zetten op de fiets, en minder op de auto. Voor de opgave bereikbaarheid wordt in de omgevingsvisie een toekomstbeeld op hoofdlijnen geschetst.

De omgevingsvisie van de gemeente Smallingerland kent een planhorizon voor het jaar 2040. Voor de kortere termijn liggen er met het klimaatakkoord echter heldere landelijke doelstellingen en afspraken om de verduurzaming van de mobiliteit in de komende jaren te versnellen. Hier ligt dus een grote opgave, ook voor de gemeente Smallingerland. Van overheden wordt verwacht dat zij de transitie naar minder, groenere én efficiëntere vormen van mobiliteit stimuleren en faciliteren, onder andere met een passend en dekkend aanbod van laadinfrastructuur en deelmobiliteit, lokale wet- en regelgeving en een slimme ruimtelijke ordening. De omgevingsvisie en het klimaatakkoord vormen aanleiding om tot een actueel beleidskader voor mobiliteit in de gemeente Smallingerland te komen.

De vaststelling van de nieuwe omgevingsvisie en het klimaatakkoord vormen hiervoor echter niet de enige aanleiding. De wereld om ons heen verandert namelijk in hoog tempo. En sinds de coronaperiode kijken we meer flexibel naar de plekken waar we werken en waar we wonen. De verwachte afname van verplaatsingen als gevolg hiervan is echter niet uitgekomen. Recente landelijke cijfers laten zien dat het autobezit en het autogebruik in de afgelopen jaren zelfs is gestegen. Mede door de ambities van Smallingerland op het gebied van woningbouw en bedrijvigheid zal het aantal verplaatsingen van personen en goederen in de komende jaren in Smallingerland naar verwachting blijven stijgen.

Doelen, opgaven en leidende principes van de omgevingsvisie

De omgevingsvisie van de gemeente Smallingerland gaat uit van drie leidende principes: duurzaam (energie, klimaatadaptatie en circulariteit), inclusief en identiteit.

Deze principes vormen de leidraad om de volgende doelen te bereiken:

- ✓ In 2040 is Smallingerland een gemeente waar inwoners gezond kunnen leven.
- ✓ In 2040 is Smallingerland een gemeente waar we ons veilig kunnen voelen.
- ✓ In 2040 is Smallingerland een aantrekkelijke gemeente.
- ✓ In 2040 is er in Smallingerland en haar omliggende regio's voldoende werk voor iedereen.

Om dit toekomstbeeld voor 2040 waar te kunnen maken werkt Smallingerland aan vier opgaven:

- ✓ Versterken van de positie van Drachten als regionaal verzorgingsgebied;
- ✓ Versterken van Drachten als stad voor innovatieve maakindustrie;
- ✓ Versterken van levendige, aantrekkelijke wijken en dorpen;
- ✓ Versterken van de kwaliteit van het buitengebied

Ook op een ander vlak ligt er een grote opgave. In de afgelopen jaren is het, ondanks alle inspanningen, niet gelukt om de doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid te verwezenlijken. Door verschillende maatschappelijke trends en ontwikkelingen, waaronder de vergrijzing en de opkomst van nieuwe vormen van mobiliteit, zien we dat het aantal verkeersongevallen in de afgelopen jaren in Nederland helaas toeneemt. Deze ontwikkeling brengt veel persoonlijk leed en hoge maatschappelijke kosten met zich mee. Deze trend vraagt om extra aandacht en een impuls in de aanpak van de verkeersonveiligheid in de gemeente Smallingerland.

In toenemende mate staat landelijk de dominante positie van de auto in onze samenleving ter discussie. De auto heeft in de afgelopen eeuw op grote schaal bijgedragen aan bereikbaarheid en welvaart, ook in Smallingerland (zie ook kader hieronder). In de afgelopen jaren worden we ons echter steeds meer bewust van de keerzijde van de dominante positie van de auto. Bijvoorbeeld op het gebied van leefbaarheid, verkeersveiligheid, ruimtebeslag, gezondheid en milieubelasting. In de afgelopen jaren heeft, mede daardoor, de fietser in toenemende mate aandacht gekregen. Landelijk krijgt het belang van het verbeteren van de positie van de voetganger steeds meer aandacht; zowel vanuit het perspectief van duurzaamheid en veiligheid, maar tevens vanwege het maatschappelijk belang van toegankelijkheid, gezondheid en welbevinden. Sinds de corona-periode is ook het recreatieve belang van lopen flink toegenomen.

De auto als de maat der dingen....

Er zijn weinig fenomenen die zo'n bepalende invloed op de openbare ruimte hebben gehad als de opkomst van de auto. Zo ook in Drachten. In 1950 vestigde Philips zich in Drachten. Dit betekende destijds voor de gemeente een grote economische impuls en leidde tot een omvangrijke bevolkingstoename. Deze sterke groei van het inwoneraantal vanaf de jaren 50 ging gepaard met een snelle uitbreiding van Drachten. De auto werd in deze periode gezien als symbool van vooruitgang en welvaart; in ruimtelijke plannen werd de auto ruim baan gegeven. Dit vertaalde zich destijds in zeer ruime wegprofielen en veel ruimte voor parkeren. Kruispunten en verkeersknooppunten werden aangepast voor een hogere snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Het ging om doelmatige en efficiënte ontwerpen voor het groeiende aantal auto's. Sluipenderwijs gingen verkeer en verkeersinfrastructuur grote delen van de openbare ruimte overheersen en sneeuwde de positie van voetgangers en fietsers onder. Vanaf de jaren '90 van de vorige eeuw ontstond landelijk echter steeds meer een besef van de negatieve effecten van de dominante positie van de auto in het straatbeeld en nemen sindsdien steeds meer steden afscheid van de autologica.

Beleidskader Mobiliteit

De omgevingsvisie, het klimaatakkoord en het coalitieakkoord (2022-2026) vormen samen met de hierboven geschetste trends en ontwikkelingen aanleiding om de uitgangspunten uit de omgevingsvisie uit te werken in een beleidskader voor mobiliteit in de gemeente Smallingerland. Het beleidskader Mobiliteit geeft de koers aan waarmee in de komende jaren vorm wordt gegeven aan duurzame, veilige en inclusieve mobiliteit in de gemeente Smallingerland. Het beleidskader kent een planhorizon van circa 10 jaar, en bevat uitgangspunten voor de toetsing van plannen en initiatieven. De uitwerking van het beleidskader vindt plaats aan de hand van zeven mobiliteitsopgaven. Hierbij wordt aangehaakt op de leidende principes en de doelen en opgaven uit de omgevingsvisie. We beschouwen daarbij ook het Regionale MobiliteitsProgramma (RMP) van de provincie Fryslân, vastgesteld in 2022, als kader voor het gemeentelijke mobiliteitsbeleid.



De fiets en de voetganger als maat der dingen in het centrum van Drachten

Samenhang met ander gemeentelijke beleidsvelden

Mobiliteit vormt een belangrijke functie in de openbare ruimte. Het ruimtebeslag van verkeer is groot. De klimaatverandering, de energietransitie en gewijzigde maatschappelijke inzichten leiden tot een toenemende druk op de openbare ruimte. Zo is er een steeds groter wordende ruimteclaim (zowel ondergronds, als bovengronds) voor maatregelen op het gebied van klimaatadaptatie, vergroening, biodiversiteit en de warmtetransitie. Dit dwingt ons om afwegingen over het gebruik en de inrichting van de openbare ruimte in onderlinge samenhang te beschouwen en zorgvuldig af te wegen. Voorliggend beleidskader kent dan ook sterke samenhang met andere gemeentelijke visies, kaders en plannen, waaronder:

- ✓ Duurzaamheidsvisie
- ✓ Sociale koers
- ✓ Centrumvisie Drachten
- ✓ Klimaatadaptatieplan
- ✓ Ruimtelijke Ontwikkelstrategie Drachten
- ✓ Toekomstplan de Haven

De gemeente staat daarnaast voor een grote vervangingsopgave (riolering, wegverhardingen, etc.). Deze opgave geeft aanleiding om meer gebiedsgewijs en integraal naar opgaven in de openbare ruimte te kijken. Het beleidskader biedt daarvoor uitgangspunten met betrekking tot mobiliteit.

Van beleidskader naar uitvoeringsagenda

Voorliggend beleidskader gaat vergezeld van een uitvoeringsagenda, waarin wordt beschreven hoe we in de komende vijf jaar concreet vormgeven aan de doelen, zoals beschreven in het beleidskader. Voor een deel van de in deze uitvoeringsagenda opgenomen projecten is financiële dekking beschikbaar binnen de gemeentelijke begroting. Voor projecten waarvoor nog geen (of nog onvoldoende) dekking is binnen de begroting, worden voorstellen gedaan in het kader van de reguliere begrotingscyclus van de gemeenteraad. Dit geldt tevens voor de organisatie van voldoende kennis en capaciteit om de beschreven doelen te realiseren.

Waar mogelijk wordt in aanvulling op gemeentelijke middelen gebruik gemaakt van bijdragen van het Rijk. Zo is er in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid een rijksbijdrage mogelijk voor maatregelen in het kader van het verbeteren van de verkeersveiligheid. Ook zijn er naar aanleiding van het klimaatakkoord voor gemeenten in de komende jaren rijksmiddelen beschikbaar voor de inzet van kennis en capaciteit voor de intensivering van klimaatmaatregelen, waaronder voor de uitrol van laadinfrastructuur en deelmobiliteit. We streven ernaar om naast de aangegeven mobiliteitsprojecten werkzaamheden in het kader van de vervangingsopgave binnen de gemeente aan te grijpen om de weginrichting zo optimaal en verkeersveilig mogelijk

te maken. Ook bij andere fysieke projecten binnen de gemeente, bijvoorbeeld in het kader van klimaatadaptatie, wordt ernaar gestreefd om – waar relevant – de verkeerskundige uitgangspunten, zoals verwoord in het voorliggende beleidskader integraal te betrekken in planvorming en uitvoering.

Bij de uitvoering van maatregelen op het gebied van mobiliteit, bijvoorbeeld in het kader van de aanpak van verkeersveiligheid of de wijkgerichte aanpak (combinatie vervangingsopgave kapitaalgoederen, klimaatadaptatie en mobiliteit) worden belanghebbenden betrokken bij de planvorming en de uitvoering ervan. Afhankelijk van de situatie wordt bepaald in welke mate, en in welke vorm, participatie daarbij passend is.

Totstandkoming beleidskader mobiliteit

De omgevingsvisie, het klimaatakkoord en het coalitieakkoord (2022-2026) vormen belangrijke bouwstenen voor het beleidskader mobiliteit van de gemeente Smallingerland. In juni 2023 is de gemeenteraad van de gemeente Smallingerland geïnformeerd over de contouren van het nieuwe mobiliteitsbeleid en het vervolgproces. Bij de uitwerking van het mobiliteitsbeleid zijn verschillende stakeholders betrokken. In februari 2024 is tijdens een bijeenkomst en tijdens een aantal separate overleggen met vertegenwoordigers van diverse organisaties en doelgroepen van gedachte gewisseld over het mobiliteitsbeleid voor de komende jaren. Een overzicht van de deelnemers aan deze overleggen en hun inbreng is opgenomen in bijlage I.

DEEL I NAAR DUURZAME, VEILIGE EN INCLUSIEVE MOBILITEIT IN DE GEMEENTE SMALLINGERLAND

De Omgevingsvisie van de gemeente Smallingerland gaat uit van drie leidende principes: duurzaam (energie, klimaatadaptatie en circulariteit), inclusief en identiteit. Deze principes zijn voor de opgave bereikbaarheid (mobiliteit) nader uitgewerkt:

In de komende jaren geven we vorm aan duurzame, veilige en inclusieve mobiliteit in de gemeente Smallingerland.

Hieronder is aangegeven welke doelen we daarmee beogen en hoe we deze doelen willen bereiken.

Naar duurzame en gezonde mobiliteit

In de omgevingsvisie wordt bereikbaarheid als belangrijke overkoepelende opgave voor de gemeente Smallingerland gedefinieerd. Goede, betaalbare en toegankelijke mobiliteit voor alle inwoners en bezoekers van de gemeente Smallingerland zijn van groot maatschappelijk belang. Circa 30% van de CO₂-uitstoot wordt op dit moment veroorzaakt door mobiliteit. Van overheden wordt verwacht dat de zij daarom de transitie naar minder, groenere en efficiëntere vormen van mobiliteit stimuleren en faciliteren. In 2030 moet de CO₂-uitstoot in Nederland met ten minste 55% zijn gedaald als opmaat naar een klimaatneutraal Nederland in 2050. In lijn met de afspraken uit het nationale klimaatakkoord (2019) is de doelstelling is om in de gemeente Smallingerland in 2050 te komen tot emissievrije mobiliteit.

DOELSTELLING: In 2050 is alle mobiliteit in Smallingerland emissievrij.

Om deze transitie vorm te geven zetten we in op drie sporen:

- ✓ het beperken van niet-duurzame vormen van verplaatsen
- ✓ het stimuleren van alternatieve, meer duurzame vormen van mobiliteit
- ✓ het verduurzamen van de bestaande (auto)mobiliteit

Om het aantal niet-duurzame vormen van verplaatsen te beperken en alternatieve, meer duurzame vormen van mobiliteit te simuleren zetten we in op een slimmere ruimtelijke ordening, waarbij we in toenemende mate afscheid nemen van de auto-logica. In plaats daarvan zetten we meer in op het stimuleren van actieve en gezonde vormen van mobiliteit, zoals lopen en fietsen, maar ook het stimuleren van het gebruik van deelmobiliteit, openbaar vervoer en digitale mobiliteit. Op deze manier stimuleren en faciliteren we het terugdringen van het bezit en het gebruik van de “eigen” auto.

Tegelijkertijd blijft automobilititeit voor bepaalde verplaatsingen en doelgroepen binnen de gemeente een belangrijke vorm van mobiliteit, met name in het buitengebied en in de dorpen. Ook voor de bedrijventerreinen is een goede bereikbaarheid voor auto- en vrachtverkeer een essentiële voorwaarde voor een aantrekkelijk vestigings- en investeringsklimaat in de gemeente Smallingerland.

Binnen verblijfsgebieden zien we de voetganger en de fietsers als de maat der dingen. Bij de (her)inrichting van verblijfsgebieden waarin wordt gewoond, gewerkt, gewinkeld en/of wordt gerecreëerd, vormen verblijven, lopen en fietsen de leidende ontwerpprincipes. Duurzaamheid, gezondheid, leefbaarheid, aantrekkelijkheid en welbevinden zijn hier minstens zo belangrijk, als (auto)bereikbaarheid. Bij ruimtelijke ontwikkelingen hanteren we daarom het STOMP-principe, waarbij de voetganger en fietser de leidende ontwerpprincipes zijn (zie ook bladzijde 10).

Binnen Drachten, maar tevens op afstanden tot circa 20 kilometer is de (elektrische) fiets een goed alternatief voor het gebruik van de auto. We zetten daarom in op een netwerk van veilige, aantrekkelijke en comfortabele fietsverbindingen tussen de regio, de omliggende dorpen en Drachten, maar ook in Drachten zelf.

De kracht van het centrum van Drachten wordt mede gevormd door een goede (auto)bereikbaarheid. In en rondom het centrum van Drachten bouwen we in de komende jaren de huidige dominante positie van het autoverkeer in de openbare ruimte af ten gunste van meer verblijfskwaliteit en meer ruimte voor actieve en gezonde vormen van mobiliteit. Een hoogwaardig aanbod van stallingsvoorzieningen voor fietsers en het weren van onnodig doorgaand autoverkeer en vrachtverkeer (zowel in tijd en plaats, als naar mate van uitstoot) in het centrum van Drachten is daar in de toekomst onderdeel van.

We houden daarbij oog voor het waarborgen van een goede autobereikbaarheid van het centrum. Een meer sturend parkeerregime door middel van differentie in tariefstelling en maximale parkeerduur in en rondom het centrum van Drachten biedt betere mogelijkheden om verkeersstromen en het gebruik van de bestaande parkeervoorzieningen te beïnvloeden (de juiste auto, op de juiste plek, op het juiste moment).

In toenemende mate speelt deelmobiliteit een rol als mogelijk alternatief voor het gebruik en bezit van eigen vervoersmiddelen. Inmiddels worden in Smallingerland al op kleine schaal deelauto's en deelfietsen aangeboden. We faciliteren en stimuleren het aanbieden van innovatieve deelmobiliteitsconcepten door derden, bij voorkeur als aanjager voor lokale economische ontwikkeling. We hebben daarbij aandacht voor de mogelijke hinder en overlast van dergelijke vervoersconcepten, bijvoorbeeld als gevolg van het stallen van deervoertuigen in de openbare ruimte.

We zetten in op de (door)ontwikkeling van de bestaande mobiliteitsknooppunten, waarin verschillende vormen van vervoer en voorzieningen worden gebundeld. Dit gaat in de eerste plaats om de huidige transferpunten Transferium-Oost, Van Knobelsdorffplein en Carpool-Noord (bij de aansluiting N31-N369). We streven daarbij naar een betere bereikbaarheid van de bedrijventerreinen met het openbaar vervoer. Ook onderzoeken we of op termijn ook kleinschaligere transferpunten in Drachten en in de dorpen binnen de gemeente kunnen bijdragen aan een aantrekkelijk mobiliteitsaanbod. Op termijn zal een mogelijk nieuw treinstation Drachten aan de Lelylijn uitgroeien tot belangrijk mobiliteitsknooppunt voor de gehele regio.

Om de bestaande (auto)mobiliteit te verduurzamen, is het noodzakelijk om voertuigen op fossiele brandstoffen uit te faseren. We zien hierbij de grootste kansen in de elektrificatie van de automobilititeit. We faciliteren deze transitie door het aanbieden van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen binnen de gemeente Smallingerland. Eén van de grootste uitdagingen hierbij is de krappe capaciteit op het elektriciteitsnet in Smallingerland. Naast elektrificatie, zien we waterstof als alternatieve brandstof, met name voor de logistieke sector.

We stimuleren duurzame vormen van logistiek vervoer binnen de gemeente. Hiervoor zetten we onder andere in op het ontsluiten van bedrijven via het water door de realisatie een klasse-Va vaarweg naar Drachten. Tenslotte stimuleren we werkgevers in de gemeente Smallingerland tot duurzamer reisgedrag door werknemers.

Veilige mobiliteit

We zetten in Smallingerland onverminderd in op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Landelijk heeft de aanpak van de verkeersonveiligheid vorm gekregen in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Dit beleid kent een risico-gestuurde aanpak en dwingt ons om anders naar verkeersveiligheid en verkeersrisico's te kijken. In lijn met het nationale Strategisch Plan Verkeersveiligheid (2018) is daarbij de achterliggende doelstelling om in 2050 te komen tot 0 verkeersdoden en ernstige verkeersslachtoffers.

DOELSTELLING: In 2050 zijn er géén verkeersdoden en ernstige verkeersslachtoffers in de gemeente Smallingerland.

Om de verkeersveiligheid te verbeteren werken we daarom proactief aan het verlagen van verkeersveiligheidsrisico's. We nemen verkeersmaatregelen daar waar de risico's het grootst zijn, én waar deze het meeste effect hebben. De aanpak in Smallingerland is er daarbij op gericht om verkeersongevallen te voorkomen. Daarvoor is het noodzakelijk dat het verkeerssysteem zo is ingericht dat het tot veilig gedrag en veilig samengaan van de verschillende soorten verkeer en vervoer leidt.

We volgen in Smallingerland de landelijke trend waarbij de komende jaren het aantal wegen binnen de bebouwde kom waarop 30km de norm is, verder wordt uitgebreid. Hierbij hanteren we het principe '30km, tenzij...'. Deze maatregel draagt niet alleen bij aan de verkeersveiligheid, maar leidt ook tot een betere leefbaarheid rondom weginfrastructuur.

Gedeelde ruimte

Rond 2000 liep de gemeente Smallingerland voorop in het anders denken over verkeer en de plaats van de auto in de openbare ruimte. Samen met de provincie Fryslân en een aantal andere Friese gemeenten werden destijds experimenten uitgevoerd om te onderzoeken op welke wijze met een andere inrichting van de openbare ruimte verkeersveiliger gedrag kan worden gestimuleerd. Maar ook hoe daarmee openbare ruimtes aantrekkelijker gemaakt kunnen worden. Deze werkwijze, die uitging van een geïntegreerde aanpak vanuit zowel de verkeerskunde als de stedenbouwkunde en de landschapsarchitectuur, werd wereldwijd bekend onder de naam Shared Space. Drachten stond in die jaren in het middelpunt van nationale en internationale aandacht van de vakwereld. Inmiddels is dit inrichtingsprincipe op vele plaatsen in Nederland, en daarbuiten, toegepast. Daarmee zijn ook de toepassingsmogelijkheden en de verkeerskundige en maatschappelijke grenzen aan de toepassing van Shared Space beter in beeld gekomen. We zien voor de toekomst deze toepassingsmogelijkheden in beginsel in verblijfsgebieden waarin de rol van de auto beperkt is (zie ook STOMP als leidend ontwerpprincipe).

Mobiliteit voor iedereen

Een passende en inclusieve mobiliteit is een belangrijke voorwaarde om mee te kunnen (blijven) doen in de samenleving. We streven daarom naar een mobiliteitssysteem waarin mobiliteit voor iedereen toegankelijk en betaalbaar is, en vervoersarmoede zoveel mogelijk wordt tegengegaan. De achterliggende doelstelling is om alle inwoners van Smallingerland op een passende wijze te voorzien in de mobiliteitsbehoefte voor scholing, werk of privédoeleinden. Dit betekent dat inwoners die niet zelf over een vervoersmiddel kunnen beschikken, gebruik moeten kunnen maken van een toegankelijk en betaalbaar aanbod van vervoersvoorzieningen. Dit kan gaan om regulier openbaar vervoer, maar ook om kleinschalige vervoersinitiatieven of om deelvervoer.

De druk op de openbare ruimte neemt toe. Hierdoor komt ook de toegankelijkheid van de openbare ruimte steeds meer onder druk te staan. Omdat het van groot belang is dat inwoners en bezoekers van de gemeente Smallingerland mobiel zijn, én mobiel blijven, hebben we aandacht voor een goede en veilige toegankelijkheid van de openbare ruimte voor rollator- en rolstoelgebruikers en mensen met een visuele handicap. We besteden hierbij specifiek aandacht aan een goede en veilige overstekbaarheid van drukke wegen voor alle voetgangers.

DOELSTELLING: Alle inwoners van Smallingerland worden op passende wijze voorzien in de mobiliteitsbehoefte voor scholing, werk of privédoeleinden.

STOMP als leidend ontwerpprincipe

We hanteren in Smallingerland het STOMP-principe, waarbij de voetganger en de fietser de leidende ontwerpprincipes zijn. Door ruimtelijke functiemenging en compactheid ontstaan goed beloofbare gebieden (Stappen). Samen met fietsen (Trappen) hebben dit type verplaatsingen op de kortere afstanden de voorkeur, omdat dit gezonde, veilige en schone verplaatsingen zijn. Voor lopen en fietsen creëren we daarom aantrekkelijke, veilige en kortsluitende routes. Voor langere afstanden bieden de fiets, Openbaar vervoer en deelmobiliteit uitkomst als schone en ruimte-efficiënte vervoerswijzen. In toenemende mate is het mogelijk om een reis van A naar B te plannen, te boeken en te betalen via apps (Mobility as a Service). Deze ontwikkelingen maakt het gebruik van openbaar vervoer en deelvervoer steeds makkelijker.



De fietser als de maat der dingen

Ten slotte vormt de Privéauto het sluitstuk van het vervoersaanbod. Dit wil niet zeggen dat er geen plek meer mag zijn voor auto's. Wel krijgt de auto een minder dominante plek in de directe woon- en leefomgeving. Voor de auto reserveren we in deze gebieden, indien mogelijk, minder ruimte, zodat meer ruimte overblijft voor bijvoorbeeld voetgangers, fietsers, verblijf, waterberging en groen. Dit betekent onder andere dat parkeren vaker geclusterd op loopafstand wordt georganiseerd, breedtes van wegen voor het autoverkeer zoveel mogelijk worden beperkt, openbare ruimtes in de toekomst vaker autoluw of autovrij worden ingericht én dat automobilisten niet altijd gebruik kunnen maken van de meest korte, snelle en directe routes door woon- en leefgebieden. De maximaal toegestane rijsnelheid in deze gebieden is 30km/u. In woonstraten zonder voetgangersvoorzieningen en relatief lage verkeers-intensiteiten werken we toe naar een snelheid van maximaal 15km/u.

Hieronder is het STOMP-principe nader vertaald in een aantal concrete uitgangspunten voor het ontwerp en de (her)inrichting van bestaande en toekomstige woongebieden binnen de gemeente Smallingerland.

COMPACTE & GEMENGDE GEBIEDEN

- een gemengd en divers woonaanbod en dagelijkse voorzieningen op loopafstand beperkt het aantal verplaatsingen per auto.
- flexibele inrichting van openbare ruimte, zodat het gebruik kan meebewegen met veranderende behoeften (denk aan klimaatadaptatie, vergroening, verblijven, parkeren, etc.).
- verdichting van wonen en werken rondom OV-knooppunten.

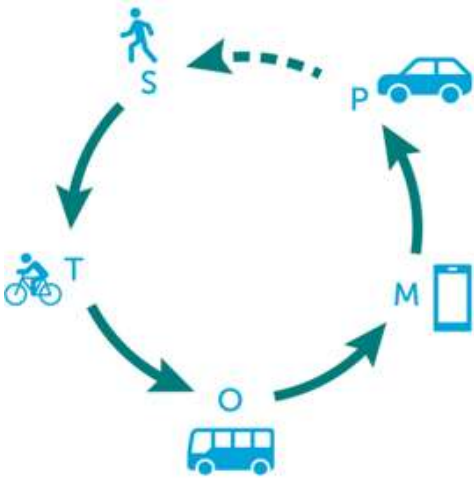
LEEFBARE GEBIEDEN & OPENBARE RUIMTE

- in de openbare ruimte staat de mens centraal, niet de auto.
- de openbare ruimte is aantrekkelijk, veilig, toegankelijk en nodigt uit tot buiten zijn, bewegen en ontmoeting voor iedereen.
- er is sprake van een fijnmazige verkaveling voor directe loop- en fietsroutes.
- afwisseling en de aanwezigheid van groen en water dragen bij aan aantrekkelijke loop- en fietsroutes én gebieden om te verblijven.
- in verblijfsgebieden (plekken waar mensen wonen en verblijven) is gemotoriseerd verkeer te gast. Deze gebieden zijn zoveel mogelijk autovrij of autoluw.
- in gebieden waar de auto wel mag komen, wordt uitgegaan van gemengd gebruik van de openbare ruimte en sluit de maatvoering voor gemotoriseerd verkeer aan bij de verblijfsfunctie (minimale maatvoering).
- binnen de bebouwde kom is een maximumsnelheid van 30km/h het uitgangspunt.
- in woongebieden zonder voetgangersvoorzieningen en relatief lage verkeersintensiteiten (erven) is een maximumsnelheid van 15 km/h het uitgangspunt.

STAPPEN (LOPEN)

- looproutes zijn toegankelijk, aantrekkelijk, logisch, vindbaar, veilig en comfortabel.
- looproutes verbinden de belangrijkste bestemmingen in de directe leefomgeving met elkaar. Samen vormen zij een compleet en samenhangend netwerk, zowel binnen het gebied als tussen het gebied en omliggende gebieden.
- voor verplaatsingen tot 500 meter is lopen dé manier van verplaatsen.

- looproutes stimuleren ketenreizen door openbaar vervoer, deelmobiliteit en herkomsten en bestemmingen met elkaar te verbinden.
- daarnaast wordt lopen tot een afstand van 2,5km optimaal gefaciliteerd en gestimuleerd.
- het netwerk is fijnmazig (basisnetwerk 50 á 100 meter) waardoor voetgangers niet hoeven om te lopen als ze dat niet willen. Looproutes zijn binnen verblijfsgebieden korter dan autoroutes.
- de maatvoering van voetgangersvoorzieningen is minimaal 2.0m breed.



STOMP als leidend ontwerpprincipe (bron: CROW)

TRAPPEN (FIETSEN)

- het fietsnetwerk is fijnmazig (basisnetwerk circa 250 meter).
- fietsroutes zijn binnen verblijfsgebieden korter dan autoroutes.
- er zijn duidelijke verbindingen en fietspaden die samen logische routes vormen voor fietsers richting grote voorzieningen, winkelgebieden, scholen en het centrum van Drachten.
- het fietsnetwerk is veilig, aantrekkelijk, logisch, samenhangend en comfortabel.
- fietsparkeerplaatsen en stallingsvoorzieningen zijn veilig, toegankelijk en laagdrempelig.
- in geval van voorzieningen geldt een afstand tot fietsenstallingen van maximaal 150 meter.
- voor maatvoering van fietsvoorzieningen worden uitgangspunten gehanteerd zoals opgenomen in bijlage II.

OPENBAAR VERVOER

- het openbaar vervoer is schoon, toegankelijk en veilig.
- het openbaar vervoer is bereikbaar op loopafstand vanaf woon- en werklocaties.
- het openbaar vervoer faciliteert multimodaliteit; er is een soepele verbinding met loop- en fietsroutes en voorzieningen zoals fietsparkeren.
- het OV bestaat uit lijnen en haltes op verschillende schaalniveaus:
 - grofmazig, snel en frequent hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).
 - fijnmazig regulier openbaar vervoer (OV).
- transferpunten en ov-haltes zijn aantrekkelijk verbonden met woningen, werk of andere voorzieningen en bieden zoveel mogelijk beschutting en reisinformatie.

MOBILITY AS A SERVICE (DEELMOBILITEIT)

- er is een divers aanbod van emissie-vrije deelmobiliteit aanwezig, dat bij voorkeur ruimtelijk is geclusterd in mobiliteitshubs.
- mobiliteitshubs op verschillende schaalniveaus bundelen deelvervoer, bij voorkeur in combinatie met openbaar vervoer en ander voorzieningen (denk hierbij aan laadvoorzieningen, pakketkluisen, ontmoeting, etc.).



De fiets als gezonde, veilig en schone wijze van verplaatsingen

PRIVÉ-AUTO & LOGISTIEK

- voldoende publieke laadinfrastructuur faciliteert de transitie naar emissie-vrije automobilititeit.
- parkeerplaatsen worden gepland inclusief een herbestemmingsvisie voor als de parkeervraag afneemt.
- parkeerregulering voorkomt parkeeroverlast in gebieden met een hoge parkeerdruk, bijvoorbeeld rondom het centrum van Drachten.
- in verblijfsgebieden worden autobewegingen zo veel mogelijk beperkt, zowel voor bewoners als voor bijvoorbeeld bezorgdiensten.
- logistieke stromen worden in toenemende mate gebundeld in logistieke hubs. Vanaf hier worden voorzieningen bediend door zero-emissie vervoer.

Nadere uitwerking in zeven mobiliteitsopgaven

De nadere uitwerking van de hierboven beschreven doelen en uitgangspunten vindt plaats aan de hand van zeven mobiliteitsopgaven:

Mobiliteitsopgave 1: De fiets en voetganger krijgen prioriteit

Mobiliteitsopgave 2: Netwerk langzaam verkeer & toekomstbestendige wegencategorisering

Mobiliteitsopgave 3: Aanpak verkeersonveiligheid

Mobiliteitsopgave 4: Toekomstbestendig parkeren

Mobiliteitsopgave 5: Toegankelijk aanbod van openbaar vervoer & deelvervoer

Mobiliteitsopgave 6: Dekkend netwerk laadinfrastructuur

Mobiliteitsopgave 7: Duurzame logistiek

Per mobiliteitsopgave is op de volgende bladzijden de richting en aanpak voor de komende jaren nader aangegeven.



De fietser als de maat der dingen

DEEL II MOBILITEITSOPGAVEN

Mobiliteitsopgave 1: De fiets en voetganger krijgen prioriteit

Het stimuleren van lopen en het gebruik van de (elektrische) fiets speelt een belangrijke rol in het verduurzamen van de mobiliteit. Fietsen en lopen nemen immers weinig ruimte in, en zijn gezond en duurzaam. De afstanden binnen de Drachten en tussen Drachten en de omliggende dorpen zijn dusdanig, dat de fiets voor veel mensen een prima alternatief is voor de auto. Ook hebben lopen en fietsen een belangrijke recreatieve functie.

Binnen verblijfsgebieden zien we de voetganger en de fietsers als de maat der dingen. Bij de (her)inrichting van verblijfsgebieden waarin wordt gewoond, gewerkt, gewinkeld en/of wordt gerecreëerd, vormen verblijven, lopen en fietsen het uitgangspunt vormen. Gezondheid, leefbaarheid, aantrekkelijkheid en welbevinden zijn hier minstens zo belangrijk als (auto)bereikbaarheid. We hanteren hierbij het zogeheten STOMP-principe (zie ook bladzijde 10) en we passen bij het ontwerp van voorzieningen voor voetgangers en fietsers eigentijdse ontwerpuitgangspunten toe op basis van de meest actuele landelijke ontwerprichtlijnen. We hebben daarbij oog voor een veilige en toegankelijke openbare ruimte en goede stallingsmogelijkheden voor fietsers. We streven ernaar om werkzaamheden in het kader van beheer en onderhoud aan te grijpen om de inrichting voor voetgangers en fietsers zo verkeersveilig en optimaal mogelijk te maken.

We zien de fietser en voetganger ook als belangrijke schakels in de vervoersketen, bijvoorbeeld als voor- en natransport voor reizen met het openbaar vervoer. We verkennen daarom de kansen om als aanvulling op de huidige transferpunten op termijn ook kleinere transferpunten te realiseren waarin openbaar vervoer, de fiets, deelmobiliteit en laadinfrastructuur slim gebundeld worden.

In en rondom het centrum van Drachten bouwen we de huidige dominantie positie van het autoverkeer in de openbare ruimte af. Op deze wijze ontstaat meer ruimte voor verblijfskwaliteit, vergroening, klimaatadaptatie en actieve, gezonde en duurzame vormen van mobiliteit. We houden daarbij oog voor het waarborgen van een goede autobereikbaarheid van het centrum. Om het fietsgebruik te stimuleren realiseren we in het centrumgebied veilige en aantrekkelijke stallingsmogelijkheden waar fietsers veilig de fiets kunnen stallen. Hiervoor realiseren we – naast de bestaande fietsenstalling bij het Van Knobelsdorffplein - een extra bewaakte fietsenstalling in het centrum van Drachten. Tevens optimaliseren we de fietsroutes in en rondom het centrum.

In schoolomgevingen hanteren we uitgangspunten voor een gezonde, veilige en duurzame bereikbaarheid, waarbij lopen en fietsen prioriteit krijgen:

- ✓ gedragsverandering door de inzet van educatie & communicatie
- ✓ veilige fiets- en wandelroutes naar school
- ✓ lage rijsnelheden in schoolomgevingen (maximaal 30km/uur)
- ✓ voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsers
- ✓ auto-parkeren op afstand
- ✓ entrees schoolpleinen met voldoende ruimte voor wachtende ouders/verzorgers en zonder conflicten met autoverkeer

Om de toegankelijkheid van de openbare ruimte te waarborgen hanteren wij bij het ontwerp van de openbare ruimte de meest actuele landelijke richtlijnen voor toegankelijkheid. We besteden hierbij aandacht aan een goede overstekbaarheid voor voetgangers van drukke routes. De realisatie van een zebrapad kan - afhankelijk van de situatie ter plaatse - hierbij een passend middel zijn om een goede overstekbaarheid voor voetgangers te garanderen. We zijn echter in beginsel wel terughoudend met de toepassing van zebrapaden, en passen deze alleen toe op locaties met hoge verkeersintensiteiten en daar waar daadwerkelijk door relatief veel voetgangers wordt overgestoken.

Wat gaan we doen?

- STOMP als leidend principe bij ruimtelijke ontwikkelingen
- prioriteit bij aanpak verkeersveiligheid fietsers & voetgangers
- realisatie goede en veilige stallingsmogelijkheden in centrum Drachten

Mobiliteitsopgave 2: Netwerk langzaam verkeer & toekomstbestendige wegencategorisering

We streven in Smallingerland naar het beperken van het aantal niet-duurzame verplaatsingen en het verduurzamen van de bestaande mobiliteit. Het stimuleren van het gebruik van de (elektrische) fiets speelt hierin een belangrijke rol. De fiets neemt immers weinig ruimte in, en fietsen is gezond en duurzaam. De afstanden binnen de Drachten en tussen Drachten en de omliggende dorpen zijn dusdanig, dat de fiets voor veel mensen een prima alternatief is voor de auto. Maar ook het recreatieve belang van fietsen is groot in de gemeente Smallingerland. We zetten daarom in op een netwerk van veilige, directe, aantrekkelijke en comfortabele fietsverbindingen binnen de gemeente. We hebben daarbij specifieke aandacht voor fietsverbindingen tussen Drachten en de omliggende dorpen. Een aantal ontbrekende schakels in het fietsnetwerk zijn onder andere:

- ✓ Drachtstercompagnie – Drachten

- ✓ Bedrijventerrein De Haven – Nijtap
- ✓ Fietsontsluiting bedrijventerrein De Haven
- ✓ Buitenstverlaat – Opeinde (recreatief) met fietspont

We hebben bij het ontwerp en de inrichting van fietsvoorzieningen oog voor de toenemende drukte en de toename van snelheidsverschillen en verschillende typen voertuigen op fietspaden. Dit geldt zowel voor de utilitaire fietspaden als de recreatieve fietspaden. Hiervoor hanteren we eigentijdse ontwerpuitgangspunten (zie ook bijlage II), die zijn afgeleid van de meest actuele landelijke richtlijnen. We streven ernaar om werkzaamheden in het kader van beheer en onderhoud aan te grijpen om de inrichting voor fietsers zo optimaal mogelijk te maken. In aansluiting op de landelijke richtlijnen en het staande gemeentelijke beleid hanteren we het uitgangspunt dat fietsers bij enkelstrooksrotondes binnen de bebouwde kom voorrang hebben.

Door de opkomst van de elektrische fiets en de speed-pedelec worden grotere fietsafstanden steeds aantrekkelijker voor fietsers. In navolging van de realisatie van de doorfietsroute richting Ureterp werken we samen met de gemeenten Opsterland en Heerenveen en de provincie Fryslân aan de realisatie van de doorfietsroute Drachten – Heerenveen en verkennen we samen met de omliggende gemeenten en de provincies Fryslân en Groningen de kansen voor de realisatie van een doorfietsroute richting Burgum/Leeuwarden en richting Marum/Leek.

De kracht van het centrum van Drachten wordt mede gevormd door een goede (auto)bereikbaarheid. Op voorhand realiseren we in de komende jaren geen nieuwe extra auto-infrastructuur, maar geven we voorrang aan duurzame en gezonde vormen van vervoer. In en rondom het centrum van Drachten bouwen we de huidige dominantie positie van het autoverkeer in de openbare ruimte af ten gunste van meer verblijfskwaliteit en langzaam verkeer. Hiervoor beperken we onnodig doorgaand autoverkeer in en rondom het centrum, waaronder door doorgaand autoverkeer op De Kaden te weren. We voorkomen daarbij dat een onevenredige verschuiving van verkeersstromen door woongebieden plaatsvindt ten gevolge van dergelijke maatregelen.



rotonde Zuiderhogeweg – Eikesingel

Om doorgaand autoverkeer in en rondom het centrum van Drachten en in de verblijfsgebieden (waaronder de woonwijken) te beperken, is het noodzakelijk dat sprake is van een relatief vlotte en veilige verkeersdoorstroming op het hoofwegennet. Dit is tevens van belang om een goede bereikbaarheid van de bedrijventerreinen in de gemeente te waarborgen. We lossen daarom knelpunten met betrekking tot doorstroming op het hoofwegennet op. Een belangrijk project in dit kader is het verbeteren van de afwikkelcapaciteit van de rotonde Zuiderhogeweg – Eikesingel in Drachten. Daarnaast pleiten we bij het Rijk en de provincie Fryslân voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en afwikkelcapaciteit op en rondom het knooppunt A7/A32/N381.



kruispunt Torenstraat-De Kaden – De Drift

De landelijke invoering van de norm 30km binnen de bebouwde kom vormt aanleiding om op meer wegen binnen de bebouwde kom de snelheid van 50km per uur terug te brengen naar 30km per uur. Het gaat hierbij om de wegen binnen de gemeente waar nu sprake is van een snelheidsregime van 50km, maar waar veilige fietsvoorzieningen ontbreken, of het vanuit leefbaarheid wenselijk is de snelheid te verlagen. Met het uitbreiden van het aantal 30 km-wegen wordt de leefbaarheid en verkeersveiligheid op en rondom deze wegen verbeterd. Voor een deel van deze wegen, de zogeheten gebiedsontsluitingswegen (GOW30), geldt dat deze wel een ontsluitende functie voor het autoverkeer (waaronder openbaar vervoer en logistiek verkeer) en hiermee hogere verkeersintensiteiten, behouden. Dit moet voorkomen dat dat (gebiedsvreemd) autoverkeer ten gevolge van een snelheidsverlaging door woon- of leefgebieden gaat rijden. Het is van belang dat een snelheidsverlaging van 50 naar 30km per uur op een overtuigende wijze gebeurt. Hiervoor volgen we de meest actuele landelijke ontwikkelingen en ontwerputgangspunten op dit gebied (zie ook kader hiernaast).

Een nieuw wegtype: de gebiedsontsluitingsweg 30km (GOW30)

De landelijke invoering van de norm 30km binnen de bebouwde kom is aanleiding om ook in de gemeente Smallingerland in de komende jaren op meer wegen binnen de bebouwde kom de maximaal toegestane snelheid van 50km per uur terug te brengen naar 30km per uur. Voor een deel van deze wegen, de zogeheten gebiedsontsluitingswegen (GOW30), geldt dat deze daarbij wel een ontsluitende functie voor het autoverkeer, en hiermee hogere verkeersintensiteiten, behouden. Het is van belang dat een snelheidsverlaging van 50 naar 30km per uur op een geloofwaardige wijze tot uitdrukking wordt gebracht in de fysieke inrichting van de weg. Hiervoor volgen we de landelijke ontwikkeling van ontwerputgangspunten voor deze nieuwe wegcategorie.

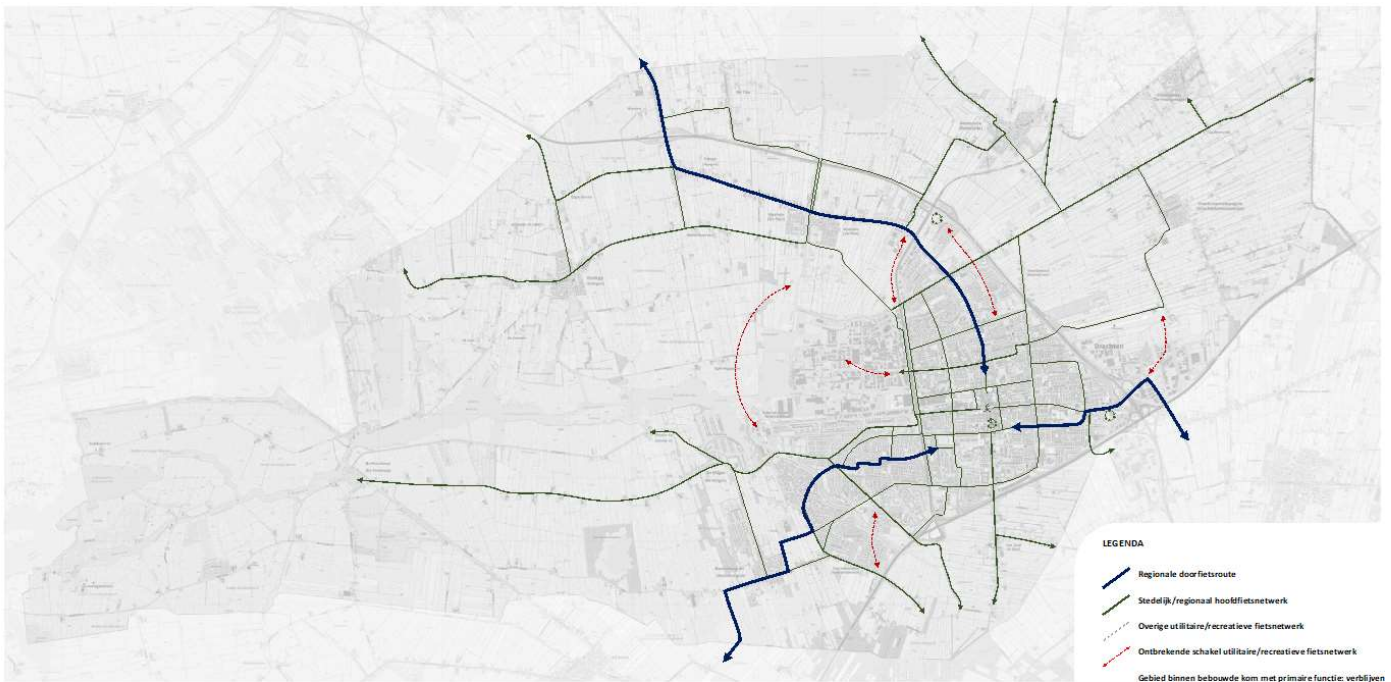
Met verkeersmonitoring en de ontwikkeling van een actueel verkeersmodel brengen we de effecten van toekomstige (ruimtelijke) ontwikkelingen en mobiliteitsscenario's in beeld en onderbouwen hiermee toekomstige beleidskeuzes en investeringsvoorstellen. Ook voor andere doeleinden op het gebied van mobiliteit gebruiken we in toenemende mate data, waaronder prognosedata voor het in kaart brengen van de vraag naar elektrische laadmogelijkheden en gebruiksdata van deelfoertuigen.

Met de ontwikkeling en opkomst van nieuwe innovatieve technologieën ontstaan in toenemende mate kansen om de mobiliteit slimmer, efficiënter en veiliger te maken. Hierbij kan worden gedacht aan technologieën, zoals slimme verkeerslichten, autonome mobiliteit en MaaS (Mobility as a Service). We volgen in dit kader de landelijke en regionale ontwikkelingen op de voet, en daar waar zich kansen voordoen, faciliteren of participeren we in initiatieven op dit vlak binnen de gemeente of in de regio. Op dit moment worden in dit kader bijvoorbeeld de kansen onderzocht voor de realisatie van een autonome fietspont in de gemeente.

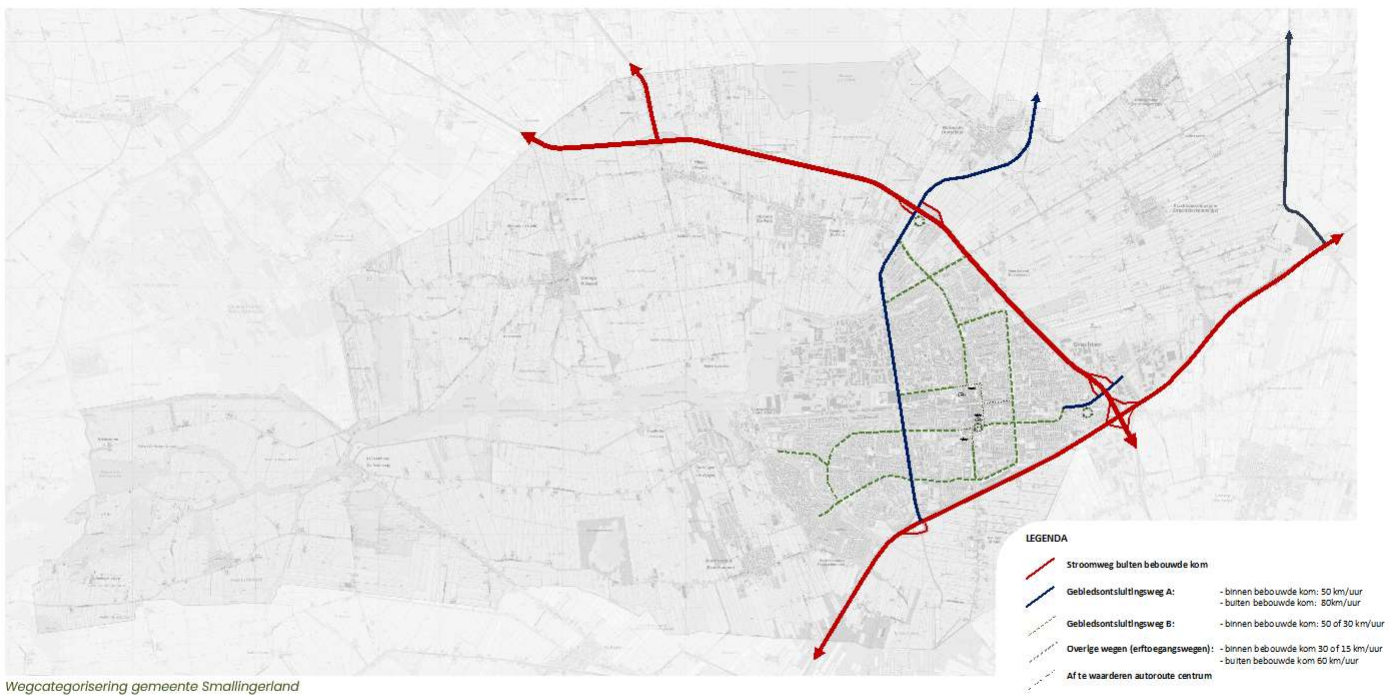
Wat gaan we doen?

Realisatie doorfietsroute Drachten - Heerenenveen

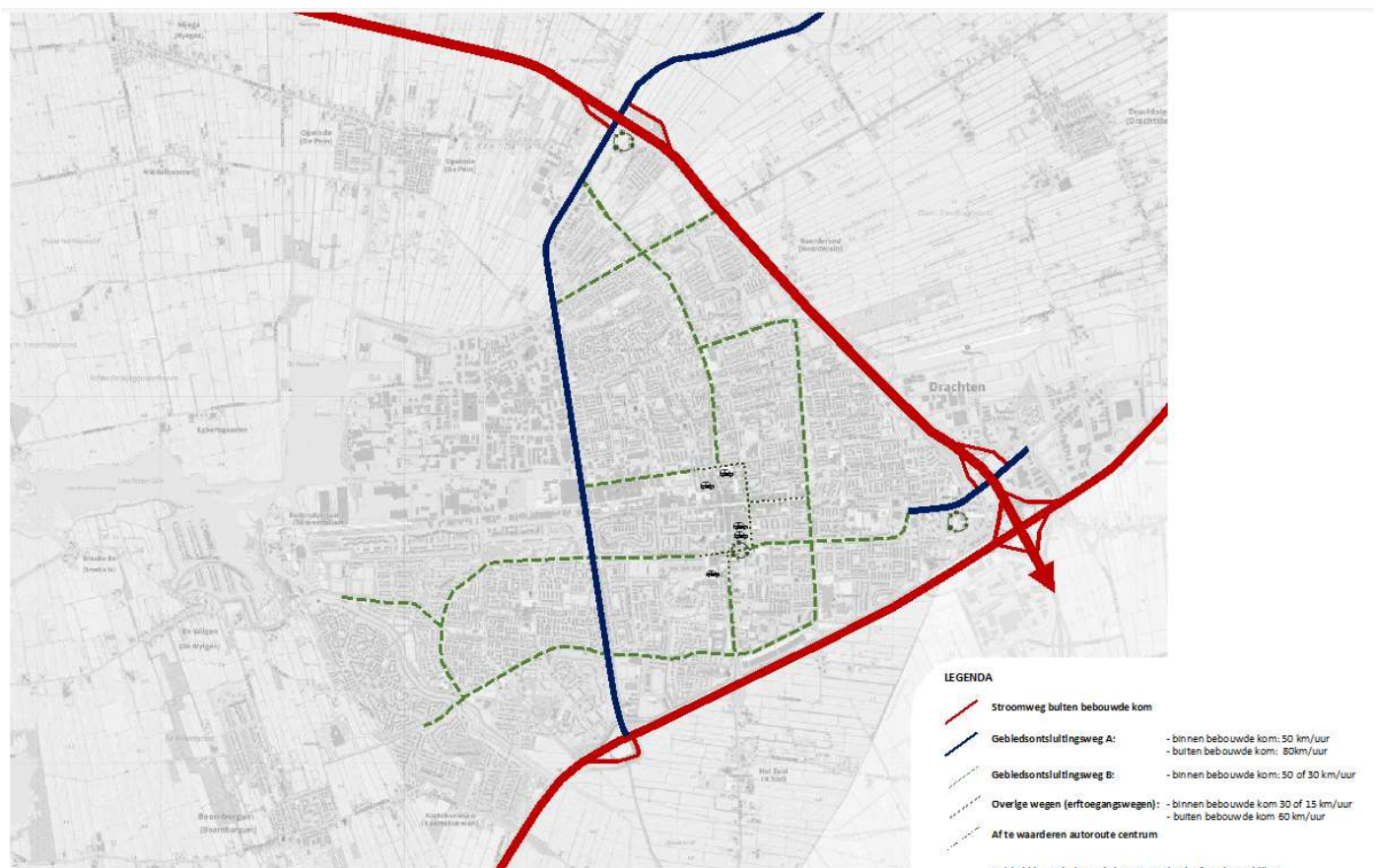
- Realisatie ontbrekende schakels in netwerk langzaam verkeer
- Uitbreiding 30km-wegen
- Weren doorgaand autoverkeer De Kaden
- Uitbreiding capaciteit rotonde Zuiderhogeweg – Eikesingel
- Verkeersmonitoring & ontwikkeling verkeersmodel
- Verkenning kansen autonome fietspont Gaasterdiep



Fietsnetwerk gemeente Smallingerland



Wegcategorisering gemeente Smallingerland



Wegcategorisering Drachten - gemeente Smallingerland

Mobiliteitsopgave 3: Aanpak verkeersonveiligheid

In lijn met het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid streven we naar 0 verkeersdoden en ernstige verkeersslachtoffers in 2050. Het verkeerssysteem moet daarom zo ingericht zijn dat het tot veilig gedrag en veilig samengaan van de verschillende soorten verkeer en vervoer leidt. De aanpak van Smallingerland is erop gericht om ongevallen te voorkomen. De verkeersonveiligheid in de gemeente pakken we aan op basis van de uitkomsten van de Risicoanalyse Verkeersveiligheid; we nemen maatregelen daar waar de risico's het grootst zijn én waar deze het meeste effect hebben.

Hiervoor is voor de gemeente Smallingerland een risicoanalyse verkeersveiligheid uitgevoerd. Op basis van deze risicoanalyse en de uitgangspunten zoals beschreven in voorliggend beleidskader vindt een beleidsuitwerking plaats in de vorm van een uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid. Met dit uitvoeringsprogramma wordt de aanpak van verkeersongevallen-concentraties én locaties en specifieke doelgroepen met verhoogde ongevalsrisico's, beschreven. We leggen hierbij de prioriteit bij de volgende aandachtsgebieden en doelgroepen:

- ✓ wijken en dorpen 30km-wegen binnen de bebouwde kom
- ✓ oversteeklocatie op 50km-wegen binnen de bebouwde kom
- ✓ fietsers & voetgangers
- ✓ jongeren & senioren
- ✓ landbouwverkeer

We streven er daarbij naar om werkzaamheden in het kader van beheer en onderhoud zoveel mogelijk aan te grijpen om tot een veiligere weginrichting te komen. Ook blijven we inzetten op permanente verkeerseducatie en pleiten we voor intensivering van verkeershandhaving door de politie om risicovol verkeersgedrag, zoals rijden onder invloed, gebruik van smartphones onder het rijden en snelheidsovertredingen tegen te gaan.

Wat gaan we doen?

- aanpak verkeersveiligheid o.b.v. risicoanalyse & uitvoeringsprogramma
- doelgroepenaanpak op basis van Manifest Permanente Verkeereducatie
- inzet op intensivering van verkeershandhaving

Mobiliteitsopgave 4: Toekomstbestendig parkeren

In 2024 vindt de actualisatie van de bestaande gemeentelijke parkeernormering plaats. Met deze actualisering wordt tot een passende en meer flexibele toepassing van parkeernormen gekomen, zowel voor personenauto's van bewoners en bezoekers, als voor fietsen. Hierbij worden de meest actuele landelijke parkeercijfers en een aantal actuele thema's betrokken, waaronder de kwaliteit van de leefomgeving en actuele maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de opkomst van kleine woonvormen (bijvoorbeeld tiny houses), deelmobiliteit en laadinfrastructuur. Een belangrijk aspect hierbij is het belang van de realisatie van de woningbouwopgave. Bij het vaststellen van actuele parkeernormen wordt de betaalbaarheid en realiseerbaarheid van de woningbouwopgave daarom betrokken.

We beperken in de komende jaren de huidige dominantie positie van het autoverkeer in de openbare ruimte, ten gunste van meer verblijfskwaliteit en een betere positie voor het langzame verkeer. Hiervoor bouwen we in en rondom het centrum van Drachten – daar waar mogelijk - het aanbod van parkeervoorzieningen op maaiveld-niveau af, zodat meer ruimte ontstaat voor ruimtelijke ontwikkelingen, verblijfskwaliteit en groen. In 2023 is hiertoe al gestart met het verbeteren van de verblijfskwaliteit en het beperken van de parkeermogelijkheden op het Raadhuisplein. Tevens zetten we in op een meer sturend en kostendekkend parkeerregime in en rondom het centrum van Drachten door middel van differentiatie in tariefstelling en maximale parkeerduur. Dit biedt de mogelijkheid om verkeerstromen en het gebruik van de parkeervoorzieningen te beïnvloeden. (de juiste auto, op de juiste plek, op het juiste moment). Door het treffen van parkeer-regulerende maatregelen in de woongebieden rondom het centrumgebied van Drachten sturen we op het juiste gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit en voorkomen we parkeerhinder door parkerende werknemers en bezoekers. Belangrijke voorwaarde voor het treffen van dergelijk parkeer-regulerende maatregelen is voldoende draagvlak onder bewoners.

Wat gaan we doen?

- actualisering gemeentelijke parkeernormering
- actualisering parkeerbeleid
- parkeerregulerende maatregelen rondom centrum van Drachten

Mobiliteitsopgave 5: Toegankelijk aanbod van openbaar vervoer & deelfervoer

Goede, betaalbare en toegankelijke mobiliteit voor álle inwoners van de gemeente zijn van groot maatschappelijk belang. Het openbaar vervoer, kleinschalige vervoersinitiatieven en deelfervoer vervullen hierin een belangrijke rol. Openbaar vervoer en deelmobiliteit vormen tevens belangrijke pijlers om de doelstellingen op het gebied van CO2-reductie te behalen. We hebben daarbij oog voor toegankelijke mobiliteit voor minder-validen en ouderen, mede met het oog op de vergrijzing.

De provincie is primair verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in de provincie Fryslân. We blijven daarom bij de provincie Fryslân pleitten voor goede busverbindingen in de gemeente en in de regio. Het verbeteren van de bereikbaarheid van de dorpen, de woonwijken én de bedrijventerreinen per openbaar vervoer heeft daarbij onze prioriteit.

We zien de fietsers en voetganger als belangrijke schakels in de vervoersketen in combinatie met het openbaar vervoer. Hiervoor is het van belang dat op de transferpunten voldoende goede stallingsmogelijkheden voor fietsers en wachtvoorzieningen aanwezig zijn. Ook onderzoeken we hoe de bedrijventerreinen in Drachten beter bereikbaar kunnen worden vanaf de transferpunten, bijvoorbeeld door de inzet van innovatieve deelconcepten.

Voor de toekomst onderzoeken we hoe een uitbreiding van innovatieve deelconcepten de traditionele vormen van openbaar vervoer kunnen aanvullen of eventueel vervangen, zowel voor de dorpen in de gemeente als voor Drachten. Met het formuleren van heldere kaders voor aanbieders van deelmobiliteit in de openbare ruimte, wordt de uitrol van innovatieve deelfervoerconcepten door derden gefaciliteerd, en waarbij onevenredige hinder en overlast in de openbare ruimte wordt zoveel mogelijk voorkomen. Ook faciliteren we lokale initiatieven voor deelfervoerconcepten.

In aanvulling op het reguliere openbaar vervoer ondersteunen we kleinschalige vervoersinitiatieven in de gemeente waaronder de Max mobiel, het ANWB-project automaatje en de Flexitax.

We sluiten aan bij de provinciale werkgeversaanpak Werk Slim, Reis Slim, waarmee werkgevers worden gestimuleerd om werknemers op slimmere, schonere en efficiëntere manieren te laten werken en reizen, bijvoorbeeld door het gebruik van het openbaar vervoer, deelmobiliteit en de fiets te stimuleren.

De mogelijke aanleg van de Lelylijn met een station in Drachten biedt op termijn grote kansen om de mobiliteit in de gemeente en de regio verder te verduurzamen. Deze ontwikkeling kan een sterke drager zijn van stedelijke intensivering en verdichting, wat gunstig is voor het draagvlak voor meer duurzame vormen van lokale mobiliteit en ketenmobiliteit. Het is daarbij nodig om een toekomstig station Drachten voor fietsers en voetgangers goed te verbinden met de bestaande stad en de regio. Het moet aantrekkelijk en uitnodigend zijn om van het station naar het centrum van Drachten of andere bestemmingen in de gemeente te bewegen. Zolang de Lelylijn nog niet is gerealiseerd blijven we ons bij de provincie Fryslân en de OV-regio Groningen-Assen hard maken voor hoogwaardige busverbindingen tussen Drachten en de grotere plaatsen in de regio.

Wat gaan we doen?

- doorontwikkeling bestaande mobiliteitsknooppunten
- inspelen op kansen station Lelylijn
- structureel overleg met provincie Fryslân over openbaar vervoer
- onderzoek kansen first & last-mile (deelfervoer) Drachten
- faciliteren/stimuleren uitrol deelmobiliteit in Drachten en de dorpen
- deelname provinciale werkgeversaanpak Werk Slim, Reis Slim

Mobiliteitsopgave 6: Dekkend netwerk laadinfrastructuur Mobiliteitsopgave 7: Duurzame logistiek

Om de bestaande (auto)mobiliteit te verduurzamen is het noodzakelijk om voertuigen op fossiele brandstoffen uit te faseren. Naast landelijke regelgeving is daarin een belangrijke rol voor gemeentelijke overheden weggelegd. We zien hierbij de grootste kansen in de elektrificatie van de automobilititeit. We stimuleren elektrificatie van de automobilititeit door het aanbieden van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen binnen de gemeente Smallingerland. Ook waterstof zien we als alternatieve brandstof, met name voor de logistieke sector.

In 2023 is met het opstellen van het afwegingskader voor elektrische laadinfrastructuur de gemeentelijke strategie bepaald waarmee we in de komende jaren de transitie naar duurzame mobiliteit in de gemeente stimuleren en faciliteren. Hiertoe neemt de gemeente Smallingerland onder andere deel aan een regionale samenwerking met de provincie en andere Friese gemeenten. We werken daarbij in beginsel vooral vraag-gestuurd. Richting de toekomst streven we naar een meer strategische aanpak en wordt ook breder gekeken naar kansen voor nieuwe innovatieve oplossingen, zoals bijvoorbeeld laden via straatverlichting, en andere vormen van oplaadvoorzieningen zoals laadpleinen, snelladers en laadinfrastructuur voor de logistieke sector. Een grote opgave hierbij is de beperkte netcapaciteit binnen de gemeente Smallingerland.

Wat gaan we doen?

- uitrol openbare laadinfrastructuur door deelname regionale concessie
- faciliteren laadpleinen, snelladers én laadinfrastructuur voor de logistieke sector

Mobiliteitsopgave 7: Duurzame logistiek

In Drachten is sprake van relatief veel logistieke mobiliteit, mede door de omvang van de bedrijventerreinen in Drachten. Een goede en veilige logistieke bereikbaarheid is van groot belang voor het economisch vestigingsklimaat en een breed scala aan dagelijkse voorzieningen in de gemeente. We werken aan randvoorwaarden voor goede en veilige verbindingen tussen deze bedrijventerreinen en het landelijke en regionale hoofwegennet. Daarnaast is

Voor de bestaande logistieke mobiliteit streven we naar een transitie naar schonere voertuigen. We verkennen of met lokale wet- en regelgeving de uitstoot, hinder en overlast in het centrumgebied van Drachten kan worden beperkt. We onderzoeken hiertoe de wenselijkheid van logistieke venstertijden in het centrum van Drachten, en in navolging van diverse andere steden in Noord-Nederland, verkennen we ook de mogelijke invoering van een zero-emissie-zone voor vrachtverkeer en bestelbusjes. Tevens verkennen we in samenhang hiermee, samen met de logistiek sector, de kansen voor de realisatie van goederen-hubs en collectieve logistieke laadmogelijkheden binnen de gemeente.

Specifiek voor het goederenvervoer speelt de gemeente in op de mogelijkheden voor transport over water. Bij het bedrijventerrein De Haven en Tussendiepen in Drachten liggen hiervoor goede mogelijkheden. We blijven streven naar de realisatie een klasse-Va vaarweg naar Drachten, zodat ook de grootste categorie binnenvaartschepen Drachten vanaf het Prinses Margrietkanaal kan bereiken.

Ten slotte verduurzamen we ook de gemeentelijke logistiek door het verduurzamen van het eigen wagenpark en door middel van het inkoopbeleid van de gemeente.

Wat gaan we doen?

- verkenning duurzame logistiek centrum Drachten
- stimuleren van goederenvervoer via het water
- faciliteren logistieke laadmogelijkheden
- verduurzaming gemeentelijke wagenpark

DEEL III UITVOERINGSAGENDA MOBILITEIT 2024-2028

In dit hoofdstuk is aangegeven welke projecten, maatregelen & activiteiten de komende vijf jaar prioriteit krijgen om de gemeentelijke mobiliteitsdoelen te behalen. Voor een deel van de in deze uitvoeringsagenda opgenomen projecten is financiële dekking beschikbaar binnen de gemeentelijke begroting. Voor projecten waarvoor nog geen (of nog onvoldoende) dekking aanwezig is binnen de begroting, worden voorstellen gedaan in het kader van de reguliere begrotingscyclus van de gemeenteraad. Dit geldt tevens voor de organisatie van voldoende kennis en capaciteit om de beschreven doelen te realiseren. Eventuele extra ambities kunnen alleen worden gerealiseerd, indien beschikbare middelen voor organisatie (capaciteit en kennis) en realisatie daarmee in overeenstemming worden gebracht.

Waar mogelijk wordt in aanvulling op gemeentelijke middelen gebruik gemaakt van bijdragen van het Rijk. Zo is er in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid een rijksbijdrage mogelijk voor maatregelen in het kader van het verbeteren van de verkeersveiligheid. Ook zijn er naar aanleiding van het klimaatakkoord voor gemeenten rijksmiddelen beschikbaar voor de inzet van kennis en capaciteit voor de intensivering van klimaatmaatregelen, waaronder voor de uitrol van laadinfrastructuur en deelmobiliteit.

We streven ernaar om, naast de aangegeven mobiliteitsprojecten, werkzaamheden in het kader van beheer en onderhoud zoveel mogelijk aan te grijpen om de weginrichting zo optimaal en veilig mogelijk te maken, overeenkomstig de uitgangspunten uit voorliggend beleidskader. Ook bij andere fysieke projecten binnen de gemeente, bijvoorbeeld in het kader van

klimaatadaptatie, wordt ernaar gestreefd om – waar relevant - de verkeerskundige uitgangspunten, zoals verwoord in het voorliggende beleidskader integraal te betrekken in de planvorming en uitvoering.

Mobiliteitsopgave	Wat gaan we doen?	Wanneer?	Financiën	Nadere uitwerking beleid
Mobiliteitsopgave 1:				
De fiets & voetganger krijgen prioriteit	STOMP als leidend principe bij ruimtelijke ontwikkelingen	*	*	Beleidsuitwerking langzaam verkeer (2025-2026)
	prioriteit bij aanpak verkeersveiligheid fietsers & voetgangers	2024-2025	(deels) dekking binnen gemeentelijke begroting	
	realisatie goede & veilige stallingsmogelijkheden centrum Drachten	2024-2026	nog geen dekking	
Mobiliteitsopgave 2:				
Netwerk langzaam verkeer & toekomstbestendige wegencategorisering	realisatie doorfietsroute Drachten – Heerenveen	2024 - 2028	dekking opgenomen in gemeentelijke begroting	
	realisatie ontbrekende schakels in netwerk langzaam verkeer	2024 - 2028	(deels) dekking binnen gemeentelijke begroting	
	uitbreiding 30km-wegen	2024 – 2028	(deels) dekking binnen gemeentelijke begroting	
	weren doorgaand autoverkeer De Kaden	2025 - 2026	*	
	uitbreiding capaciteit rotonde Zuiderhogeweg – Eikesingel	2024 - 2026	dekking opgenomen in gemeentelijke begroting	
	verkeersmonitoring & ontwikkeling verkeersmodel	2024-2025	dekking opgenomen in gemeentelijke begroting	
	verkenning kansen autonome fietspont Gaasterdiep	2024-2025	dekking binnen project Waterfront	
Mobiliteitsopgave 3:				

Aanpak verkeersonveiligheid	aanpak verkeersveiligheid o.b.v. uitvoeringsprogramma	2024 - 2028	(deels) dekking binnen gemeentelijke begroting	Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid (2024)
	doelgroepenaanpak op basis Manifest Permanente Verkeereducatie	2024 - 2028	dekking binnen reguliere gemeentelijke begroting	
	inzet op intensivering van verkeershandhaving	*	*	
Mobiliteitsopgave 4:				
Toekomstbestendig parkeren	parkeer-regulerende maatregelen rondom centrum van Drachten	*	*	Actualisatie parkeernormen (2024) Actualisering parkeerbeleid (2024-2025)
Mobiliteitsopgave 5:				
Toegankelijk aanbod van openbaar vervoer & deelvervoer	(door)ontwikkeling bestaande en nieuwe mobiliteitsknooppunten	2024-2028	nog geen dekking	Vergunningenkader deelmobiliteit (2024-2025)
	inspelen op kansen station Lelylijn	*	*	
	structurele samenwerking met provincie Fryslân over verbeteren OV	*	*	
	onderzoek kansen first & last-mile (deelvervoer) Drachten	2024	dekking binnen programma Duurzaamheid	
	faciliteren/stimuleren uitrol deelmobiliteit in Drachten en de dorpen	*	*	
	deelname provinciale werkgeversaanpak Werk Slim, Reis Slim	*	*	
Mobiliteitsopgave 6:				

Dekkend netwerk laadinfrastructuur	uitrol openbare laadinfra door deelname regionale samenwerking	2024 - 2027	dekking binnen programma Duurzaamheid	Afwegingskader & plaatsingsbeleid laadinfra (reeds vastgesteld in 2023)
	faciliteren laadpleinen, snelladers én logistieke laadinfrastructuur	*	*	
Mobiliteitsopgave 7:				
Duurzame logistiek	verkenning duurzame logistiek Smallingerland	2024 - 2025	dekking binnen reguliere gemeentelijke begroting	
	stimuleren van goederenvervoer via het water	*	*	
	faciliteren logistieke laadmogelijkheden	*	*	
	verduurzaming eigen wagenpark	*	*	

* onderdeel van reguliere activiteiten, werkzaamheden en budgetten

Aldus vastgesteld door de raad voornoemd in zijn vergadering van 7 mei 2024

griffier,

voorzitter,

Ondertekening

BIJLAGE I: Totstandkoming beleidskader mobiliteit

De omgevingsvisie, het klimaatakkoord en het coalitieakkoord (2022-2026) vormen belangrijke bouwstenen voor het beleidskader mobiliteit van de gemeente Smallingerland. In juni 2023 is de gemeenteraad geïnformeerd over deze uitgangspunten voor het mobiliteitsbeleid en het vervolgproces. Bij de uitwerking van het mobiliteitsbeleid zijn vervolgens verschillende externe stakeholders betrokken. Op 14 februari 2024 is tijdens een bijeenkomst met vertegenwoordigers van diverse doelgroepen van gedachten gewisseld over het mobiliteitsbeleid voor de komende jaren. Daarnaast is schriftelijk en tijdens een aantal separate overleggen inbreng geweest van organisaties die niet deel konden nemen aan deze bijeenkomst. De volgende organisaties zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van het beleidskader mobiliteit.

- ✓ Dorpsbelang Boarnburgum-Kortehemmen
- ✓ Dorpsbelang Opeinde
- ✓ Dorpsbelang Oudega
- ✓ Plaatselijk belang De Veenhoop
- ✓ Plaatselijk belang De Wilgen-Smalle Ee-Buitenstvalaat
- ✓ Fietsersbond
- ✓ Wandelnet
- ✓ Marrekrite

- ✓ Centrummanagement
- ✓ Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer
- ✓ Veilig Verkeer Nederland
- ✓ Werkgroep Toegankelijkheid
- ✓ Evofenedex
- ✓ Transport & Logistiek Nederland – Noord-Nederland
- ✓ Bouwend Nederland, regio Noord

In de overleggen met deze organisatie zijn de onderstaande zaken naar voren gekomen.

Belangrijke trends en ontwikkelingen met betrekking tot mobiliteit



Belangrijkste opgaven op het gebied van mobiliteit in Smallingerland



Prioritering bij aanpak verkeersveiligheid



Per mobiliteitsopgave zijn daarnaast de volgende zaken naar voren gekomen:

Netwerk langzaam verkeer & toekomstbestendige wegencategorisering

- ✓ De vorm en de functie van wegen in de dorpen zijn vaak niet in balans
- ✓ In de dorpen en het buitengebied is veel overlast van landbouwverkeer
- ✓ Vaart zetten achter de fietserspont
- ✓ De geluidsoverlast van de A7 verminderen
- ✓ Bij herinrichtingen meer aandacht voor brede toegankelijkheid
- ✓ Meer aandacht voor ouderen bij het treffen van verkeersmaatregelen
- ✓ Het fietspad langs de Ringweg stopt, en dan moet je verder op de weg fietsen. Dat is onveilig
- ✓ Realiseer looplijnen voor slechtzienden en zorg ervoor dat deze looplijnen logisch zijn
- ✓ Aandacht voor het belang van een goed beheer en verkeersveiligheid op recreatieve fietspaden

Aanpak verkeersonveiligheid

- ✓ Fietspad Lauwers fysiek scheiden van de weg.
- ✓ Op wegen met niet vrijliggende fietspaden direct snelheidsbeperking 30 km/uur invoeren (niet wachten op rioleringswerkzaamheden, zie ook voorbeeld Amsterdam)
- ✓ Meer verkeersdrempels
- ✓ Shared Space-locaties vragen aandacht
- ✓ Aandacht voor fietsveiligheid brugklassers
- ✓ De 60km-auto zou terug moeten komen
- ✓ Sluipverkeer aanpakken bijvoorbeeld in Boornbergum (route A7 – Wilgen)
- ✓ Aanpak overlast en veiligheid landbouwverkeer (in combinatie met fietsroutes)
- ✓ Haal de verkeerssnelheid eruit in Opeinde, bijvoorbeeld door bewustwording rijgedrag (in samenspraak met het dorp)
- ✓ Aanpak verkeersveiligheid door permanente verkeerseducatie en indringende voorlichting
- ✓ Verkeerseducatie voor vluchtelingen
- ✓ Aanpak verkeersveiligheid moet niet wachten op onderhoudswerkzaamheden
- ✓ Duidelijk aangeven voetgangers-en fietsers oversteekplaatsen
- ✓ Drempels op de Lauwers (en op nog veel meer lokale snelwegen)
- ✓ Baseer aanpak verkeersveiligheid op onderzoek door deskundigen en niet op basis van wat de meerderheid van bewoners wil
- ✓ Gedrag en infra gaan hand in hand

Toekomstbestendig parkeren

- ✓ Kaden autovrij en stimulatie kort parkeren
- ✓ Verbeteren openbare parkeergelegenheid dorpen (Boornbergum)
- ✓ Minder parkeerruimte meer groen
- ✓ Meer invalidenparkeerplaatsen (inclusief)
- ✓ Parkeervergunningen
- ✓ Kort parkeren centrum om automobilisten naar parkeergarages te sturen
- ✓ Realisatie gratis + bewaakt + aantrekkelijke fietsenstallingen
- ✓ Parkeertarieven 2X duurder
- ✓ Realiseer Fietsvlonders op bestaande parkeerplekken
- ✓ draag zorg voor maatwerk en denk strategisch en integraal na over de parkeeropgave in en rondom het centrum in relatie tot de verdichtingsopgave (woningbouw)

Toegankelijk aanbod van openbaar vervoer & deelfervoer

- ✓ Meer ruimte voor openbaar vervoer
- ✓ Subsidie voor deelauto's
- ✓ Er is vast al nagedacht waar het toekomstige treinstation komt. Leg alvast het parkeerterrein (P+R) aan, met elektrische (kleine) busjes die mensen naar het centrum brengen.
- ✓ Inclusief vervoer: gemeente promoot MAX mobiel die is niet altijd beschikbaar
- ✓ (Gratis) vervoer transferium kleine e-bussen
- ✓ Veilige (bemande) fietsenstallingen

Dekkend netwerk laadinfrastructuur

- ✓ Elektrificatie is geen oplossing
- ✓ Laadpunten in de dorpen bespreken met dorpsbelangen

Duurzame logistiek

- ✓ Meer afhaalpunten van pakketjes
- ✓ Vrachtverkeer naar bedrijventerrein De Haven alleen via Noorderhogeweg of A7-Zuiderhogeweg
- ✓ Aandacht voor ontsluiting bedrijventerrein De Haven
- ✓ Introduceer cargo bikes en kleine vrachtauto's
- ✓ Beschikbaarheid van laadinfra en netcongestieproblematiek wordt steeds groter aandachtspunt
- ✓ Betrek brancheorganisatie en lokale bedrijfsleven bij de transitie naar duurzame logistiek

Overig

- ✓ Met dorpsbelangen in gesprek blijven om plannen voor verkeersveiligheid en leefbaarheid om te zetten naar uitvoering (zowel korte als lange termijn)
- ✓ Het beste mobiliteitsbeleid schuilt in ruimtelijke ordening
- ✓ Van place to buy, naar place to be (centrum)
- ✓ Samenwerken met andere beleidsvelden
- ✓ Zorgvuldig overleg met bewoners; communicatie
- ✓ Betrokkenen actief blijven informeren over het vervolgproces

BIJLAGE II: ontwerputgangspunten inrichting fietsinfrastructuur

Bij herinrichtingen en nieuwe aanleg van fietsvoorzieningen (zowel recreatief, als utilitair) vormen de onderstaande ontwerputgangspunten het vertrekpunt. Deze uitgangspunten zijn afgeleid van actuele landelijke richtlijnen voor het ontwerp van fietsinfrastructuur.

Verschijningsvorm	Erftoegangsweg	Doorfietsroutes Hoofdfietsroutes Overige fietsinfrastructuur	Vrijliggend Vrijliggend of op rijbaan Vrijliggend of op rijbaan
	Gebiedsontsluitingsweg	Doorfietsroutes Hoofdfietsroutes Overige fietsinfrastructuur	Vrijliggend Vrijliggend/fietsstroken Vrijliggend/fietsstroken
Verharding	Doorfietsroutes Hoofdfietsroutes Overige fietsinfrastructuur		Gesloten verharding (asfalt of beton) Gesloten verharding (asfalt of beton) Bij voorkeur gesloten verharding (asfalt of beton)
Breedte fietspad	In één richting bereden	Doorfietsroutes Hoofdfietsroutes Overige fietsinfrastructuur	3,0 meter (minimaal 2,5 meter) 2,5 meter (minimaal 2,0 meter) 2,0 meter (minimaal 1,5 meter)
	In twee richtingen bereden	Doorfietsroutes Hoofdfietsroutes Overige fietsinfrastructuur	4,0 meter (minimaal 3,5 meter) 3,5 meter (minimaal 3,0 meter) 2,5 meter (minimaal 2,0 meter)
Kleur verharding	Doorfietsroutes Hoofdfietsroutes Overige fietsinfrastructuur		Rood Rood Bij voorkeur rood
Voorrang bij kruisende wegen	Doorfietsroutes Hoofdfietsroutes Overige fietsinfrastructuur		Voorrang voor fietsers mits veilig inpasbaar Voorrang voor fietsers mits veilig inpasbaar Afhankelijk van de situatie
Voorrang bij enkelstrooks rotondes	Binnen de bebouwde kom Buiten de bebouwde kom		Fietser in de voorrang Fietser uit de voorrang
Gladheidsbestrijding	Doorfietsroutes Hoofdfietsroutes Overige fietsinfrastructuur		Ja Ja -

Ziet u een fout in deze regeling?

Bent u van mening dat de inhoud niet juist is? Neem dan contact op met de organisatie die de regelgeving heeft gepubliceerd. Deze organisatie is namelijk zelf verantwoordelijk voor de inhoud van de regelgeving. De naam van de organisatie ziet u bovenaan de regelgeving. De contactgegevens van de organisatie kunt u hier opzoeken: organisaties.overheid.nl.

Werkt de website of een link niet goed? Stuur dan een e-mail naar regelgeving@overheid.nl