

FERBINING

mobiliteitsvisie voor Noordoost Fryslân

VAN MODALITEIT NAAR MOBILITEIT:

fiets, bus, trein en auto brengen
je samen waar je wilt zijn

PROF. DR. IR. TAEDE TILLEMA

‘innovaties zijn van
invloed op de leefbaarheid’

UITDAGINGEN VOOR DE TOEKOMST

6 regionale opgaven om
mee te starten



Voorwoord Max de Haan

MOBYL WÊZE IS WICHTICH!

Bij ons op het platteland moeten we meestal wat verder reizen naar school, om boodschappen te doen, te gaan sporten of om naar ons werk te gaan. Om goed mee te kunnen doen in onze maatschappij is het daarom belangrijk om mobiel te zijn. Dat betekent dat we de voorzieningen in dorpen en steden, voor jong en oud, goed bereikbaar moeten houden. Daarmee investeren we niet alleen in de leefbaarheid van onze omgeving, maar ook in de economie.

“ Ik mei graach fytse. As it efkes kin gean ik mei de fyts nei it wurk. Lekker bûten en goed foar de sûnens! ”

Het is belangrijk dat we als gemeenten en provincie samen werken aan deze regionale mobiliteitsvisie. We willen dat onze inwoners en bezoekers zich in Noordoost Fryslân op een gezonde, vlotte, veilige en duurzame manier kunnen verplaatsen. We willen dat ze daarbij gebruik kunnen maken van een samenhangend mobiliteitsnetwerk. Met deze mobiliteitsvisie laten we zien waarom dit belangrijk is en hoe we dit gaan doen.

Inhoudsopgave



4
5
6

Feiten & weetjes

De regio Noordoost

Gezonde, vlotte, veilige
en duurzame mobiliteit

8 Van modaliteit naar
mobiliteit

16 In gesprek met:
prof. dr. ir. Taede Tillema



18 Naar een regionaal
mobiliteitsnetwerk

24 Onze opgaven voor
de komende jaren

27 Relevante bronnen

28 Colofon



Feiten & weetjes



27%

Inwoners die elke dag buiten de eigen gemeente komt. Inwoners in Noordoost Fryslân zijn iets mobieler dan de rest van Fryslân. Daar komt 19% elke dag buiten de eigen gemeente.

57% & 55%



Inwoners die dagelijks de auto gebruiken en inwoners die nooit de trein gebruiken. In Noordoost Fryslân maken inwoners vaker gebruik van de auto (57%) en minder van de trein of ander openbaar vervoer (55%) dan de rest van Fryslân (51% en 50%).

€ 6,39



Kosten van een enkele reis met de trein van Buitenpost naar Groningen. De kosten met de auto zijn ongeveer € 9 en daar komen dan nog parkeerkosten bovenop. Met de trein ben je ongeveer 20 minuten onderweg en het is ongeveer 10 minuten lopen naar de binnenstad vanaf het treinstation. Met de auto rijd je van Buitenpost in ongeveer 40 minuten naar Groningen en dan is het nog paar minuten lopen van de parkeergarage naar de binnenstad.

+ 24

Aantal doden bij verkeersongelukken in Noordoost Fryslân in de afgelopen vier jaar. Het aantal verkeersdoden in heel Fryslân daalde langzaam in de periode 2015-2018. Gezien de kleine aantallen is het moeilijk een trend te bepalen voor Noordoost Fryslân. In de afgelopen vier jaren waren er 341 geregistreerde verkeersgewonden in Noordoost Fryslân. De meeste ongevallen vinden plaats met de auto en de fiets. Het aantal gewonden is de afgelopen jaren blijven stijgen. Er is vooral een stijgende lijn te zien bij de fiets en in het bijzonder bij de e-bike. *Bron: ViaStat.*



2 uur en 53 minuten

Reistijd van Dokkum naar Amsterdam met het openbaar vervoer. Met de auto is dit 1 uur en 46 minuten.



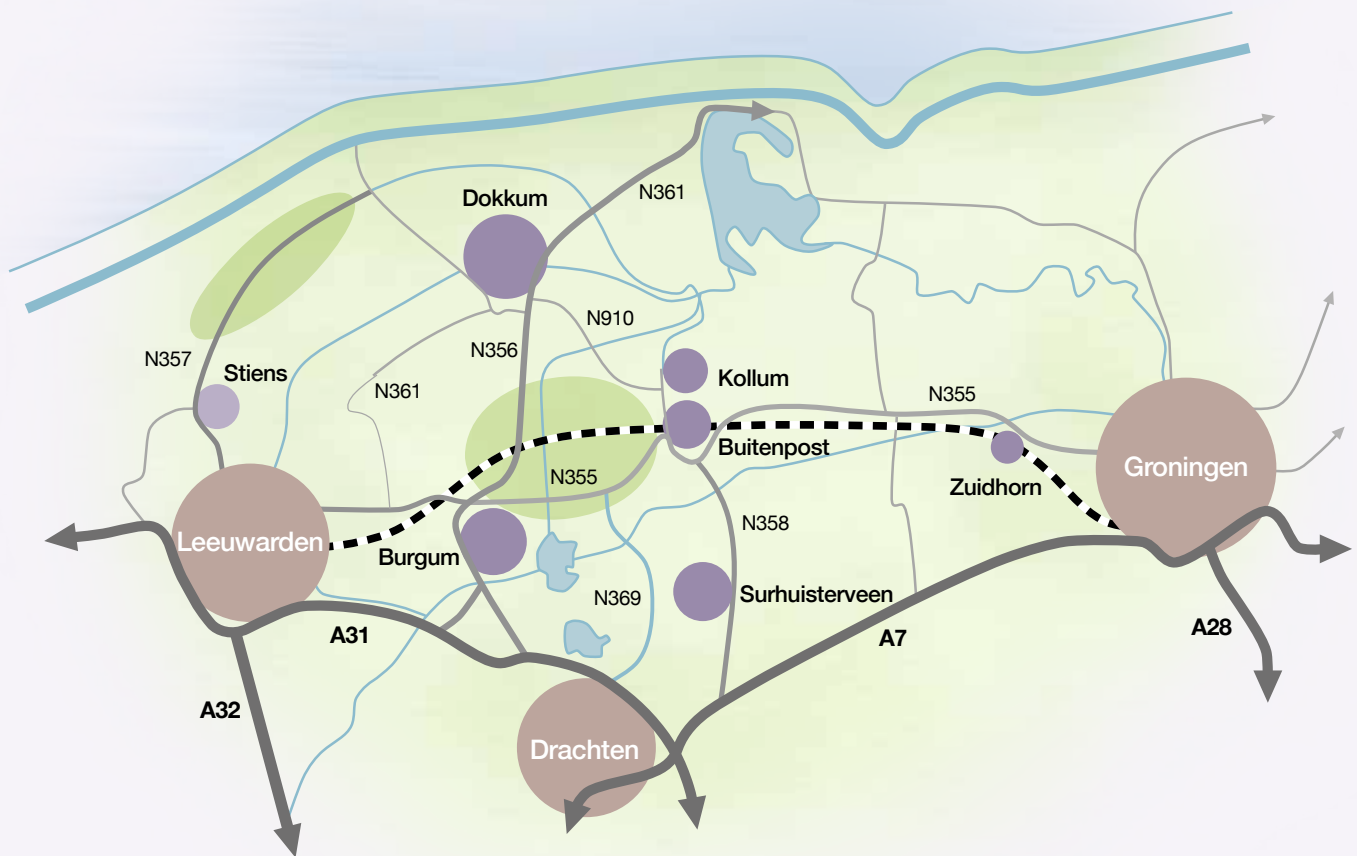
13,1%

Ervaren vooruitgang leefbaarheid. In Noordoost Fryslân ervaren de inwoners meer vooruitgang in de leefbaarheid dan de rest van Fryslân waar dit percentage 10,2% is.

113.863



Inwoners in 2040. Dat zijn bijna 10.000 inwoners minder dan in 2020. Onze regio is een regio met krimp. Zowel het aantal inwoners al het aantal huishoudens wordt minder. De grootste daling is in de noordelijke schil langs de Waddenkust boven Dokkum. Alleen in Tytsjerksteradiel is nog een groei te verwachten. We krijgen minder jongeren en meer ouderen.



DE REGIO NOORDOOST

De regio Noordoost Fryslân ligt in de stedelijke driehoek Leeuwarden, Drachten en Groningen. Er is een belangrijke wisselwerking tussen onze regio als woonregio en de steden met hun (groot) stedelijke voorzieningen. In de toekomst vindt de economische ontwikkeling in Noord-Nederland vooral plaats in het stedelijk netwerk Groningen-Assen. Het is belangrijk om te zorgen voor goede verbindingen met de grote stedelijke kernen om onze regio heen.


Onze regio is een plattelandsregio met meerdere (woon)kernen die verspreid liggen over de hele regio en vooral rondom de spoorlijn Leeuwarden-Groningen en rond de noord-zuid route, langs De Centrale As. Onze inwoners hebben relatief een lager opleidingsniveau dan landelijk en de meeste andere delen van Fryslân. Er zijn overwegend MBO-banen in de traditionele sectoren industrie, bouw, landbouw en visserij. Scholieren gaan vaker dan elders in Fryslân naar het VMBO en MBO. In onze regio wordt meer gebruik gemaakt van de auto dan het openbaar vervoer in vergelijking met de rest van Fryslân.

Onze regio heeft in variërende mate te maken met demografische ontwikkelingen zoals ontgroening, dubbele vergrijzing en krimp van de bevolking. Er zijn steeds minder jongeren en meer en

oudere ouderen. Het aantal huishoudens loopt terug. Concreet betekent dit dat voorzieningen meer geclusterd worden in de regionale kernen. Voorzieningen komen meer op afstand te liggen en de mobiliteitsbehoefte neemt toe. Globalisering zorgt ervoor dat technologische ontwikkelingen snel gaan en ook maatschappelijk verandert veel. Het klimaat vraagt om duurzame keuzes. Onze regio heeft omgevingskwaliteit, schone lucht, rust en ruimte. We hebben de Noardlike Fryske Wâlden, het Lauwersmeergebied, Werelderfgoed de Wadden en de Alde Feanen in en om onze regio. Dit biedt kwaliteit en kansen voor onze inwoners, potentiële inwoners en gasten, die we willen behouden en verder uitnutten. Bij de keuzes die we voor mobiliteit maken houden we hier rekening mee.

OMGEVINGSVISIES

Binnenkort wordt de nieuwe Omgevingswet van kracht. De provincie en de gemeenten stellen daarom omgevingsvisies op waarin hun beleid voor de fysieke leefomgeving wordt vastgelegd. Mobiliteit is onderdeel van de fysieke leefomgeving en van deze omgevingsvisies. Onze Mobiliteitsvisie voor Noordoost Fryslân is ook bedoeld om input te leveren voor deze omgevingsvisies en eventuele uitwerkingen naar mobiliteitsprogramma's.



Gezonde, vlotte, veilige en duurzame mobiliteit

Mobiliteit is een levensbehoefte, zeker in onze plattelandsregio waar voorzieningen zoals winkels, scholen of een huisarts soms wat meer op afstand liggen. Om mee te kunnen doen in onze maatschappij is het belangrijk dat je kunt gaan naar waar je naar toe wilt. Lopend, met de fiets, auto, bus of trein, met de buurvrouw mee of met de taxi, op de scooter, step of misschien wel met de trekker. Vaak is het ook een combinatie en dat zal in de toekomst nog vaker voorkomen.

Een goede bereikbaarheid van onze regio en een goede mobiliteit voor onze inwoners en bezoekers zorgt voor de dynamische plattelandsregio die we willen zijn. Een regio waar het mooi wonen, werken en leven is.

Onze visie op mobiliteit is daarom:

‘Het is goed wonen, werken en leven in de regio Noordoost Fryslân. Bereikbaarheid van de voorzieningen in en rondom onze regio is hiervoor een belangrijke randvoorwaarde. We willen dat al onze inwoners en gasten kunnen gaan waar ze naar toe willen. Op een gezonde, vlotte, veilige en duurzame manier.’

Onze ambities voor de periode 2020-2040:

- Iedereen kan kiezen hoe hij wil reizen en het is makkelijk overstappen. De fiets, bus, trein en/of auto brengt je vlot en veilig op je bestemming;
- We gaan voor duurzame en gezonde mobiliteitskeuzes en ruimtelijke kwaliteit;
- We benutten de bestaande infrastructuur zo goed mogelijk (met de digitale mogelijkheden van nu en de toekomst).

We hebben gekeken naar de verschillende ontwikkelingen die er in de regio en om ons heen zijn, en naar de huidige situatie in de regio. Op basis daarvan hebben we speerpunten bepaald voor de periode 2020-2030.

Onze speerpunten zijn:

- A. Verknopen fiets, openbaar vervoer en autonetwerk
- B. Fiets als gezond en duurzaam alternatief
- C. Openbaar vervoer als duurzaam alternatief
- D. Kwaliteit ontsluiting oostflank van de regio
- E. Optimaliseren bundelings-effect De Centrale As: een Duurzaam Veilig Netwerk
- F. De regio als plattelandsproeftuin voor digitale ontwikkelingen
- G. Bewustwording bij onze inwoners over de reismogelijkheden en keuzes die er zijn

Hiermee gaan we de komende jaren aan de slag om de bereikbaarheid van de regio en de mobiliteit van haar inwoners en bezoekers te versterken.



ANNO

De gemeenten Achtkarspelen, Dantumadiel, Noardeast-Fryslân en Tytsjerksteradiel, de provincie Fryslân en it Wetterskip Fryslân werken samen aan de uitvoering van de Agenda Netwerk Noordoost (ANNO).

Visie ANNO:

‘De kwaliteit van leven is in 2030 bijzonder goed in Noordoost Fryslân. Mensen wonen, werken en recreëren er met plezier. De bevolking kenmerkt zich als sterke betrokken mienskip. Noordoost Fryslân ontwikkelt zich als dynamische plattelands-regio in het noordelijk stedelijk netwerk. De kwaliteit van het landschap is in haar diversiteit uniek te noemen en samen met de landbouw een belangrijke economische drager voor het wonen, werken en recreëren. Mensen komen graag naar de regio toe vanwege het karakteristieke landschap en de cultuur van de mensen en ondernemers. Door samen te werken maakt de regio haar ambities waar.’



KANSEN

Bereikbaarheid over water, spoor, weg en digitaal verbeteren



KRACHT

Strategische ligging in driehoek Leeuwarden > Drachten > Groningen

Ambitie ANNO:

‘De unieke natuurkwaliteiten van de regio bieden volop kansen voor recreatie. In combinatie met optimale bereikbaarheid kan Noordoost Fryslân zich ontwikkelen tot kwalitatieve woonregio. De regio zet hierbij in op de kracht van de stedendriehoek Leeuwarden, Drachten, Groningen en het verder verbeteren van de bereikbaarheid over weg, water, spoor en digitaal...’

De gemeenten en provincie hebben afgesproken een mobiliteitsvisie op te stellen. Een regionale visie die een aanvulling is op de verkeer- en vervoerplannen van de gemeenten en provincie. Enerzijds omdat verkeer zich niets aantrekt van (gemeente)grenzen. Anderzijds omdat de bereikbaarheid van de regio als een gezamenlijke opgave wordt gezien. Met de mobiliteitsvisie wil de regio iets extra's op regionale schaal bieden dat ingaat op de ontwikkelingen die op ons afkomen en richting geeft voor de toekomst.



Van modaliteit naar mobiliteit

De afgelopen jaren lag onze focus vaak bij één manier om te reizen: met de auto, fiets of het openbaar vervoer. Waar we eerst deze vervoerwijzen allemaal zo goed mogelijk wilden faciliteren, zag je later steeds meer een verschuiving naar het ontmoedigen van het autogebruik, en het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Tegenwoordig kijken we op een meer integrale manier naar verkeer en vervoer. Verkeersveiligheid, duurzaamheid, gezondheid, ruimtelijke kwaliteit krijgen meer aandacht. Daarmee wordt het ook steeds complexer.

Ook de behoefte van de reiziger verandert. Het gaat steeds meer om gemak. We zien daarmee een ontwikkeling dat (auto)bezit steeds minder belangrijk wordt. De deeleconomie doet ook zijn intrede in verkeer en vervoer. En digitale ontwikkelingen, zoals het aanbod van mobiliteitsdiensten via app's, maken het steeds makkelijker om slimme keuzes te maken en van vervoerwijze te wisselen.

Het wordt daarmee steeds belangrijker om niet naar de individuele modaliteiten (vervoerwijzen) te kijken, maar naar het geheel, naar mobiliteit. Om die reden is een van onze ambities een samenhangend mobiliteitsstelsel te realiseren, waarin we de bestaande netwerken voor fiets, openbaar vervoer en auto aan elkaar koppelen. Zodat iedereen kan kiezen hoe hij wil reizen en het makkelijk is om over te stappen. De fiets,

bus, trein en ook de auto brengen je samen vlot en veilig op je bestemming. Dit principe wordt ook door het Rijk gehanteerd bij hun Rijksbeleid. De verschillende modaliteiten vullen elkaar aan en zorgen samen voor een goede mobiliteit voor onze inwoners en bezoekers.

Voor onze plattelandsregio blijft de auto een belangrijk vervoersmiddel, ook in de toekomst. Dit vanwege de lange afstanden, spreiding van de voorzieningen en diffuse wegepatroon. Door het regionaal autonetwerk te combineren met een goed openbaar vervoer- en fietsnetwerk, waarbij het makkelijk overstappen is van de een naar de ander, zorgen we voor een goed samenhangend mobiliteitsnetwerk. We verbinden de dorpen en voorzieningen in onze regio zo met elkaar en met het stedelijk netwerk om ons heen.

De reiziger

Je bent een reiziger als je je verplaatst van A naar B. Niet iedereen doet dat op dezelfde manier. Iedereen heeft zijn eigen behoeften, mogelijkheden en wensen.

Zo maakt iedereen zijn eigen afweging hoe die van A naar B wil reizen. Het is de uitdaging om vanuit die verschillende behoeften te komen tot één regionaal mobiliteitssysteem waar iedereen meerdere mogelijkheden heeft om van A naar B te komen op een gezonde, vlotte, veilige en duurzame manier.



Jens gaat met de auto naar zijn werk omdat hij daarna nog ergens anders heen moet. Dan is de auto wel zo handig. Jens pakt sinds kort wat vaker de trein als hij naar Groningen moet en rijdt dan met de auto naar een sneltreinstation. Dat scheelt files op de A7 en parkeerkosten in Groningen.

Renske komt op de fiets. Op de fiets is immers gezond en haar werk is in de buurt. Zij wil haar fiets veilig parkeren. Renske heeft sinds kort een e-bike en fietst nu liever de route waar het fietspad uit asfalt bestaat, dan de net wat kortere route waar er stoeptegels liggen en er een aantal haakse bochten zijn.





BEREIKBAARHEID: nabijheid voorzieningen en leefbaarheid

In onze regio kijken we met een integrale bril naar het begrip 'bereikbaarheid'. Niet alleen de reistijd, maar juist ook de nabijheid en spreiding van voorzieningen is van belang. Reistijd is in onze periferie immers relatief. Er is weinig reistijdverlies door files. Bereikbaarheid is in onze plattelandsregio een aspect dat steeds meer aandacht nodig heeft omdat voorzieningen verder weg komen te liggen. Bereikbaarheid is cruciaal vanwege de leefbaarheid.

DUURZAAM VEILIG

Duurzaam Veilig heeft de regio veel gebracht op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Het realiseren van een logische wegenstructuur is een belangrijk uitgangspunt. De Centrale As heeft bijvoorbeeld een belangrijke bundelende werking en is daarmee van belang voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Ook de rondweg Buitenpost, Kansen in Kernen en de opwaardering van de N357 Stiens-Holwerd zijn het resultaat van Duurzaam Veilig beleid. Niettemin lopen er nog steeds veel ontsluitingswegen door dorpen in onze regio en inwoners worden steeds mondiger. Dit brengt vaak het dilemma met zich mee wat betreft de oversteekbaarheid versus de doorstroming.

Een goede doorstroming is ook onderdeel van de Duurzaam Veilig netwerkfilosofie.



VERKEERSVEILIGHEID

We willen dat iedereen in onze regio veilig kan reizen. In heel Nederland is de trend 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 komst van de elektrische fietsen. Een vergelijkbare trend zie je in onze regio. In Noordoost Fryslân neemt het aantal verkeersgewonden in tegenstelling tot de rest van Fryslân nog steeds toe. De meeste ongelukken gebeuren met de auto en de (elektrische) fiets. Landelijk is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) opgesteld. Met dit in 2019 vastgestelde plan zetten alle overheden in op een proactieve risicogestuurde aanpak. Per provincie wordt dit plan verder uitgewerkt naar een regionaal uitvoeringsprogramma SPV2030. Verkeersveiligheid is een aspect waar we als individuele gemeenten en provincie veel aandacht aan besteden en continue aan werken. Deze regionale mobiliteitsvisie draagt hieraan bij.



MOBILITEITS- ARMOEDE

Om mee te kunnen doen aan de maatschappij is jezelf kunnen verplaatsen belangrijk. Wanneer de mogelijkheden beperkt zijn, vergroot dit het risico van sociale uitsluiting. Het beperkt de baanperspectieven en de toegang tot sociale netwerken. Dit noemen we mobiliteitsarmoede. Het gaat om mensen zonder rijbewijs, mensen met een laag inkomen, werklozen/werkzoekenden, ouderen et cetera. Voor mensen met een (fysieke) beperking speelt mobiliteitsarmoede in mindere mate omdat zij gebruik kunnen maken van doelgroepenvervoer. Dat wij in Nederland veel gebruik maken van de fiets, heeft een gunstig effect op de mobiliteitsarmoede in vergelijking met andere landen. Specifiek voor bewoners in landelijke gebieden in de kans op mobiliteitsarmoede groter, vanwege de afstand tot voorzieningen. In onze regio gebeurt het dat scholieren voor een andere studie en school kiezen dan ze eigenlijk heen willen, vanwege de reisafstand en mogelijkheden. Daarnaast zie je in dorpen vervoerservices ontstaan zoals BurgumMobyl, waar vrijwilligers minder mobiele plaatsgenoten helpen. Om boodschappen te doen, naar de kapper te gaan of bijvoorbeeld op familiebezoek.

KRIMP: MOBILITEITS- BEHOEFTE NEEMT TOE

De regio Noordoost Fryslân is benoemd als een van de krimpregio's in Nederland. Deze krimp vindt vooral plaats in de noordelijke schil langs de kust boven Dokkum. Variërend in de regio daalt het aantal mensen en op termijn ook het aantal huishoudens. Er komen minder jongeren en meer en oudere ouderen. Naast de krimp hebben we te maken met (dubbele) vergrijzing. Door de bevolkingsdaling komen voorzieningen onder druk te staan. Voorzieningen verdwijnen en worden meer geclusterd. Ze komen meer op afstand te liggen, waardoor de mobiliteitsbehoefte toeneemt. Een overkoepelend vraagstuk is wat de variatie in krimp in de verschillende gebieden betekent voor de mobiliteitsbehoefte van onze inwoners en gasten.



OMGEVING: RUIMTELIJKE KWALITEIT EN GEZONDHEID

De hoge omgevingskwaliteit in onze regio draagt in grote mate bij aan ons doel dat het in onze regio mooi wonen, werken en leven is. Bij alle maatregelen en opgaven die we vanuit mobiliteit tegenkomen is ruimtelijke kwaliteit dan ook een belangrijk aandachtspunt. Gezond leven is een aspect dat de afgelopen jaren steeds meer aandacht krijgt bij mobiliteitsvraagstukken. Vanwege bijvoorbeeld luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Maar juist ook vanwege de bevordering van de gezondheid. De fiets is een gezond alternatief voor de auto en met elektrische fiets worden de mogelijkheden door een grotere actieradius nog groter. Als regio kunnen we bijdragen aan de gezondheid van onze inwoners door te zorgen voor goede en comfortabele fietsvoorzieningen. De beleving van de omgeving is daarbij ook een belangrijke succesfactor.



SMART MOBILITY



SMART MOBILITY & MOBILITY AS A SERVICE

Er is technisch en digitaal steeds meer mogelijk. De digitale ontwikkelingen helpen ons om beter te benutten wat er is. Met 'smart mobility' kunnen we mobiliteit slimmer inrichten, door gebruik te maken van de technische mogelijkheden, informatie en data die er zijn. Denk aan slimme verkeerslichten en informatieborden, et cetera. Dit sluit aan bij onze ambitie om de bestaande infrastructuur zo optimaal mogelijk te benutten. Daarnaast wordt mobiliteit steeds vaker aangeboden als service: Mobility as a Service (MaaS). Bijvoorbeeld met een app, die advies geeft over de handigste route om te rijden of die aangeeft dat het dit keer handiger is om de trein te pakken. Dit biedt meer mogelijkheden aan onze inwoners en gasten om slimmer te reizen en goed gebruik te maken van ons mobiliteitssysteem. Smart Mobility en Mobility as a Service biedt kansen voor onze regio. Veel van deze mogelijkheden worden nu gebruikt in de stedelijke gebieden. Wij willen kijken hoe we dit ook kunnen gebruiken in onze plattelandsregio en zo het gemak voor onze inwoners en gasten kunnen vergroten, en de mobiliteit kunnen verbeteren.

A photograph showing two women standing with their electric bicycles. The woman on the left is wearing a blue patterned shirt and glasses, while the woman on the right is wearing a yellow t-shirt and sunglasses. They are in an outdoor setting with a church building and trees in the background. The text 'ELEKTRISCHE FIETS & ELEKTRISCHE AUTO' is overlaid in large white letters at the bottom of the image.

ELEKTRISCHE FIETS & ELEKTRISCHE AUTO

De energietransitie die nodig is naar duurzame brandstoffen heeft ook invloed op verkeer en vervoer. De ontwikkelingen rond elektrificatie van voertuigen gaat snel. De elektrische fiets is al haast niet meer uit het straatbeeld weg te denken en ook de elektrische auto zien we steeds meer. Als overheid vinden we het belangrijk om deze ontwikkelingen te stimuleren. Door te zorgen voor goede voorzieningen zoals laadpalen, en veilige parkeervoorzieningen voor de elektrische fiets. In de toekomst vragen ook ontwikkeling op het gebied van waterstof onze aandacht. We verwachten dat de elektrische fiets een steeds belangrijke plaats in onze regio gaat innemen als alternatief voor de 2e auto. Aandachtspunt is dat de elektrische auto voor een deel van onze inwoners (nog niet) betaalbaar is. We verwachten dat de elektrische fiets een steeds belangrijke plaats in onze regio gaat innemen als alternatief voor de 2e auto. Het accent ligt de komende jaren op de elektrische fiets liggen als een duurzaam en gezond alternatief. Meer dan op de elektrische auto die voor het merendeel van onze inwoners (nog niet) betaalbaar is.

KLIMAAT: MOBILITEITSTAFEL

In het Klimaatakkoord in Parijs is in 2015 afgesproken om de opwarming van de aarde te beperken tot minder dan 2 graden. In het Klimaatakkoord van Nederland van juni 2019 is afgesproken om de uitstoot van broeikasgassen (CO₂) terug te dringen. In verschillende klimaattafels zijn hier afspraken over gemaakt, ook voor mobiliteit. De Mobiliteitstafel zet in op een integrale benadering van het mobiliteitssysteem, waarbij alle modaliteiten en de infrastructuur optimaal worden ontwikkeld en benut én uiteindelijk alle modaliteiten schoon zijn. Door het gebruik van duurzame energie (elektrificatie en biobrandstoffen) en het verder verduurzamen van het systeem. Door onze inzet op een samenhangend mobiliteitssysteem dragen wij ons steentje hieraan bij. Heel concreet voor onze regio speelt ook het vraagstuk van vluchtroutes bij de waterbergingsproblematiek.





AUTONOOM VERVOER

Het vervoer van de toekomst is autonoom vervoer. Er wordt al steeds vaker mee geëxperimenteerd. Kort geleden op de spoorlijn Groningen-Leeuwarden met autonoom treinvervoer. Ook zijn er steeds meer auto's die (deels) autonoom kunnen rijden. Op verschillende plekken in het land wordt ook geëxperimenteerd met autonome busjes. Een dergelijk experiment zou ook in onze regio plaatsvinden in Ferwert van de bushalte en de middelbare school. Dit experiment is niet door gegaan om dat er te veel data verwerkt moest worden. Dat was toen niet mogelijk, maar de technische ontwikkelingen gaan snel. Juist ook in onze plattelandsregio kan autonoom vervoer een uitkomst bieden, bijvoorbeeld als voor en natransport van het openbaar vervoer. We willen daarop anticiperen. Van wezenlijk belang daarbij is de aanleg van glasvezel in onze regio, de beschikbaarheid van 5G en de mogelijkheid om de beschikbare data te verwerken.

MAATWERK OPENBAAR VERVOER

Openbaar vervoer verandert. Er komen steeds meer reizigers op de lijnen tussen de steden en grote kernen. Op het platteland neemt het aantal reizigers steeds meer af. Daar is een vicieuze cirkel ontstaan, doordat er minder mensen gebruik maken van het openbaar vervoer loopt de frequentie terug, daardoor maken weer minder mensen gebruik van het OV. Het openbaar vervoer in de huidige vorm op het platteland lijkt niet houdbaar. Daarom kijkt de provincie Fryslân die verantwoordelijk is voor al het openbaar vervoer in de provincie, naar de mogelijkheden van maatwerk vervoer: vervoer op afroep dat aansluit op de hoofdstructuur van het openbaar vervoer: snelle buslijnen en de trein. In onze regio zijn nu twee experimenten met het versnellen van buslijnen in de hoofdstructuur van het openbaar vervoer. Reizigers zonder alternatief vervoer, zoals scholieren en inwoners zonder rijbewijs zijn een belangrijk aandachtspunt. Spitslijnen kunnen voor hen een oplossing bieden. Een goede overstap is in dit systeem ook cruciaal, vandaar dat dit voor ons de komende jaren prioriteit heeft.





SWAPFIETS & MOBILITEITSMAKELAARS

Reizigers gaan steeds meer voor gemak. Dit zie je bijvoorbeeld terug in de populariteit van Swapfietsen in de grote steden om ons heen. Je kunt voor een beperkt bedrag per maand een fiets huren, en als deze wordt gestolen, of stuk is krijg je een andere of wordt hij voor je gemaakt. De fietsen zijn hippe stadsfietsen. Het blijkt een gat in de markt te zijn, vooral bij jongeren. Ook zie je dat grote autoverhuurbedrijven zich steeds meer presenteren als mobiliteitsmakelaar. Je kunt er naast een auto, ook fietsen huren. De ANWB heeft voor zakelijke rijders een mobiliteitskaart waarmee je kunt tanken, parkeren, reizen met het OV, GreenWheels, Uber et cetera. Gemak voor de reiziger is iets dat een steeds belangrijkere rol speelt. Wij willen deze ontwikkelingen in onze plattelandsregio stimuleren, daar waar het bijdraagt aan de mobiliteit en leefbaarheid. Gemak in overstappen heeft de komende jaren onze prioriteit.

In gesprek met:

PROF. DR. IR. TAEDE TILLEMA

BIJZONDER HOOGLERAAR TRANSPORTGEOGRAFIE

Prof. dr. ir. Taede Tillema heeft op 26 februari 2019 de rede 'ruimte voor bereikbaarheid: van stad tot ommeland' uitgesproken bij het aanvaarden van het ambt van bijzonder hoogleraar transportgeografie aan de Rijksuniversiteit Groningen. Hij werkt één dag in de week als bijzonder hoogleraar en daarnaast als senior onderzoeker voor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Hoe kijk jij naar bereikbaarheid?

Vaak hebben we het bij het begrip bereikbaarheid over files en hoeveel vertraging je hebt opgelopen. Een praatje over files is bijna net zo populair als een praatje over het weer. Ik pleit ervoor om bereikbaarheid vanuit en meer integraal, ruimtelijk perspectief te benaderen. Binnen de transportgeografie hebben we het over bereikbaarheid als de mogelijkheid om voorzieningen te bereiken. Daarbij kijken we dan naar afstand, reistijd of reiskosten. Dit is een ander perspectief dan bereikbaarheid alleen uitgedrukt puur en alleen in reistijd en files. Wanneer we jullie platteland regio bijvoorbeeld vergelijken met de regio Utrecht of Amsterdam, waar is dan de bereikbaarheid het hoogst? Wanneer je alleen naar reistijdverlies kijkt, is jullie bereikbaarheid groter. Jullie rijden overal gemakkelijk naar toe zonder veel files. Maar als we kijken naar hoeveel banen of voorzieningen je binnen een paar kilometer kunt bereiken, dan zijn de regio's Utrecht en Amsterdam ondanks de files nog steeds beter bereikbaar. De ruimtelijke visie op bereikbaarheid draait om het aantal voorzieningen en de nabijheid van voorzieningen.

Je spreekt in de je rede van een toename van ongelijkheid?

We zien dat er in het verkeer en vervoerbeleid steeds meer aandacht is voor meer inclusieve en integrale perspectieven. Naast een goede doorstroming, zijn onderwerpen als verkeersveiligheid en duurzaamheid belangrijk geworden en is er steeds meer aandacht voor gezondheid. Dit betekent ook dat er steeds meer

gelijke reissnelheden nastreven en ons niet richten op een bepaald minimaal bereikbaarheidsniveau van voorzieningen dan versterken we ongelijkheid. Bijvoorbeeld tussen mensen die wel of niet over een auto beschikken. Dit kan vervoersarmoede in de hand werken. Het versterkt ook de ongelijkheid tussen gebieden. Tussen stad en ommeland, tussen stedelijke gebieden en platteland regio's zoals Noordoost Fryslân.

“Innovaties in mobiliteit zoals de elektrische fiets, vraaggestuurde openbaar vervoersystemen en zelfrijdende voertuigen kunnen reisgedrag beïnvloeden en uiteindelijk invloed hebben op de leefbaarheid en welzijn van mensen.”

aandacht is voor gebiedsgerichte wegenplanning en multimodale knooppuntontwikkeling om meerdere vervoerwijzen zo goed mogelijk op elkaar aan te laten sluiten. We gaan van een focus op modaliteit naar een focus op mobiliteit. De ruimtelijk visie op bereikbaarheid past goed bij dit meer integrale planningsperspectief. Niettemin zien we nog steeds dat de traditionele focus op files en reistijdverlies de overhand heeft. Het idee dat iedereen recht heeft op 'een ongehinderde snelheid via de weg' leidt tot een toename van ongelijkheid. Wanneer we vooral

Wat wil je doen aan deze ruimtelijke ongelijkheid?

Zowel steden als het platteland hebben hun uitdagingen. Het platteland heeft vaker te maken met krimp waardoor de voorzieningen onder druk staan. Ik richt de komende jaren mijn onderzoek daarom op de bereikbaarheid van het platteland. Innovaties in mobiliteit zoals de elektrische fiets, vraaggestuurde openbaar vervoersystemen en zelfrijdende voertuigen kunnen reisgedrag



beïnvloeden en uiteindelijk invloed hebben op de leefbaarheid en welzijn van mensen. De totale mobiliteit per inwoner in krimpgebieden zoals Noordoost Fryslân zal op den duur best wel eens hoger komen te liggen dan in andere gebieden. Het is goed om de fiets, auto en openbaar vervoer aan

elkaar te verknopen en een samenhangend mobiliteitsnetwerk te creëren. Bereikbaarheid is namelijk ook het hebben van keuzes hoe je reist naar voorzieningen. De vraag is natuurlijk hoe erg het is dat de mobiliteit toeneemt. Ik houd mij daarom de komende jaren bezig met de beleving en percepties

van bereikbaarheid, slimme en innovatieve mobiliteitsoplossingen en stad en ommeland. Daarbij werk ik met mijn studenten en onderzoekers graag samen met publiek-publieke samenwerkingen zoals die van jullie in Noordoost Fryslân.



Naar een regionaal mobiliteitsnetwerk

Om te weten hoe we kunnen zorgen voor een gezonde, vlotte, veilige en duurzame mobiliteit en een regionaal mobiliteitsnetwerk dat daarbij past, hebben we de situatie nu geanalyseerd voor de fiets, het openbaar vervoer en de auto.

De regio heeft een nagenoeg sluitend fietsnetwerk. Het sluit echter nog niet voldoende aan op de ontwikkelingen die we zien. De opkomst van de elektrische fiets en de speedpedelec's vragen om een andere kwaliteit van de infrastructuur. De actieradius van de fiets is de afgelopen jaren groter geworden dankzij de komst van de elektrische fiets en de speedpedelecs. De elektrische fiets neemt een steeds belangrijke plaats in als alternatief voor de 2e auto. Het accent zal de komende jaren op de elektrische fiets liggen als een duurzaam en gezond alternatief. De fiets is daarnaast belangrijk in de ketenmobiliteit: om bij het openbaar vervoer te komen.

Het spoor Leeuwarden-Groningen is een belangrijke ruggengraat voor de bereikbaarheid van onze regio. Deze wordt nog verder versterkt doordat in 2020 langere treinen gaan rijden met drie keer zoveel capaciteit en een tweede sneltrein die stopt in Feanwâlden. De huidige stopt in Buitenpost. Daarmee heeft de regio twee sneltreinhalthes met elk hun eigen achterland. Afsproken is om 2 jaar na de start dit alternerend systeem te evalueren. Feanwâlden en Buitenpost zijn nu en in de toekomst belangrijke overstappunten in het regionaal mobiliteitssysteem. Belangrijk is dat het bussysteem hier goed op aansluit en er voldoende ruimte is voor het stallen van de auto en de (elektrische) fiets.

Ook De Centrale As draagt in belangrijke mate bij aan de bereikbaarheid van de regio. Het bundelende effect van De Centrale As heeft de verkeers-

veiligheid in een groot deel van de regio verbeterd. Het is een belangrijke stap in het realiseren van een Duurzaam Veilig wegennetwerk. We zijn bezig onze wegen om te bouwen naar de gewenste inrichting conform Duurzaam Veilig. Wel zien we hierbij steeds meer het dilemma tussen bereikbaarheid (vlotheid) en verkeersveiligheid (leefbaarheid) terugkomen in onze regio. Vaak slaat de balans door naar veiligheid, en vertraagt de doorstroming op een aantal belangrijke regionale aders van het netwerk. Dit geldt vooral aan de oostflank van onze regio die meer georiënteerd is op Groningen en daarmee minder profijt heeft van De Centrale As. En die ook nog eens te maken heeft met een A7 die volloopt. De bereikbaarheid van de oostflank is minder goed. De aanwezigheid van het sneltreinstation Buitenpost is cruciaal als alternatief. Landbouwverkeer is in onze plattelandregio ook een aspect om rekening mee te houden qua veiligheid en doorstroming voor de andere weggebruikers.

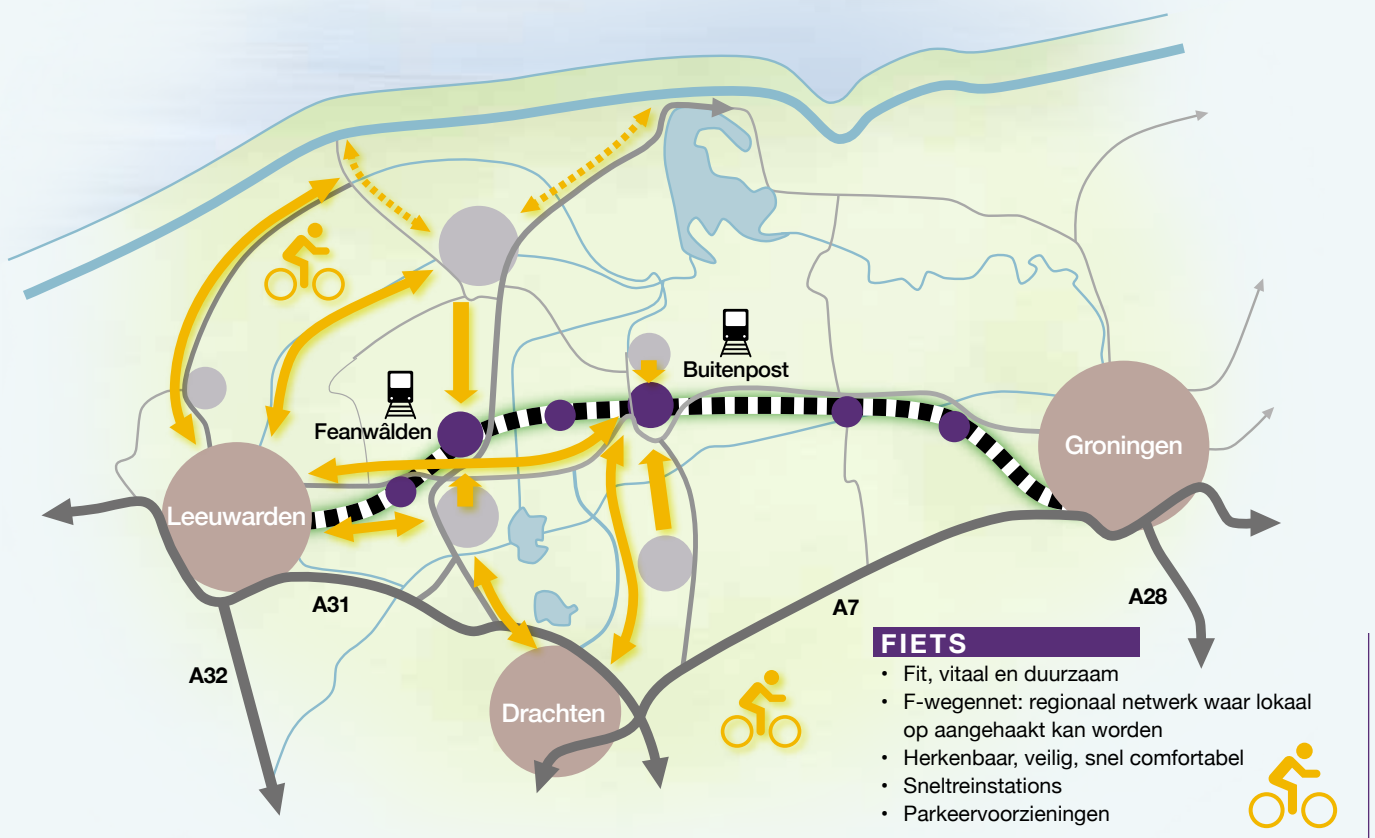
De regio heeft een nagenoeg sluitend fietsnetwerk. Het sluit echter nog niet voldoende aan op de ontwikkelingen die we zien. De opkomst van de elektrische fiets en de speedpedelac's vragen om een andere kwaliteit van de infrastructuur. De actieradius van de fiets is de afgelopen jaren groter geworden dankzij de komst van de elektrische fiets en de speedpedelecs. De elektrische fiets neemt een steeds belangrijke plaats in als alternatief voor de 2e auto. Het accent zal de komende jaren op de elektrische fiets liggen als een duurzaam en

gezond alternatief. Meer dan op de elektrische auto. De fiets is daarnaast belangrijk in de keten-mobiliteit: om bij het openbaar vervoer te komen. We kennen nu al overstappunten in de regio waar je van de ene vervoerwijze kunt overstappen op een andere. De twee snelreinstations zijn voor onze regio de belangrijkste overstappunten in een

regionaal mobiliteitssysteem. Daarnaast zijn er natuurlijk de stations Hurdegaryp en De Westereen, het busstation Dokkum en de diverse overstappunten langs de hoofdstructuur Dokkum, Stiens, Holwerd, Metslawier en Anjum van belang. De huidige overstappunten voldoen nog niet aan de eisen en gemak van de reiziger van de toekomst.

FIETS

Ambitie: in de regio Noordoost Fryslân gebruiken meer inwoners de fiets, om fit en vitaal te zijn en om een kleinere voetprint achter te laten. We zetten hierbij in op kwaliteit van de regionale fietsstructuur passend bij de sterke relaties die er zijn.



We willen een kwalitatief hoogwaardig regionaal netwerk van Fiets(snel)wegen realiseren waar lokaal op aangehaakt kan worden. Dit noemen we het 'F-wegennet'. Een aantal routes sluiten aan op de belangrijke regionale snelreinstations. We vinden de herkenbaarheid van deze F-wegen van belang, uiteraard de sociale veiligheid en verkeersveiligheid op de kruisingen, en snelheid en comfort. Beleving langs de route is ook onderdeel van de kwaliteit. De komst van de (duurdere) elektrische fiets vraagt om extra voorzieningen voor het veilig kunnen parkeren van de fiets en het kunnen opladen van de fiets op de bestemming.

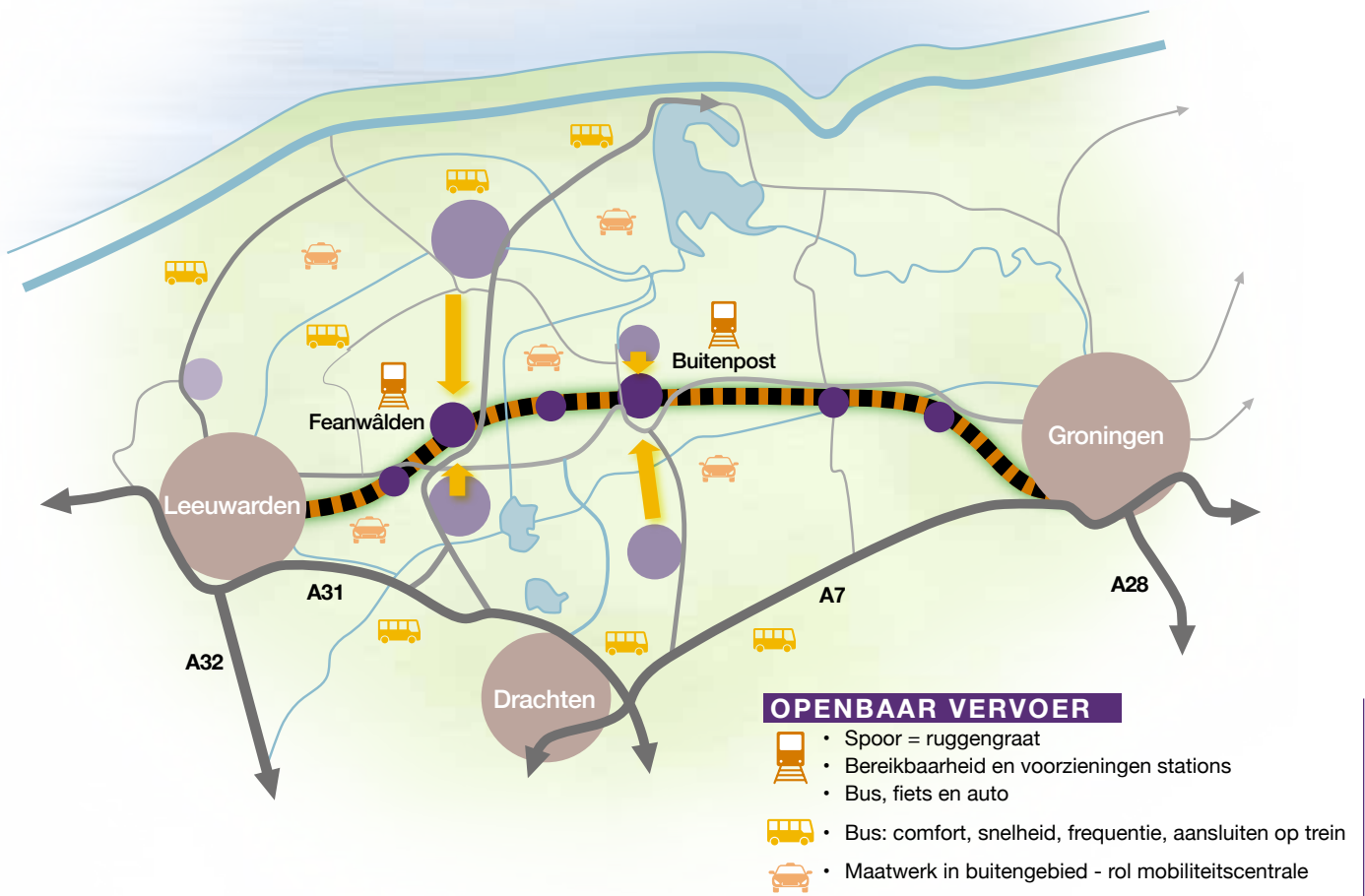


OPENBAAR VERVOER

Ambitie: We willen een sterk lijnennet dat aansluit op het spoor als ruggengraat van het openbaar vervoer in onze regio, en op de belangrijkste relaties van en naar onze regio. Goede overstappunten maken ketenmobiliteit mogelijk en bieden meer keuzes aan onze inwoners en gasten. Aangevuld met een netwerk van kleinschalige innovatieve mobiliteitsoplossingen als maatwerk op het platteland. Mogelijk kan hier de regionale mobiliteitscentrale ook een rol bij spelen. De opgave is om samen met de mienskip te komen tot een optimale mix en een totaaloplossing voor een toekomstbestendig openbaar vervoer netwerk voor onze regio.

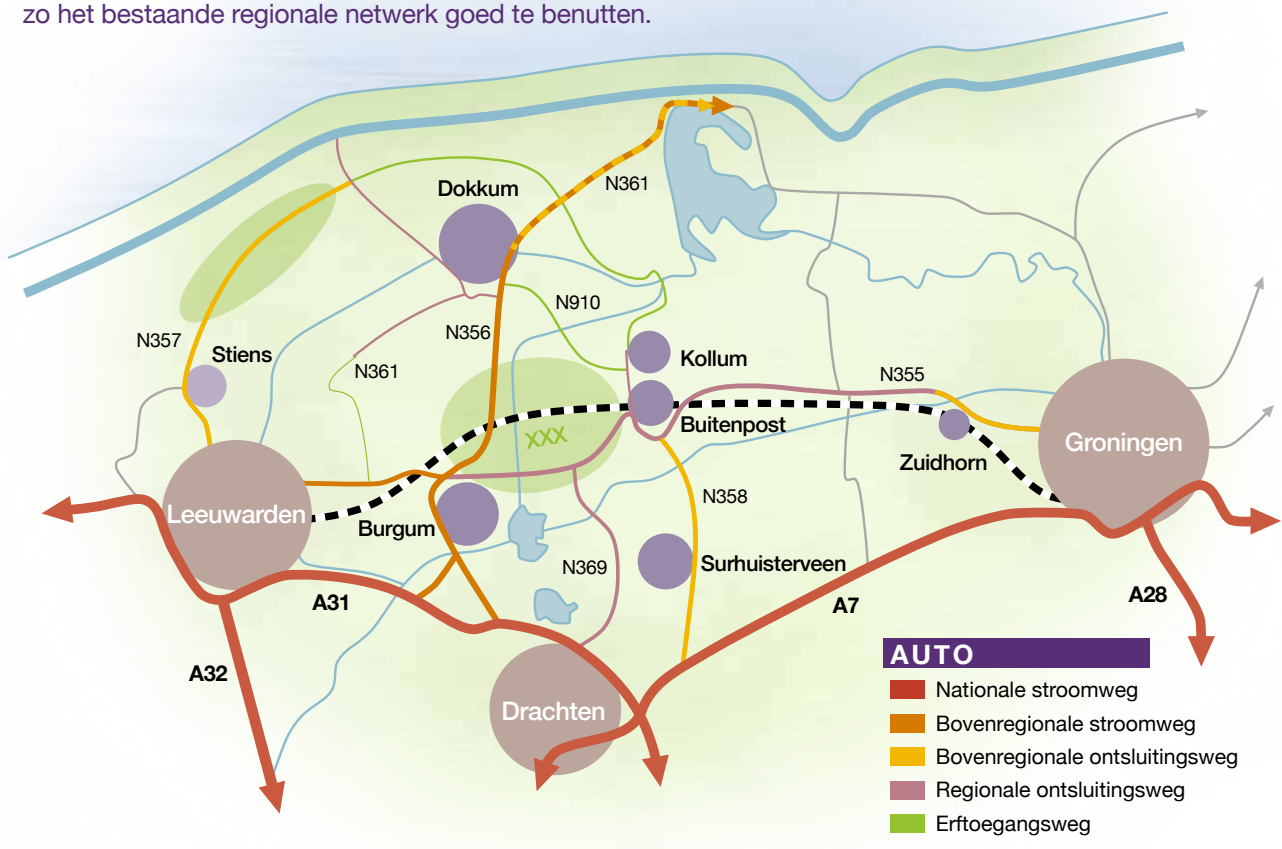
Het huidige systeem van busvervoer lijkt niet houdbaar. Binnenkort wordt het busvervoer door de provincie Fryslân aanbesteed. De huidige contracten lopen af. De verwachting is dat met het afsluiten van de nieuwe contracten voor de periode na 2022 het busnetwerk verandert. Het spoor is een belangrijke ruggengraat in onze regio. De haltes Buitenpost en Feanwâlden hebben een belangrijke functie als overstappunt

in het samenhangend mobiliteitssysteem dat we willen realiseren. Station Feanwâlden wordt op dit moment al veel gebruikt door reizigers naar Groningen uit Dokkum en Burgum. De huidige vervoerder speelt hierop in door de aansluiting bus-trein steeds verder te optimaliseren. Voor onze regio is het belangrijk dat er een sterk buslijnennet komt, dat aansluit op het spoor in het bijzonder bij de snelreinhalttes.



AUTO

Ambitie: we willen het Duurzaam Veilig beleid de komende jaren doorzetten en zetten stevig in op een logische structuur van ons regionaal netwerk. We blijven maximaal inzetten op het bundelingsprincipe en op het leveren van een goede kwaliteit van de ontsluitingswegen naar de steden om ons heen, om zo het bestaande regionale netwerk goed te benutten.



Op basis van de analyse van het netwerk in combinatie met de oriëntatie in het gebied, kunnen we concluderen dat de uitwerking van het bundelingsprincipe en de realisatie van De Centrale As positieve effecten heeft op onze regio, net als de opwaardering van de N357 (en ook de realisatie van de Haak om Leeuwarden en de Noordwesttangent). De bereikbaarheid aan de oostzijde is minder goed.

We zien twee hoofdogpaven ten aanzien van het netwerk in onze regio:

1. optimaliseren van bundeling verkeer op De Centrale As;
2. optimaliseren Duurzaam Veilig netwerkfilosofie aan de oostflank.

Op basis van de analyse van de oriëntatie en bereikbaarheid hebben we het regionaal netwerk ingedeeld naar functie van de verbinding.

OVERSTAPPUNTEN: REISHUB'S

Ambitie: We willen de keuzemogelijkheden voor onze inwoners en bezoekers vergroten en de potenties in OV en fiets in onze regio te benutten. We zetten in op goede overstappunten met kwaliteit!

Een andere naam voor overstappunten die veel wordt gebruikt is 'HUB's'. Een vrij vertaling daarvan is het middelpunt van een netwerk of een centrum van een activiteit. Daar waar alles samenkomt om daarna weer verdeeld te worden. Een reisHUB is een comfortabele plek waar je kunt overstappen van het ene naar een ander vervoermiddel: bus, trein, auto, fiets of voet. Het is een schakel in je reis om snel en makkelijk te reizen. Afhankelijk van de locatie en de grootte van de HUB varieert het aantal voorzieningen voor de reizigers van een watertappunt tot een ophaalservice voor pakjes. Een HUB kan groeien van een reisHUB naar een meer sociaal-economisch knooppunt door de koppeling met andere (algemene) voorzieningen. Het idee van reisHUB's past goed in onze ambitie voor een regionaal mobiliteitssysteem waar overstappunten en overstapgemak een belangrijk onderdeel van zijn.



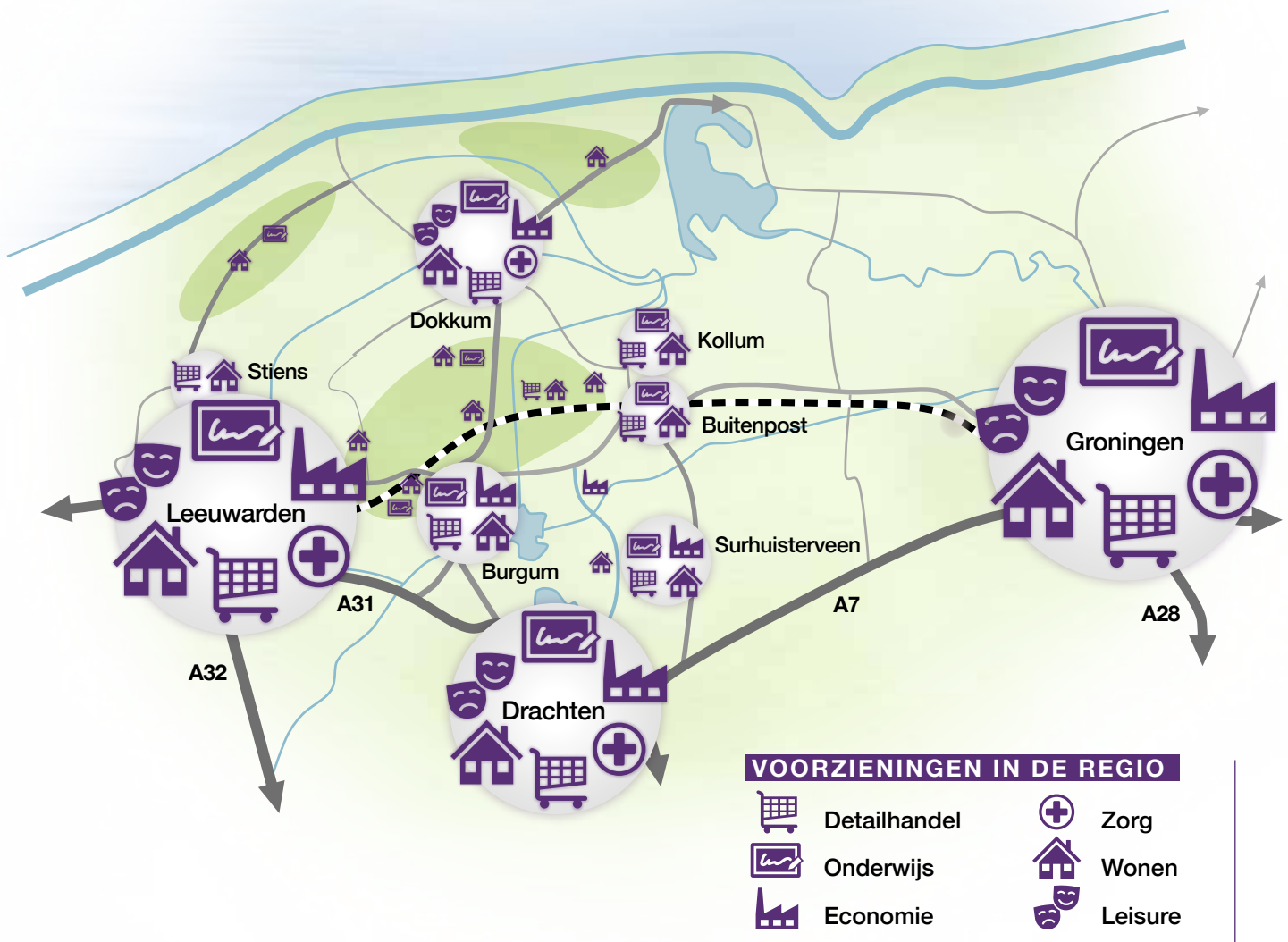
RELATIES IN EN OM DE REGIO

Noordoost Fryslân heeft een belangrijke woonfunctie. De belangrijkste woongebieden, maar ook voorzieningen zoals onderwijs, winkels en zorg zijn in beeld gebracht. En ook waar bedrijventerreinen liggen in onze regio en waar de banen zijn. Dit geeft het volgende beeld van de attractiepunten in en om onze regio.

De stedendriehoek Leeuwarden, Drachten en Groningen heeft een groot verzorgingsgebied en zorgt voor de grootstedelijke voorzieningen voor onze regio. De regiostad Dokkum en daarna Burgum zijn de grotere kernen. Waarbij Burgum weer een niveau hoger zit dan Surhuisterveen, Buitenpost en Kollum. Voor de noordwestelijke dorpen heeft ook Stiens een functie.

Dorpen en steden ontwikkelen zich van oudsher om onze infrastructuur. Ook in onze regio zie je dit terug. We kennen relatief gezien een hoge bevolkingsdichtheid langs het spoor Leeuwarden-Groningen en wegen als De Centrale As. Het centraal gelegen woongebied herbergt veel van onze inwoners en is daarmee ook een belangrijk attractiepunt als het gaat om het bepalen van relaties van waar men heen gaat en vandaan komt. Het kustgebied heeft vooral ook een woonfunctie maar is minder dicht bevolkt.

Op basis van beschikbare data over de huidige situatie hebben we de belangrijkste dagelijkse relaties bepaald in en om onze regio. Zoals verwacht liggen er sterke woon-werk relaties met Leeuwarden, Drachten en Groningen. De oriëntatie verschilt wel per deel van de regio. De noordwestelijke dorpen Ferwert, Marrum, Hallum zijn vooral georiënteerd op Leeuwarden. Het kustgebied boven Dokkum is gericht op Dokkum. Dokkum en Burgum vooral op Leeuwarden en in mindere mate op Drachten en Groningen. De kernen in oostelijk deel van de regio: Kollum en Buitenpost zijn in hoofdzaak gericht op Groningen en in mindere mate op Leeuwarden. Surhuisterveen is meer gericht op Drachten en Groningen. De relaties vanuit dit deel van de regio met Dokkum zijn beperkt ook vanwege de natuurlijke wig tussen Dokkum en Kollum. De centraal gelegen woonkernen De Westereen, Kollumerzwaag en Twijzelerheide zijn divers georiënteerd. De Westereen vooral op Dokkum en Leeuwarden. Kollumerzwaag in alle richtingen maar vooral op Groningen. Twijzelerheide op Buitenpost en Drachten.



Wat we zien is dat de onderlinge relaties binnen het ANNO-gebied beperkter zijn voor het woon-werkverkeer en de noord-zuidrelaties sterker zijn dan de oost-westrelaties. Dit laatste is te verklaren door de historische keuzes in de infrastructuur in Fryslân. Noordoost Fryslân is verder weg komen te liggen van het hoofdwegennet. Waar eerst de belangrijkste oost-west verbinding dwars door de regio liep: de Groningenstraatweg, is deze functie verschoven naar de Wâldwei aan de zuidkant van de regio. Daarmee ligt de focus in onze regio inmiddels meer op de noord-zuid verbindingen. Uitzondering hierop is de oost-west treinverbinding dwars door de regio.

Er is een verschil tussen het woon-werkverkeer en onderwijs. De woon-werkrelaties zijn zwaarder dan die voor onderwijs. Voortgezet onderwijs en MBO is sterk intern gericht op Dokkum, Buitenpost en Burgum. Alleen de kernen aan de randen zijn meer georiënteerd op Leeuwarden en Drachten. Bij het hoger onderwijs ligt er naast Leeuwarden ook een relatie met Groningen.



Onze opgaven voor de komende jaren

We willen dat onze inwoners en gasten kunnen gaan waar ze naar toe willen, op een gezonde, vlotte, veilige en duurzame manier, waarbij ze gebruik kunnen maken van een samenhangend mobiliteitsnetwerk. Dat is onze mobiliteitsvisie. Door de analyse van de ontwikkelingen die er allemaal zijn in en om onze regio en hoe ons regionaal netwerk er nu uitziet, hebben we meer inzicht gekregen in de opgaven die er liggen om dit te bereiken.

In de periode 2020-2025 beginnen we met zes regionale opgaven

1. Overstappemak bij snelreinstations Buitenpost, Feanwâlden en andere overstappunten (hub's)
2. Realisatie van een F-wegennet: herkenbare goede en veilige hoofd(snel)fietsroutes en parkeervoorzieningen voor de (elektrische)fiets.
3. Bewustwording reismogelijkheden: marketing en educatie
4. Bereikbaarheidsopgave oostflank regio (Kollum-Buitenpost)
5. Leefbaarheidsopgave De Westereen, Kollumerzwaag en Twijzelerheide
6. Leefbaarheidsopgave Ee-vallei (Hallum-Burdaard en omgeving)

We vinden het als overheden belangrijk om de gebruikers, de reizigers, onze inwoners en ondernemers, mee te nemen in de plannen die we ontwikkelen. Onze regionale opgaven werken we zoveel mogelijk samen met onze mienskip uit.

Met deze zes opgaven start de uitvoering van onze mobiliteitsvisie. Het is een begin van regionaal samenwerken aan mobiliteit. We blijven als regio de komende jaren anticiperen op de ontwikkelingen om ons heen. Zo zorgen we voor een goede bereikbaarheid van de regio en mobiliteit van onze inwoners en gasten in een tijdperk van veranderingen.

ZES REGIONALE OPGAVEN

De zes regionale opgaven zijn uitgewerkt in startnotities. De essentie van deze zes opgaven is hieronder aangegeven.

- ## 1 Overstappemak sneltreinstations en andere hub's

Het gemak om te kunnen overstappen van de ene vervoerwijze naar een andere is belangrijk om een samenhangend mobiliteitssysteem te kunnen realiseren. De trein is een belangrijke ruggengraat van het regionaal mobiliteitssysteem met de twee sneltreinstations Buitenpost en Feanwâlden, met elk hun eigen achterland. Een netwerk van hub's (overstappunten) moet de kwaliteit van het mobiliteitssysteem en de bereikbaarheid van voorzieningen verbeteren. De sneltreinstations hebben hierbij onze eerste prioriteit.

Projectleider: gemeente Achtkarspelen. Projectsecretaris: gemeente Noardeast-Fryslân.
- ## 2 Een F-wegennet

Het huidige fietsnetwerk voldoet niet meer aan de kwaliteitseisen door de komst van de elektrische fietsen. We willen een kwalitatief hoogwaardig regionaal netwerk van Fiets(snel)wegen realiseren waar lokaal op aangehaakt kan worden. Dit noemen we het 'F-wegennet'. Een aantal routes in dit F-wegennet sluiten aan op de belangrijke regionale sneltreinstations en andere overstappunten. Zo verknopen we fiets en openbaar vervoer. Een elektrische fiets moet je veilig kunnen parkeren en opladen op de bestemming. Dit is ook onderdeel van deze opgave.

Projectleider: gemeente Tytsjerksteradiel. Projectsecretaris: Provincie Fryslân.
- ## 3 Bewustwording reismogelijkheden: marketing en educatie

Onze inwoners en gasten zijn zich niet altijd bewust van de mogelijkheden die er zijn om van A naar B te komen in onze regio, of schatten deze niet altijd op waarde. Men heeft meerdere keuzes in de manier waarop ze reizen. We willen de bewustwording en het gemak vergroten door marketing en educatie. Als onze inwoners en gasten meer manieren en misschien wel combinaties van vervoer kennen en gebruiken om van A naar B te gaan, vergroot dit hun (gevoel van) mobiliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Projectleider: Provincie Fryslân. Projectsecretaris: gemeente Tytsjerksteradiel.
- ## 4 Bereikbaarheidsopgave oostflank regio

De kwaliteit van de ontsluiting van de oostflank van de regio naar Groningen en Leeuwarden is niet optimaal. Vlotte en veilige routes zijn voor de regiocentra Kollum en Buitenpost en de oostkant van de regio van groot belang voor de aantrekkelijkheid van het gebied. Een kwaliteitsverbetering van de ontsluitingsstructuur en de inzet van smart mobility moet bijdragen aan een algehele verbetering van de bereikbaarheid.

Projectleider: gemeente Noardeast-Fryslân. Projectsecretaris: gemeente Achtkarspelen.
- ## 5 Leefbaarheidsopgave De Westereen, Kollumerzwaag en Twijzelerheide

De afgelopen jaren is er veel veranderd aan de wegeninfrastructuur in ANNO-gebied. Hiermee is de bereikbaarheid en verkeersveiligheid verbeterd, maar zijn ook nieuwe ongewenste routes ontstaan in het gebied rondom de dorpen De Westereen, Kollumerzwaag en Twijzelerheide. Deze routes worden in kaart gebracht, waarna oplossingen kunnen worden voorgedragen.

Projectleider: gemeente Dantumadiel. Projectsecretaris: gemeente Noardeast-Fryslân.
- ## 6 Leefbaarheidsopgave Ee-vallei

De Dokkumer Ee vormt een natuurlijke barrière voor het verkeer. Er zijn maar een paar bruggen waar het verkeer de Ee kan kruisen. Dit heeft een bundelend effect op de toeleidende wegen en het is maar de vraag of deze wegen geschikt zijn voor dergelijk verkeer. Ook De Centrale As heeft zo zijn effect op dit gebied door gewijzigde verkeerstroom van en naar Leeuwarden. Gezien deze veranderingen is een studie nodig die duidelijk de ontsluiting van dit gebied definieert.

Projectleider: gemeente Noardeast-Fryslân. Projectsecretaris: gemeente Tytsjerksteradiel.



SPELREGELS SAMENWERKEN

Uitgangspunt is dat een regionale opgave door de eigen medewerkers worden opgepakt. Deze inzet wordt onderling niet verrekend tussen de partners. De regionale opgaven worden zo evenredig mogelijk verdeeld over de partners. De meest gereede partij pakt als projectleider een opgave op en is verantwoordelijk voor de uitvoering. Een andere partner heeft de rol van projectsecretaris. De projectleider en projectsecretaris vormen samen het trekkersduo voor een regionale opgave en zorgen voor het betrekken van andere stakeholders en bestuurlijke borging.

De werkgroep mobiliteitsvisie wordt omgezet naar een programmteam mobiliteitsvisie. Dit team is verantwoordelijk voor het bewaken van de visie, ambitie en speerpunten van de Mobiliteitsvisie ANNO en de samenhang tussen de opgaven. Het coördineert de uitvoering van de regionale opgaven en is verantwoordelijk voor het voorbereiden van adviezen aan de themagroep en stuurgroep ANNO. Het programmteam bestaat uit verkeerskundige afgevaardigden van de betrokken gemeenten en provincie bij ANNO.

De leden van het programmteam schrijven een startnotitie per regionale opgave. De projectleider en projectsecretaris werken de startnotitie uit naar een plan van aanpak. In dit plan van aanpak staan minimaal de volgende onderdelen: toelichting op de opgave (in aanvulling of

actualisatie op de startnotitie), projectkaders, projectaanpak, organisatie, projectbeheersing. Hierbij wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan de rol van de mienskip en andere regionale partners. In het plan van aanpak voor een opgave wordt een financieringsvoorstel opgenomen, inclusief een verdeling ervan over de partners. Het plan van aanpak wordt voorgelegd aan het programmteam Mobiliteitsvisie voor akkoord. Het programmteam stemt dit af met de bestuurlijke trekker van de uitvoering van de Mobiliteitsvisie. De projectleider legt verantwoording af over de voortgang van de opgave aan het programmteam mobiliteitsvisie. Besluitvorming en verantwoording over de resultaten uit de opgaven loopt via het programmteam, naar de themagroep ANNO, stuurgroep ANNO en daarna de betrokken colleges. Conform de reguliere ANNO-systematiek.

FINANCIIEEL KADER

Werkende weg vullen we het uitvoeringsprogramma voor de Mobiliteitsvisie. De zes benoemde opgaven zijn de eerste stap richting concrete projecten. Het eindresultaat wordt voorzien van een financiële strategie voor de uitvoeringskosten. We richten de uitvoering van de Mobiliteitsvisie flexibel in, waarbij het beschikbare budget in de huidige periode van bezuinigingen leidend zal zijn voor de planning en het tempo van uitvoeren. Financiering wordt vooral gezocht in bestaande budgetten en programma's.



Relevante bronnen

- ANNO II - Netwerk Noordoost Fryslân | 2015
- Economische vitaliteitsscans Noordoost Fryslân 2018 – Fryske Akademy en Provincie Fryslân | 2018
- Wegenstructuur Noordoost Fryslân – Provincie Fryslân, gemeenten Leeuwarden, Ferwerderadiel, Dongeradeel, Dantumadeel, Tytsjerksteradiel, Kollumerland en Achtkarspelen | 2000
- Provinciaal verkeer- en vervoerplan PVVP 2006 – Provincie Fryslân | 2006
- Provinciaal verkeer- en vervoerplan PVVP 2006 herzien – Provincie Fryslân | 2011
- Analyse van Wegen – Provincie Fryslân | 2018
- Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan 2012-2025 – gemeente Kollumerland c.a. | 2013
- De Nije Wei; Verkeersstructuurplan Dantumadiel, gemeente Dantumadiel | 2012
- Gemeentelijk Verkeer- en VervoerPlan Dongeradeel – gemeente Dongeradeel | 2012
- GVVP Ferwerderadiel – gemeente Ferwerderadiel | 2010
- Studie wegverbindingen N358 Buitenpost-A7 en N369 Twijzel-A7 – provincie Fryslân | 2012
- De sprong over de Zwemmer. Onderzoek naar de ontsluiting van Noordoost Fryslân op De Centrale As – provincie Fryslân | 2014
- Atlas van de Friese Pendel. Pendel en woon- werkrelaties in 2012 – provincie Fryslân | 2012
- Kennisdocument trends, cijfers en ontwikkelingen Friese Leefomgeving – Provincie Fryslân | 2017
- Bouwstenen Omgevingsvisie Fryslân Steden en Dorpen – Omgevingslab Fryslân | 2018
- Koersdocument Omgevingsvisie Fryslân – Provincie Fryslân | 2018
- Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust, duurzaam – Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | 2019
- Deltaplan 2030 hoog tijd voor mobiliteit – Mobiliteitsalliantie | 2019
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) veilig van deur tot deur - Ministerie van IenW, het Ministerie van JenV, het Interprovinciaal overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag | 2018
- Klimaatakkoord | 2019
- Mobiliteit in dunbevolkte regio's – Platform 31 | 2017
- Ruimte voor bereikbaarheid: van stad tot ommeland – Rede hoogleraar transportgeografie RUG Teade Tillema | 2019
- Rapport Mobiliteitsarmoede – Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving | 2018
- Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of een concreet probleem? – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) | 2018
- Busgebruikers door dik en dun – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) | 2018
- Van B naar Anders: investeren in mobiliteit voor de toekomst – Raad voor de leefomgeving en infrastructuur | 2018
- Meer bereiken met een brede blik op mobiliteit – KppV CROW | 2016
- Meer zicht op mobility-as-a-service – Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | 2018
- Regionale Netwerkanalyse Mobiliteitsvisie ANNO – Sweco | 2018
- Bureaustudie Mobiliteit – Wendy van den Daal | 2018
- Reisrelaties en bereikbaarheid van Noordoost-Fryslân – Onderzoek NHL studenten mogelijkheden mobiele data | 2019
- Maatschappelijke transitie en mobiliteit – Sociaal Fries Planbureau | 2018
- Fluchskrift Voozieningen en mobiliteit op het Friese Platteland – Sociaal Fries Planbureau | 2016
- Leven in Fryslân – Sociaal Fries Planbureau | 2019



Colofon

November 2019

De Mobiliteitsvisie is geschreven in opdracht van Netwerk Noordoost. Dit is een vrijwillig regionaal samenwerkingsverband van de gemeenten Achtkarspelen, Dantumadiel, Noardeast-Fryslân en Tytsjerksteradiel, Wetterskip Fryslân en de provincie Fryslân.

Besluitvormingsproces

Themagroep Economie ANNO: 7 november 2019
Stuurgroep ANNO: 12 december 2019
Colleges van B&W en GS Fryslân: januari 2020

Het proces

De mobiliteitsvisie is opgesteld door verkeerskundigen van de gemeenten en de provincie. Allereerst is een analyse gemaakt van de bestaande auto, OV en fietsnetwerken. Hiervoor hebben we verschillende werksessies gehouden, bijvoorbeeld samen met de collega's openbaar vervoer van de provincie en Arriva. Vervolgens zijn de mobiliteitsontwikkelingen die op ons afkomen in kaart gebracht met een bureaustudie. Ook hebben we gesproken met onze collega's over de ontwikkelingen en ambities op andere vakgebieden die van invloed kunnen zijn op mobiliteit. We hebben gesproken met collega's economie, wonen, voorzieningen, duurzaamheid, sociaal domein, gezondheid, ruimtelijke kwaliteit, digitale infrastructuur, toerisme en recreatie. We hebben het Fries Sociaal Planbureau gevraagd naar de kenmerken van onze regio en hun beeld bij de ontwikkelingen die van invloed zijn op mobiliteit. We hebben relevante stukken over mobiliteitsstukken gelezen. Dit alles samen heeft geleid tot deze mobiliteitsvisie.

Werkgroep mobiliteitsvisie ANNO

Sjoerd Hoekstra	Programmamanager ANNO (opgavetrekker)
Erik de Boer	Verkeerskundige gemeente Achtkarspelen (projectsecretaris)
Jelle Reitsma	Verkeerskundige gemeenten Noardeast-Fryslân en Dantumadiel
Teertse Reitsma	Verkeerskundige gemeenten Noardeast-Fryslân en Dantumadiel
Jens Zeemans	Verkeerskundige gemeente Tytsjerksteradiel
Harm Dijkstra	Verkeerskundige provincie Fryslân
Monard Ruiters	Verkeerskundige provincie Fryslân

Ondersteund door Marijke Kramer project&proces.

Foto's mede mogelijk gemaakt door:



Netwerk Noordoost