Voorstel aan de gemeenteraad

Opsteller
[redacted]

Kenmerk
Z.25.467665 / D.26.2184865

Vertrouwelijkheid
Openbaar

Onderwerp
Mobiliteitsplan 2035

Voorgesteld besluit

1. Het Mobiliteitsplan 2035 vast te stellen als beleidskader voor het gemeentelijke mobiliteitsbeleid;
2. Kennis te nemen van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2027-2028;
3. Het college opdracht te geven een dekkingsvoorstel voor de investeringskredieten 2027 en 2028 voor te bereiden en op te nemen in de eerste begrotingswijziging, zodat een integrale afweging kan plaatsvinden.
4. Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) 2017 in te trekken.

Inleiding

In september 2025 heeft uw raad deel I van het Omgevingsprogramma Mobiliteit vastgesteld: de Mobiliteitsvisie 2040. Nu wordt aan u het Mobiliteitsplan 2035 (deel II) als nadere uitwerking van de Mobiliteitsvisie 2040 ter vaststelling voorgelegd. Om uitvoering te kunnen geven aan de eerste uitvoeringsprojecten, wordt u tevens de Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2027–2028 ter kennisname voorgelegd.

Mobiliteitsplan 2035

Waar de Mobiliteitsvisie 2040 richting geeft voor de lange termijn, vertaalt het Mobiliteitsplan de ambities naar concrete beleidskeuzes en prioriteiten voor de periode tot 2035. Het plan sluit aan bij de Omgevingswet en bij de Omgevingsvisie van de gemeente Heerenveen en benadert mobiliteit integraal, adaptief en gebiedsgericht.

Belangrijke keuzes in het Mobiliteitsplan 2035 zijn o.a.:

Mobiliteit als middel, niet als doel

- Mobiliteit wordt expliciet gekoppeld aan brede welvaart: gezondheid, leefbaarheid, veiligheid, klimaat en toegankelijkheid staan centraal — niet alleen doorstroming van verkeer.

STOMP-principe als leidend afwegingskader

- Prioriteit in deze volgorde:
    1. Stappen (lopen)
    2. Trappen (fietsen)
    3. Openbaar vervoer
    4. Mobility as a Service / deelmobiliteit

5. Privéauto

Het principe Duurzaam Veilig als basis voor de inrichting van het verkeerssysteem

- Daarbij kiezen we voor een verkeerssysteem dat:
  - fouten van weggebruikers opvangt;
  - ernstige ongevallen voorkomt;
  - kwetsbare verkeersdeelnemers beter beschermt;
  - en waarbij inrichting, snelheid en gebruik logisch op elkaar aansluiten.

Voetganger en fietser krijgen prioriteit

- Het plan kiest voor:
  - actieve mobiliteit, waarbij de voetganger centraal staat;
  - hoogwaardige looproutes en fietsnetwerken;
  - veilige oversteekplaatsen en schoolroutes;
  - autoluwere centra en woonwijken;
  - betere oversteekbaarheid en verblijfskwaliteit.

30 km/u wordt de norm binnen de bebouwde kom ("30 tenzij")

- Alleen wegen met duidelijke regionale ontsluitingsfunctie blijven 50 km/u.
- Hiertoe introduceert het Mobiliteitsplan een nieuwe wegcategorie: de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30). Hiermee wordt een balans gezocht tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid op wegen met een belangrijke ontsluitingsfunctie binnen de bebouwde kom.

Auto blijft belangrijk, maar 'in balans'

- gerichte routing;
- meer balans tussen verschillende modaliteiten in centra en woongebieden;
- maatwerk voor dorpen en buitengebied waar de auto noodzakelijk blijft.

Aansluiting bij mobiliteits- en energietransitie

- Het Mobiliteitsplan sluit aan bij de mobiliteits- en energietransitie door inzet op elektrificatie van vervoer en de verdere ontwikkeling van een toekomstbestendig laadnetwerk.

Sterke inzet op actieve mobiliteit

- Grote investeringen worden voorzien in:
  - doorfietsroutes;
  - regionale fietsverbindingen;
  - veilige schoolomgevingen;
  - voetgangerskwaliteit.

Mobiliteitshubs als nieuw ruimtelijk concept

- overstappen vergemakkelijken;
- parkeerdruk verminderen;
- deelmobiliteit ondersteunen;
- OV versterken;
- evenementenverkeer opvangen.

Adaptief beleid onder de Omgevingswet

- Het plan beschrijft nadrukkelijk géén vaste eindbeelden, maar een richtinggevend, flexibel, monitorbaar systeem, waarbij beleid periodiek kan worden bijgesteld.

<u>Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2027-2028</u>

De uitvoeringsagenda is bedoeld om voldoende middelen en richting te bieden om de komende twee jaar voortvarend aan de slag te kunnen met de uitvoering van het mobiliteitsbeleid. De uitvoeringsagenda's voor de periode daarna worden opgenomen in de nieuwe Nota kapitaalgoederen en via de reguliere P&C-cyclus financieel verankerd.

Vervolg

Na vaststelling door uw raad worden de Mobiliteitsvisie 2040 en het Mobiliteitsplan 2035 door het college formeel vastgesteld als omgevingsprogramma, conform de systematiek van de Omgevingswet. De Uitvoeringsagenda 2027–2028 geeft uitvoering aan het omgevingsprogramma, maar maakt hier geen onderdeel van uit.

Beoogd effect

Een eenduidig beleidskader voor mobiliteit dat richting geeft aan keuzes en prioriteiten tot 2035 en als basis dient voor verdere uitwerking en uitvoering, met een uitvoeringsagenda die borgt dat ambities tijdig worden vertaald naar zichtbare resultaten in de praktijk.

Argumenten

1.1 Het Mobiliteitsplan 2035 zorgt voor een samenhangend beleidskader voor de middellange termijn

Het Mobiliteitsplan 2035 werkt de vastgestelde Mobiliteitsvisie 2040 uit tot een samenhangend beleidskader voor de middellange termijn en geeft richting aan keuzes en prioriteiten voor mobiliteit, in lijn met de Omgevingswet en de Omgevingsvisie. Het college blijft bevoegd tot formele vaststelling van het Omgevingsprogramma en de Uitvoeringsagenda.

1.2 Het hanteren van beleidsprincipes als leidend kader zorgt voor consistentie in beleid en uitvoering

Door de beleidsprincipes (zoals STOMP, Duurzaam Veilig en 30 km/u als norm) als leidend kader te hanteren, ontstaat een consistente en integrale aanpak bij ruimtelijke ontwikkelingen, beheer en herinrichting, met aantoonbare voordelen voor verkeersveiligheid, leefbaarheid en gezondheid. Hierbij wordt per gebied een afweging gemaakt, zodat bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in samenhang worden geborgd. De toepassing van deze principes betekent niet dat overal dezelfde maatregelen worden genomen, maar dat maatwerk wordt toegepast afhankelijk van de context. Het Mobiliteitsplan draagt daarnaast bij aan een inclusieve openbare ruimte door toegankelijkheid als volwaardig ontwerpprincipe toe te passen bij voetpaden, oversteekplaatsen, OV-haltes en mobiliteitsvoorzieningen.

1.3 Vaststelling van het Mobiliteitsplan legt geen financiële verplichtingen vast

Het Mobiliteitsplan 2035 is een beleidskader en bevat geen financiële verplichting voor toekomstige uitvoeringsagenda's of maatregelen. Vaststelling van het Mobiliteitsplan leidt niet automatisch tot beschikbaarstelling van middelen. Voor iedere uitvoeringsagenda, investering of maatregel wordt afzonderlijk een voorstel aan de raad voorgelegd, inclusief financiële consequenties, dekkingsvoorstel en prioritering. De raad behoudt daarmee volledig zijn budgetrecht en beslissingsbevoegdheid.

2.1 De Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2027–2028 maakt directe uitvoering van het beleid mogelijk

De uitvoeringsagenda vertaalt het Mobiliteitsplan 2035 direct naar concrete acties en prioriteiten voor de periode 2027–2028 en markeert daarmee de stap van beleidsvorming naar uitvoering.

3.1 Het beschikbaar stellen van middelen maakt uitvoering van de eerste maatregelen uit de Uitvoeringsagenda 2027–2028 mogelijk

De structurele middelen zijn nodig voor de doorlopende activiteiten uit het uitvoeringsprogramma en voor 0,5 fte uitvoeringscapaciteit. De eenmalige exploitatiebudgetten zijn bestemd voor de bereikbaarheidsvisie, de inventarisatie van het hoofd- en doorfietsnetwerk en de monitoring van het recreatieve fiets- en wandelnetwerk. Deze worden meegenomen in de integrale begrotingsafweging 2027.

De investeringskredieten zijn bestemd voor fysieke maatregelen met een meerjarig nut. De in dit voorstel opgenomen middelen voor 2027 en 2028 kunnen uitsluitend beschikbaar worden gesteld nadat hiervoor volledige dekking is gevonden en hierover een integrale afweging heeft plaatsgevonden bij de begrotingsbehandeling. Zonder dekking kunnen de betreffende onderdelen van de uitvoeringsagenda niet worden uitgevoerd.

Met het beschikbaar stellen van de benodigde middelen kan uitvoering worden gegeven aan de eerste projecten uit de Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2027–2028. Dit betreft o.a.:

- *Uitbreiden 30km/uur gebieden ten behoeve van leefbaarheid, verkeersveiligheid en uniformiteit;*

  In de vastgestelde Mobiliteitsvisie is opgenomen dat er en herijking van het wegennet nodig is. Met het beschikbaar stellen van middelen wordt hier uitvoering aan gegeven: 30km/uur gebieden worden uitgebreid en waar nodig kleinschalige maatregelen getroffen zoals een wegversmalling, drempel of belijning.

- *Verkeersveiligheidsmaatregelen in wijken en dorpen*

  In de vastgestelde Mobiliteitsvisie is aangegeven dat inwoners meer aandacht willen voor fietsers en voetganger, beter OV en blijvend aandacht voor verkeersveiligheid. Met het beschikbaar stellen van middelen wordt hier uitvoering aan gegeven: er worden maatregelen getroffen zoals een drempel, versmalling, belijning, bebording etc. naar aanleiding van meldingen van bewoners of Plaatselijk Belangen. Daarnaast kan er met dit budget werk met werk gemaakt worden indien er onderhoudswerkzaamheden aan de weg worden uitgevoerd.

- *Herkenbaarheid van Skoalsônes*

  Skoalsônes hebben veel aandacht gekregen in het Mobiliteitsplan. Bij scholen is veel uitwisseling van verkeer in korte tijd en dit vergt veel maatwerk waar veel scholen om vragen. Met het beschikbaar stellen van middelen wordt hier uitvoering aan gegeven. In overleg met de scholen treffen we gerichte maatregelen om de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid te verbeteren.

- *Ketenmobiliteit (Hubs) voor een betere overstap tussen vervoerswijzen*

  De stationsgebieden van Heerenveen en Akkrum worden de komende jaren vernieuwd. ProRail en NS investeren in de verbetering van hun deel van de stationsomgeving, terwijl de gemeente met het beschikbaar stellen van middelen kan investeren in de inrichting van de openbare ruimte. Door deze ontwikkelingen gezamenlijk en gelijktijdig op te pakken ontstaat een samenhangend en herkenbaar geheel, zodat beide stationsgebieden er weer piekfijn en toekomstbestendig bij komen te liggen.

- *Toegankelijkheid*

  De toegankelijkheid van het openbaar gebied is veelvuldig teruggekomen bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie. Naar aanleiding van gesprekken met de stakeholders heeft dit ook een plek gekregen in de visie om gelijke toegang te waarborgen. Met het beschikbaar stellen van middelen kunnen specifieke knelpunten worden aangepast ten behoeve van de toegankelijkheid en veiligheid.

- *Duurzame mobiliteit*

  In verschillende beleidsstukken (centrumvisie, woonvisie, mobiliteitsvisie) komen de opgaven duurzaamheid en gezondheid naar voren. Het bevorderen van duurzame en gezonde verplaatsingen draagt hieraan bij. Met het beschikbaar stellen van middelen worden initiatieven op het gebied van deelmobiliteit en openbaar vervoer verkend en/of gerealiseerd.

- *Flankerende maatregelen*

  Naast middelen voor infrastructurele projecten zijn er flankerende, doorlopende activiteiten nodig om de verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit te bevorderen. Het gaat onder meer om verkeerseducatie, gedragsbeïnvloeding, verkeersveiligheidscampagnes, monitoring en doorlopende ondersteunende werkzaamheden. Hiermee wordt geborgd dat deze activiteiten duurzaam kunnen worden voortgezet en dat niet alleen de fysieke infrastructuur, maar ook veilig en verantwoord verkeersgedrag wordt gestimuleerd.

- *Capaciteit voor uitvoering van het Mobiliteitsplan*

  Voor een effectieve uitvoering van de Mobiliteitsvisie en de Uitvoeringsagenda is voldoende ambtelijke capaciteit noodzakelijk. Met het beschikbaar stellen van middelen wordt daarom voorzien in 0,5 fte voor de coördinatie, voorbereiding, uitvoering en monitoring van de maatregelen uit het Mobiliteitsplan. Hierdoor wordt de voortgang bewaakt en wordt een samenhangende uitvoering van de mobiliteitsopgaven geborgd.

3.4 Financiële uitwerking na 2028 volgt via afzonderlijke besluitvorming

Een financieel totaalbeeld tot 2035 kan op dit moment niet betrouwbaar worden gegeven. Een belangrijk deel van de maatregelen uit het Mobiliteitsplan wordt namelijk gerealiseerd via het principe werk-met-werk. De kosten zijn daardoor sterk afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen, zoals onderhoudsprogramma's, vervangingsinvesteringen, nieuwbouwprojecten en herinrichtingen van de openbare ruimte. Zo zal bijvoorbeeld de aanleg van een schoolzone worden meegenomen bij de bouw van een nieuwe school, waardoor de additionele mobiliteitskosten aanzienlijk lager uitvallen dan wanneer de maatregel als zelfstandig project wordt uitgevoerd. Daarnaast zijn de uiteindelijke investeringen afhankelijk van factoren die nu nog niet zijn te voorspellen, zoals de onderhoudsbehoefte van wegen en fietspaden, beschikbare capaciteit binnen de organisatie, subsidiemogelijkheden en de prioritering van andere ruimtelijke ontwikkelingen. Om die reden is ervoor gekozen om voor de eerste uitvoeringsjaren een indicatief maatregelenpakket op te nemen en voor latere jaren per uitvoeringsprogramma de maatregelen, planning en financiering nader uit te werken. Voor de periode na 2028 worden daarom nog geen concrete budgetten gevraagd of beschikbaar gesteld. Per maatregel wordt op een later moment een afzonderlijk uitvoerings- en financieringsvoorstel aan de raad voorgelegd, zodra de scope, planning en samenloop met andere projecten voldoende duidelijk zijn.

4.1 Het GVVP 2017 is vervangen door actueel mobiliteitsbeleid

Met de vaststelling van de Mobiliteitsvisie 2040 en het Mobiliteitsplan 2035 beschikt de gemeente over een actueel en integraal beleidskader voor mobiliteit. Het intrekken van het GVVP 2017 voorkomt onduidelijkheid over welk beleid van toepassing is en zorgt voor één helder en toekomstbestendig kader.

Risico’s of kanttekeningen

- *De financiële gevolgen van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit zijn nog niet gedekt binnen de conceptbegroting 2027*

Beschikbaarstelling van de middelen vraagt om een integrale afweging ten opzichte van andere beleidswensen en financiële verplichtingen. Het college start daarom alleen met maatregelen waarvoor de raad budget en, waar nodig, een investeringskrediet beschikbaar heeft gesteld.

- *De gevraagde middelen voor infrastructurele projecten hebben uitsluitend betrekking op de Uitvoeringsagenda 2027-2028*

Met de vaststelling van het Mobiliteitsplan worden geen middelen beschikbaar gesteld voor infrastructurele maatregelen na 2028. Voor deze maatregelen vindt de financiële afweging op een later moment plaats via de Nota Kapitaalgoederen en de reguliere P&C-cyclus. De realisatie van de ambities uit het Mobiliteitsplan 2035 blijft daarmee afhankelijk van de beschikbaarheid van structurele financiële middelen. Wanneer budgetten beperkt zijn of de investeringsruimte onder druk staat, kan het noodzakelijk zijn maatregelen te faseren of opnieuw te prioriteren. In dat geval ligt de focus op het waarborgen van bereikbaarheid voor iedereen, een veilige en goed onderhouden infrastructuur, het op orde brengen van de basis en het zoveel mogelijk combineren van mobiliteitsmaatregelen met gepland onderhoud en andere uitvoeringsprojecten.

- *De kaarten en eindbeelden uit het Mobiliteitsplan geven de gewenste ontwikkelrichting weer*

De beschikbaarstelling van de middelen voor 2027 en 2028 betekent niet dat deze eindbeelden volledig worden gerealiseerd. In de communicatie en besluitvorming moet dit onderscheid expliciet worden gemaakt.

- *Onvoldoende draagvlak bij inwoners en stakeholders*

Beleidskeuzes zoals 30 km/u, herverdeling van de openbare ruimte of vermindering van autoprioriteit kunnen, ondanks een zorgvuldig doorlopen participatietraject bij de totstandkoming van het Mobiliteitsplan 2035, leiden tot weerstand bij inwoners, ondernemers of belangenorganisaties, wat het draagvlak en de uitvoerbaarheid onder druk kan zetten.

- *Een deel van de uitvoering is afhankelijk van provincie, ProRail, NS en andere partijen*

Dit betreft met name de stationsvoorpleinen, hubs en regionale verbindingen. Voor deze onderdelen worden pas verplichtingen aangegaan nadat over scope, planning en bijdragen afspraken zijn gemaakt.

- *Subsidies en bijdragen van derden zijn niet als dekking van de nu gevraagde middelen opgenomen*

Eventuele bijdragen leiden tot een lagere gemeentelijke inzet of tot uitbreiding van de uitvoering, nadat hierover afzonderlijk is besloten.

Communicatie en participatie

Bij de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie 2040 en het Mobiliteitsplan 2035 zijn inwoners, belangenorganisaties, ondernemers en regionale partners betrokken via participatiebijeenkomsten, inloopmomenten en gerichte afstemming. De verkregen input is verwerkt in de beleidskeuzes.

Voor maatregelen met directe gevolgen voor inwoners, ondernemers en gebruikers van de openbare ruimte zoals:

- 30 km/u;

- autoluwe gebieden;

- parkeermaatregelen;

- herinrichting openbare ruimte;

wordt voorafgaand aan de besluitvorming een participatie- en omgevingsproces doorlopen.

Met periodieke rapportage via de reguliere planning- en controlcyclus wordt uw raad op een efficiënte en transparante wijze geïnformeerd over de voortgang van de uitvoering van het Mobiliteitsplan 2035. Hiermee behoudt u inzicht in de besteding van de beschikbare middelen, de gerealiseerde resultaten en eventuele afwijkingen, zonder dat hiervoor aanvullende verantwoordingsmomenten hoeven te worden ingericht. Hierdoor blijft de informatievoorziening aansluiten bij de bestaande bestuurlijke en financiële processen. Bovendien sluit deze werkwijze aan bij de systematiek van de Omgevingswet, waarin monitoring, evaluatie en het periodiek bijsturen van beleid een belangrijk uitgangspunt vormen. Voor thema's als verkeersveiligheid, bereikbaarheid, fietsgebruik, toegankelijkheid en leefbaarheid zijn op dit moment nog niet voor alle onderdelen geschikte meetgegevens en nulmetingen beschikbaar. In de eerste uitvoeringsperiode wordt daarom onderzocht welke indicatoren het meest geschikt zijn om de effecten van het mobiliteitsbeleid te monitoren en op welke wijze deze gegevens doelmatig kunnen worden verzameld. Waar mogelijk wordt daarbij gebruikgemaakt van reeds beschikbare data uit bestaande onderzoeken, registraties en regionale of landelijke databronnen. De monitoring wordt hierdoor stapsgewijs verder ontwikkeld en verbeterd.

Financiën

Het Mobiliteitsplan 2035 is een beleidskader. De financiële gevolgen vloeien voort uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2027-2028.

Om alle maatregelen uit de Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2027-2028 te kunnen uitvoeren zijn de volgende middelen benodigd:

1. € 150.000 in 2027 en € 650.000 in 2028 als benodigd investeringskrediet (als besluitpunt opgenomen in dit raadsvoorstel)
2. € 196.000 per jaar, bestaande uit € 146.000 voor structurele activiteiten en € 50.000 voor 0,5 fte uitvoeringscapaciteit (geen onderdeel van dit besluit maar te betrekken bij de integrale begrotingsafweging 2027)
3. € 100.000 in 2027 en € 40.000 in 2028 voor eenmalige activiteiten (geen onderdeel van dit besluit maar te betrekken bij de integrale begrotingsafweging 2027)



De benodigde middelen vertalen zich naar onderstaande kapitaallasten en totaal begrotingseffect:

	2027	2028	2029	2030	2031
Structurele lasten	€ 196.000	€ 196.000	€ 196.000	€ 196.000	€ 196.000
Eenmalige lasten	€ 100.000	€ 40.000	–	–	–
Kapitaallasten	–	€ 4.920	€ 43.067	€ 45.381	€ 44.736
Totaal effect begroting	€ 296.000	€ 240.920	€ 239.067	€ 241.381	€ 240.736
Investeringen	€ 150.000	€ 650.000	–	–	–

De benodigde exploitatiebudgetten en kapitaallasten zijn niet opgenomen in het huidige financiële kader van de conceptbegroting 2027. Binnen het beschikbare begrotingssaldo is onvoldoende ruimte om deze lasten zonder aanvullende keuzes op te nemen. Beschikbaarstelling van de middelen vraagt daarom om een integrale afweging en expliciete dekking bij de vaststelling van de Themabegroting 2027. Totdat hierover is besloten, kan niet met de betreffende onderdelen van het uitvoeringsprogramma worden gestart.

Bijlagen

Mobiliteitsplan 2035

Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2027-2028