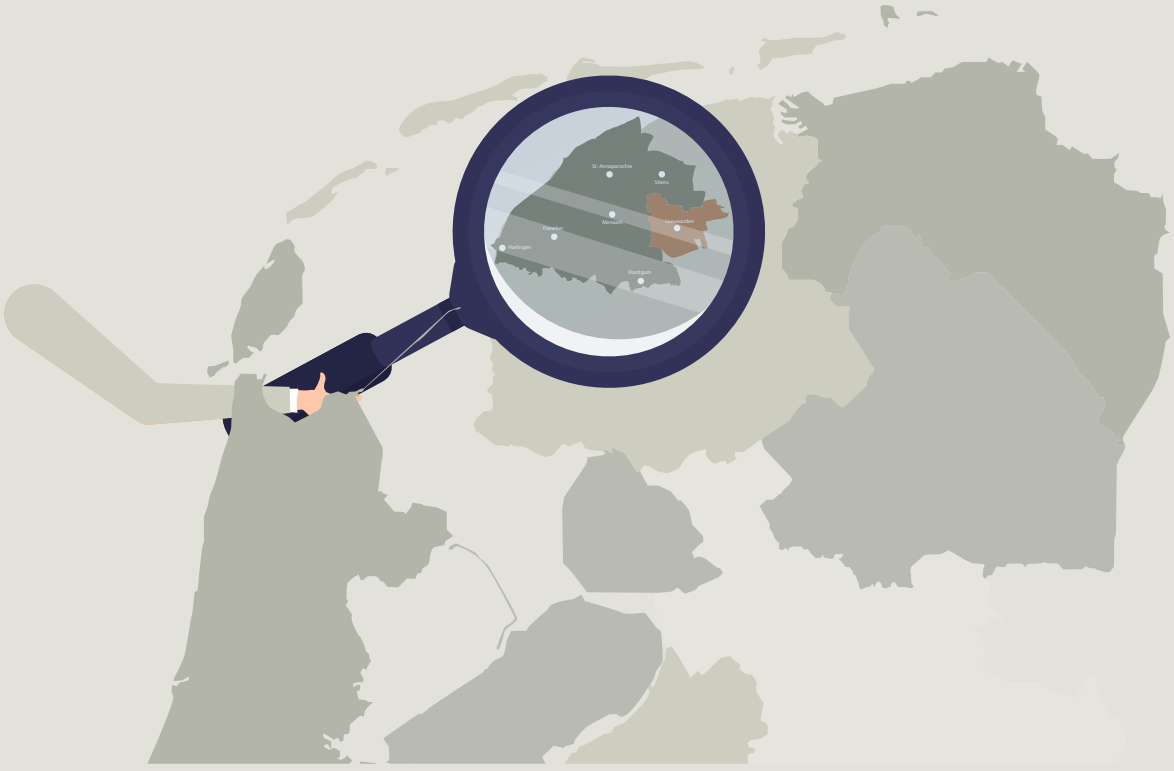
Regionale mobiliteitsagenda Noardwest Fryslân



REGIODEAL
NOARDWEST
FRYSLÂN

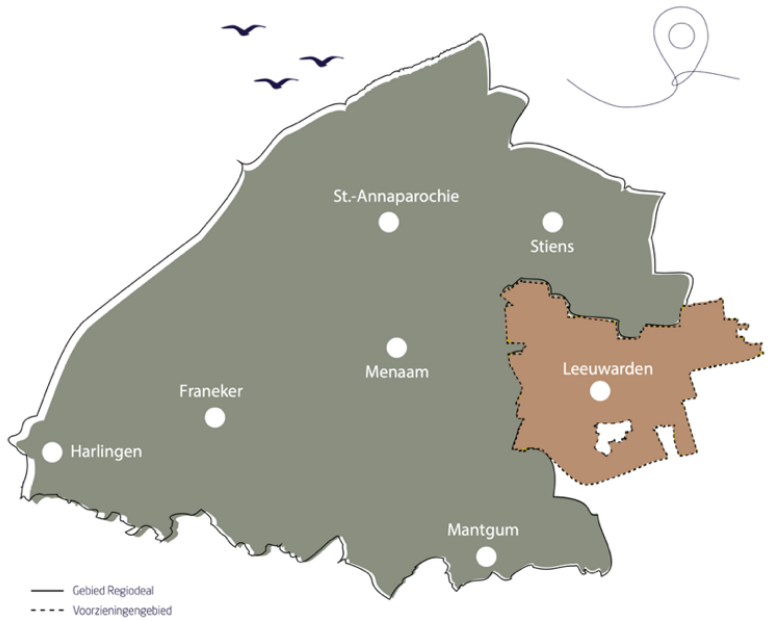
Inhoudsopgave

1 DE AMBITIE 3
2 DE OPGAVE IN DE REGIO NOARDWEST FRYSLÂN 5
3 BEREIKBAARHEIDSPROFIEL REGIO NOARDWEST FRYSLÂN 7

3.1 PERSOONLIJKE BEREIKBAARHEID IN NOARDWEST FRYSLÂN 7
Belemmeringen: toegang tot mobiliteit en afstand tot voorzieningen 7
Doelgroepen die het meeste last hebben van de afstanden 8
Regionale handelingsperspectieven 9
Aandachtsgebieden & kansen in Noardwest Fryslân 10
3.2 EEN ROBUUST NETWERK: DE BASIS VOOR PUBLIEKE MOBILITEIT 12
Sterke verbindingen en kernverbindingen 12
De auto 13
Kansen voor de elektrische fiets 13
3.3 OPTIMAAL FACILITEREN VAN DE KETENREIS: HUBSTRATEGIE 14
Regionale mobiliteitshubs 15
Bovenlokale mobiliteitshubs 15

4 REGIONALE ACTIES 17

4.1 PERSOONLIJKE BEREIKBAARHEID 17
4.2 PUBLIEKE MOBILITEIT 17
4.3 ROBUUST NETWERK EN HUBS 18
4.4 FINANCIËLE AFSPRAKEN 18



DE REGIO DEAL NOARDWEST FRYSLÂN RICHT ZICH OP HET LANDELIJK GEBIED TEN NOORDWESTEN VAN LEEUWARDEN EN MINDER OP DE STAD ZELF. DE STAD LEEUWARDEN IS NIETTEMIN EEN BELANGRIJK VOORZIENINGENGEBIED VOOR DE REGIO.

1 De ambitie

In de Regio Deal Noardwest Fryslân hebben we afgesproken om op allerlei gebieden in actie te komen om het woon- en vestigingsklimaat in de regio zoveel mogelijk te versterken. Eén van die gebieden is de bereikbaarheid van en in de regio voor inwoners, ondernemers en bezoekers. Het wordt namelijk steeds moeilijker om voorzieningen in stand en bereikbaar te houden. De vervoersongelijkheid die hierdoor ontstaat bij inwoners in dorpen ten opzichte van inwoners in de stedelijke gebieden is zorgelijk.

DE AMBITIE
WE WILLEN DE BEREIKBAARHEID VAN VOORZIENINGEN IN EN OM DE REGIO VERSTERKEN. DIT DOEN WE DOOR EEN MENSGERICHTE AANPAK VAN DE MOBILITEITSOPGAVE.

We willen een duurzaam (publiek) mobiliteitssysteem realiseren voor iedereen. Een systeem dat bestaat uit een netwerk van sterke lijnen voor de auto, bus, trein en fiets, en overstappunten die de sterke lijnen verbinden met de haarvaten in de regio. In de haarvaten is sprake van meer kleinschalige mobiliteitsoplossingen. We verknopen deze verschillende vormen van vervoer tot één systeem. Dit noemen we publieke mobiliteit. Zo creëren we meer reismogelijkheden met hetzelfde budget. En we beoordelen daarbij ook of onze inwoners überhaupt wel van het systeem kunnen gebruikmaken. We kijken naar de persoonlijke bereikbaarheid en hoe we die voor specifieke doelgroepen in de samenleving kunnen verbeteren.

We hebben onze ambitie geconcretiseerd en willen in de komende 10 jaar de:

- **Vervoerszekerheid vergroten** door de realisatie van een duurzaam integraal (publiek) mobiliteitsnetwerk voor iedereen.
- **Vervoersarmoede verminderen** van 8,5% naar 3% in 2030 door aandacht voor persoonlijke bereikbaarheid in de regio.
- **Bereikbaarheid blijft op orde en verbetert zo mogelijk van voorzieningen** die mensen belangrijk vinden (zorg, onderwijs, levensmiddelen, werk), waarbij we de normering uit het Kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil[1] hanteren.

Leeswijzer

In deze mobiliteitsagenda leest u hoe wij als regio onze ambitie willen realiseren. Het is een richtinggevend document voor de betrokken regionale overheden: de gemeenten Harlingen, Waadhoeke en Leeuwarden en de provincie Fryslân voor in ieder geval de komende 10 jaar, met acties voor de Regio Deal periode 2024-2028. Na de Regio Deal periode bekijken welke acties dan actueel zijn.

De regionale mobiliteitsagenda geeft de ambities en opgaven op regionale schaal weer. Daarmee zijn we nog niet klaar. Lokaal vraagt dit van de partners ook vervolgstappen waarbij we de samenwerking nadrukkelijk opzoeken.

[1] In het Kabinetstandpunt Bereikbaarheid op Peil van maart 2025 wordt het Nationaal Bereikbaarheidspeil geïntroduceerd. Dit is een nieuw instrument van het Rijk dat laat zien welk deel van de inwoners met welk vervoermiddel binnen een door hen acceptabel geachte reistijd de belangrijke voorzieningen kan bereiken. Ook wordt de bereikbaarheid van banen meegenomen.

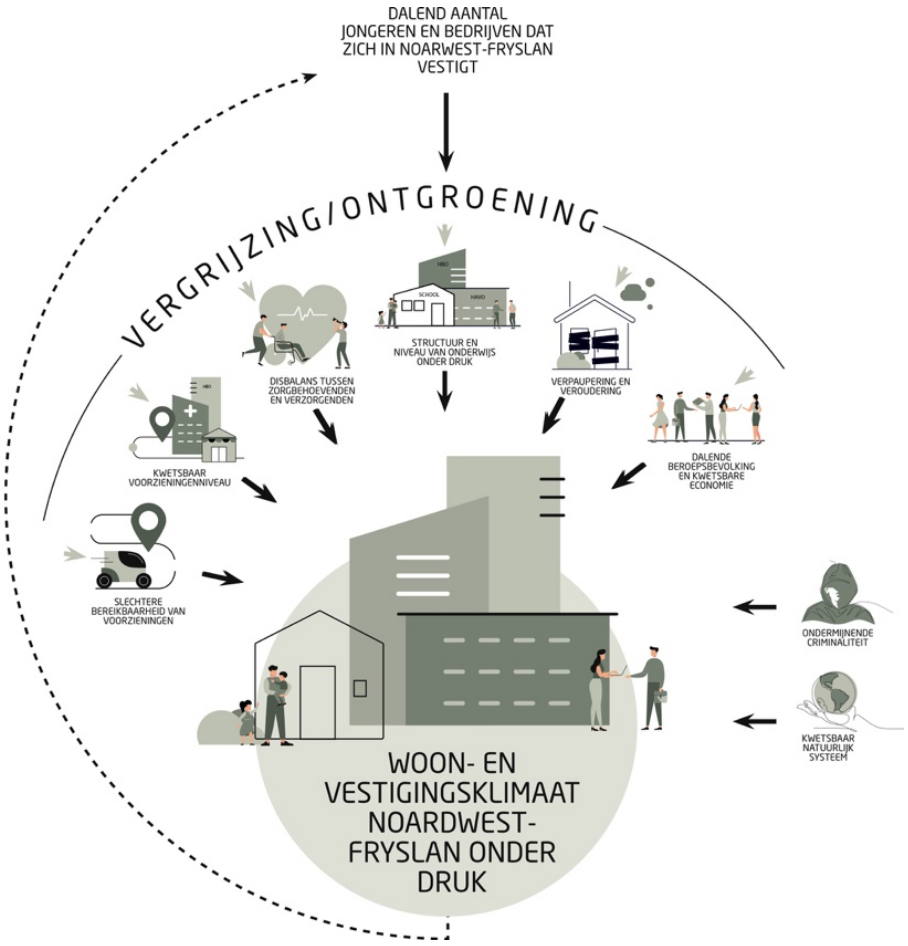
Vergrijzing en ontgroening & mobiliteit

We hebben in onze regio verhoudingsgewijs meer ouderen (65+) dan in Fryslân en in Nederland. Dit aandeel zal de komende decennia stijgen. Vooral het aandeel oude ouderen (80+) zal in de komende 20 jaar verdubbelen, nog meer dan elders in de regio. Door deze vergrijzing en ontgroening veranderen de behoeften van onze inwoners en staan dagelijkse voorzieningen in het gebied onder druk.

Ontgroening betekent dat minder jongeren gebruik maken van het OV. De studenten OV-pas is echter een belangrijke financieringsbron voor het huidige openbaar vervoer. Openbaar vervoer is daarmee straks geen zekerheid meer, maar wel nodig voor mensen die ervan afhankelijk zijn. Ouderen hebben langer een rijbewijs en blijven zo lang mogelijk gebruik maken van hun eigen auto. Ook zij maken minder gebruik van het openbaar vervoer en maken straks eerder de stap naar Wmo-vervoer. De zorgvraag neemt daardoor toe bij een gelijkblijvend Wmo-budget. De actieradius van ouderen wordt steeds kleiner. Men wil bijvoorbeeld zelf niet meer naar de grote stad rijden en blijven dichter bij huis. Terwijl steeds meer voorzieningen op afstand komen te liggen en afstanden groter worden, en daarmee het reizen duurder.

Door deze demografische veranderingen worden de behoeften van de inwoners en reizigers anders. Met de transitie naar een publiek mobiliteitssysteem voor iedereen kunnen we inspelen op deze behoeften. Door het maken van overstappunten van auto naar openbaar vervoer kunnen we de grote stad voor ouderen bereikbaar houden. Of we bieden meer reismogelijkheden voor jongeren, die minder geven om bezit en gebruik willen maken van deelmobiliteit, door dit aan te bieden bij hubs zoals een deelauto, deelfiets of deelscooter.

2 De opgave in de regio Noordwest Fryslân



De kern van onze opgave zit in de enorme vergrijzing en ontgroening en de impact daarvan op de brede welvaart en specifieker het woon-en vestigingsklimaat van de regio. Als we niets doen ontstaat een vicieuze cirkel van nog meer ontgroening en vergrijzing. Daarom ondernemen we actie op allerlei gebieden die invloed hebben op het woon-en vestigingsklimaat in onze regio. Om zo de negatieve effecten van de demografische ontwikkelingen te doorbreken. **EEN GOEDE BEREIKBAARHEID VAN VOORZIENINGEN IS ÉÉN VAN DE RANDVOORWAARDEN VOOR BREDE WELVAART EN LEEFBAARHEID IN ONZE REGIO.**

In verspreide plattelandsregio's zoals Noardwest Fryslân is toegang tot openbaar vervoer niet altijd meer gegarandeerd. In de loop van tijd verdwijnen buslijnen en Wmo-vervoer wordt onbetaalbaar voor gemeenten. Het is van belang dat de regio niet achterblijft op het gebied van bereikbaarheid. We willen de negatieve spiraal doorbreken voordat de vervoersarmoede in de regio verder vergroot. We zetten niet alleen in op sterke verbindingen van en naar belangrijke dagelijkse voorzieningen, zoals zorg, onderwijs en werk, maar juist ook op de gebieden ertussenin: de haarvaten van het mobiliteitssysteem. Onze inwoners moeten kunnen komen waar ze willen komen om mee te kunnen doen aan de maatschappij!

Persoonlijke bereikbaarheid: vervoersarmoede

Persoonlijke bereikbaarheid gaat om de mate waarin iedereen binnen een acceptabele reistijd belangrijke bestemmingen kan bereiken zoals voor werk, onderwijs, zorg, winkelen, sociale contacten, en recreatie. Het gaat om de ervaren toegang van onze inwoners tot kansen en voorzieningen: om mee te kunnen doen met de maatschappij.

Het gaat bij persoonlijke bereikbaarheid om meer dan alleen wat het mobiliteitssysteem aanbiedt, het gaat juist ook om wat iemand kan. Waar ervaren specifieke doelgroepen belemmeringen? Bijvoorbeeld door een laag in komen, beperkte (digitale) vaardigheden of fysieke beperkingen? Door naar de ervaren belemmeringen te kijken kunnen we de vervoersarmoede aanpakken. Met alleen het vergroten van het mobiliteitsaanbod lukt dat niet.

Persoonlijke bereikbaarheid is daarmee een cruciale pijler in modern mobiliteitsbeleid. Iedereen heeft recht op goede bereikbaarheid zo stelt het Rijk in het Kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil. Waar eerst de stap van modaliteit naar mobiliteit is gezet, wordt hiermee de vervolgstap naar bereikbaarheid gezet. De focus komt steeds meer bij de inwoners en reiziger te liggen.



Persoonlijke bereikbaarheid vraagt om samenwerking tussen de diverse domeinen om naar andere oplossingen te zoeken. Het vraagt samenwerking tussen het mobiliteitsdomein en het economisch, ruimtelijk en sociaal domein. Op die manier kunnen we aan alle drie de pijlers van bereikbaarheidsbeleid draaien: het mobiliteitssysteem, afstand tot voorzieningen en persoonlijke bereikbaarheid. Door een integrale gebiedsgerichte aanpak voor specifieke doelgroepen én ervaren belemmeringen kunnen we vervoersarmoede inperken.

3 Bereikbaarheidsprofiel regio Noardwest Fryslân

Om iets te kunnen zeggen over bereikbaarheid in de regio en de opgaven die er voor de regio zijn, is een mensgerichte mobiliteitsanalyse uitgevoerd om uit te vinden waar barrières voor welke doelgroepen aanwezig zijn, is een netwerkanalyse uitgevoerd, en is een hubstrategie ontwikkeld.

3.1 Persoonlijke bereikbaarheid in Noardwest Fryslân

We reizen af en aan om te ontmoeten, samen te werken, geld te verdienen, plezier te maken, te (blijven) leren en te voorzien in ons levensonderhoud en gezondheid. Mobiliteit is daarmee essentieel om volwaardig mee te kunnen doen in de samenleving. Als regio stellen we dat iedereen voorzieningen goed moet kunnen bereiken. Dat is momenteel niet voor iedereen vanzelfsprekend, niet overal.

De verdeling van voorzieningen in Noardwest Fryslân toont een duidelijk hiërarchisch patroon met Leeuwarden als regionale hoofdstad, de secundaire steden Harlingen en Franeker, de regionale kernen Stiens, Sint Annaparochie en Dronryp en daarnaast vooral kleinere kernen met lokale voorzieningen.

Door te begrijpen wat doelgroepen nodig hebben en welke barrières zij ervaren kunnen we de bereikbaarheid heel gericht verbeteren. Met de juiste aandacht voor de (on)mogelijkheden van specifieke doelgroepen in specifieke gebieden kunnen we de bereikbaarheid vergroten en vervoersarmoede verminderen. Bovendien leidt dit vaak voor iedereen tot een verbetering. Om inzicht te krijgen in de persoonlijke bereikbaarheid in de regio is samen met het sociaal domein een mensgerichte mobiliteitsanalyse uitgevoerd.

Belemmeringen: toegang tot mobiliteit en afstand tot voorzieningen

In de regio zijn er twee bepalende factoren die leiden tot een verminderde persoonlijke bereikbaarheid. Enerzijds door een belemmerde toegang tot mobiliteit: dit is sterk afhankelijk van individuele (on)mogelijkheden. Anderzijds vergroten langere afstanden de uitdagingen voor doelgroepen.

Vermoeilijkte **toegang tot mobiliteit** betekent het niet gebruik kunnen maken van infrastructuur of mobiliteitsdiensten. Bijvoorbeeld wanneer mensen geen rijbewijs (meer) hebben, het voetpad of het fietspad niet geschikt is voor gebruik van rollator, rolstoel of scootmobiel. Maar ook wanneer de reisplanning complex wordt, zoals wanneer er veel overstappen nodig zijn met het openbaar vervoer en/of de dienstregeling leidt tot uitgebreide route planning. Daarnaast zijn voor een kleine groep mensen de kosten van mobiliteit te hoog. Naar verwachting is ook benodigde tijd of het tijdstip van reizen een belemmerende factor, bijvoorbeeld voor (eenouder)gezinnen.

De **langere afstanden in de regio** maken het voor veel mensen moeilijker of onmogelijk om bestemmingen of ontmoetingen te bereiken. Zelfstandig lopen of fietsen, al dan niet met een rollator of ander hulpmiddel, wordt moeilijker als de reis langer is. Sommige doelgroepen, zoals ouderen met een broze gezondheid en mensen met een fysieke beperking worden hierdoor niet alleen beperkt in hun autonomie, ze worden ook gedwongen om voor elke boodschap of contactmoment een reisoplossing te regelen. Of door om hulp te vragen of gebruik te maken van de dienstverlening van de gemeentes. Voor andere doelgroepen, zoals mensen die moeite hebben met rondkomen, of mensen die gebonden zijn aan vaste tijdstippen door

bijvoorbeeld school of ploegendiensten leiden de grotere afstanden ook tot extra kosten en benodigde tijd. Voor langere afstanden is immers een bus-, trein, of autorit nodig.

Mensen zullen verschillend omgaan met de belemmeringen in het mobiliteitssysteem. Afhankelijk van de zelfredzaamheid van mensen zal dit variëren van veel moeite, energie en tijd stoppen in het regelen en plannen van reisopties, hulp vragen en ontvangen in de omgeving of simpelweg het niet meer maken van een reis.

AFSTANDEN TOT VOORZIENINGEN IN DE REGIO

De meeste inwoners in Fryslân vinden de supermarkt, huisarts, basisschool en aansluiting op bus of trein belangrijke voorzieningen. Planbureau Fryslân geeft aan dat de gemiddelde afstand tot voorzieningen groter is dan gemiddeld in Nederland en daarnaast is het aantal voorzieningen binnen een bepaalde omtrek vaak lager. Dat past bij het karakter van onze provincie en ook onze regio: hoe dunbevolkter de woonomgeving, hoe minder voorzieningen en hoe groter de afstand tot voorzieningen. Bovendien zijn in de afgelopen jaren voorzieningen verdwenen in Fryslân door schaalvergroting en veranderingen in de bevolkingssamenstelling. De langere afstand wordt door veel inwoners van Fryslân niet als probleem ervaren, omdat zij gewend zijn met de auto grotere afstanden te overbruggen. Wel kan de grotere afstand tot voorzieningen een probleem zijn voor minder mobiele mensen. Vandaar dat we een mensgerichte mobiliteitsanalyse hebben uitgevoerd om inzicht te krijgen in de persoonlijke bereikbaarheid.

Uit de bereikbaarheidsmonitor van het Planbureau Fryslân blijkt dat in de Waadhoeke de afstand tot onderwijs groter is dan in Harlingen en de rest van Fryslân. Dat geldt ook voor een bioscoop, museum of poppodium. Voor de inwoners van Harlingen zijn de afstanden tot bioscoop en poppodium ook groot, wel twee keer zo groot dan de rest van Fryslân. Voor Waadhoeke is de afstand naar een hotel of restaurant groter dan de rest van Fryslân, dat geldt ook voor zorgvoorzieningen als een huisartsenpost en ziekenhuis. Harlingen heeft een eigen buitenpolikliniek maar los daarvan zijn ook de afstanden naar huisarts en ziekenhuis groter dan de rest van Fryslân. Harlingen en Waadhoeke hebben korte afstanden naar een treinstation en oprit naar een snelweg. In tegenstelling tot Waadhoeke is de afstand voor Harlingen naar een belangrijk overstappunt groter dan de rest van Fryslân. De inwoners in de Waadhoeke hebben een met de rest van Fryslân vergelijkbare afstand tot een supermarkt of warenhuis. De afstanden voor Harlingen zijn korter dan gemiddeld. De nabijheid van werk is zowel in de Waadhoeke als voor Harlingen beperkter qua aantal locaties dan de rest van Fryslân. Voor de gemeente Leeuwarden zijn de afstanden tot voorzieningen gunstiger dan de rest van de regio en Fryslân, wat logisch is gezien de functie van de hoofdstad. Er is geen onderscheid gemaakt naar het landelijk gebied van de gemeente Leeuwarden.

Doelgroepen die het meeste last hebben van de afstanden

De buurten met een hoog aandeel **ouderen** en grote afstanden tot voorzieningen vragen aandacht omdat ouderen zonder auto steeds meer moeite krijgen om hun dagelijkse boodschappen te doen, en medische zorg en sociale contacten worden steeds moeilijker bereikbaar. Elke vorm van zelfstandigheid valt weg op het moment dat ze niet meer kunnen autorijden.

In de buurten met **kwetsbare jongeren** en lange reistijden is er mogelijk een verhoogd risico op schooluitval. Voor gezinnen met jongeren in de jeugdzorg betekent dit dat bestaande problemen kunnen verergeren.

Voor kwetsbare huishoudens met **laag inkomen** onder of rond het sociaal minimum ontstaat een kritieke situatie als bijvoorbeeld supermarkten steeds moeilijker bereikbaar worden. Door de beperkte financiële middelen zijn de mobiliteitsopties beperkt. Toegang tot werk, onderwijs en gezondheidszorg wordt belemmerd, waardoor sociale uitsluiting en afhankelijkheid van hulpverlening verder toenemen.

De CBS-data over afstanden tot voorzieningen toont grote verschillen in bereikbaarheid tussen gebieden in de regio Noardwest Fryslân, wat directe gevolgen heeft voor de mobiliteitsbehoeften van de verschillende doelgroepen. In het rapport Mensgerichte Analyse staat meer informatie over de verschillen in de regio per doelgroep.

SAMENREDZAAMHEID: EEN STERKE SOCIALE BASIS

Uitgangspunt is dat iedereen, ook diegenen met een zorgvraag, zoveel mogelijk mee kan doen. We werken daarom aan een samenleving waar vitale en kwetsbare inwoners in verbinding met elkaar staan. Als overheid verwachten we steeds meer zelfredzaamheid en samenredzaamheid van onze inwoners. Niet alles kan meer. Zelfredzaamheid is het vermogen om zichzelf te redden. Samenredzaamheid bouwt hierop voort. Concreet betekent dit dat eerste wordt gezocht naar hulp vanuit het sociale netwerk, zoals familie, vrienden, buren en vrijwilligers, voordat professionele hulp wordt ingeschakeld. Een sterke sociale basis is cruciaal. Ook bij het reizen naar voorzieningen wordt steeds meer zelfredzaamheid en samenredzaamheid verwacht. In de kleinere kernen is dat vaak heel normaal, maar met de vergrijzing is dit een serieus aandachtspunt.

Regionale handelingsperspectieven

Om de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van de regio te vergroten behoeven senioren met een broze gezondheid en inwoners met een lage veerkracht (omgang met tegenslagen en moeilijke situaties) de meeste aandacht. Daarnaast ervaren ook mantelzorgers, eenoudergezinnen, jongeren/mensen zonder rijbewijs, mensen die moeite hebben met rondkomen en mensen met een fysieke beperking barrières in het mobiliteitssysteem.

Om deze doelgroepen te faciliteren in hun gewenste reizen zien we drie mogelijke handelingsperspectieven:

1. **Integrale samenwerking:** tussen het sociale-, economische-, ruimtelijke- en mobiliteitsdomein samenwerking versterken zodat er integrale oplossingen kunnen worden gevonden.

2. **Inclusieve infrastructuur**: een toegankelijker wandel- en fietsnetwerk richting essentiële bestemmingen en tussen kernen (specifiek voor fiets) realiseren, inzetten op een gebruiksvriendelijk publiek mobiliteitssysteem dat is afgestemd op de reiziger met duidelijke communicatie over gebruik, een breed mobiliteitsaanbod in de regio faciliteren door middel van deelmobiliteit, aandacht voor voorzieningen en sociale verbinding bij ontwikkeling van hubs centraal zetten, en initiatieven in de samenleving aanmoedigen.

3. **Helpende hand**: specifieke doelgroep(-en) helpen door financiële ondersteuning, fysieke begeleiding en duidelijke uitleg, en door middel van het opstellen van aangepaste regelgeving of het verstrekken van vergunningen die de doelgroep helpen bij uitdagingen.

INTEGRALE SAMENWERKING

integrale samenwerking ➠ integrale oplossingen

Sociaal

Economisch

Ruimtelijk én

Mobiliteitsdomein



INCLUSIEVE INFRA

➠ Toegankelijk wandel- en fietsnetwerk

➠ Gebruiksvriendelijk publiek mobiliteitssysteem

➠ Breed mobiliteitsaanbod met deelmobiliteit

➠ Sociale Hub's met voorzieningen

➠ Initiatieven in de samenleving aanmoedigen



HELPENDE HAND

specifieke doelgroep ➠ bij uitdagingen

Financiële ondersteuning

Fysieke begeleiding

Duidelijke uitleg

Aangepaste regelgeving



Aandachtsgebieden & kansen in Noordwest Fryslân

Onderzocht is in welke gebieden in de regio het risico op de combinatie van mobiliteits- en sociale problemen het grootst is. Het gaat dan om gebieden waar de bereikbaarheid verminderd is, hogere concentraties van specifieke doelgroepen aanwezig zijn en voorzieningen op grotere afstanden liggen. Per doelgroep is gekeken wat de belangrijkste bestemmingen zijn, welke barrières men ervaart en welke behoeften er zijn.

Goed bediende gebieden zijn Harlingen binnenstad en haven, Franeker centrum, Stiens en Dronryp. Het **noordelijke kustgebied**, met kleine kernen als Tzum en Westhoek toont de meest uitdagende bereikbaarheidsproblematiek van de regio. Dit komt door de relatief grote afstanden naar supermarkt en huisarts en het ontbreken van openbaar vervoer. Aandacht vragen ook de **buitengebieden van Harlingen, Franeker en Leeuwarden** waar eveneens de afstanden tot supermarkt en huisarts groot zijn.

Een gebiedsgerichte integrale aanpak is van belang voor het noordelijk kustgebied. Waarbij aandacht nodig is voor de doelgroepen die moeite hebben met rondkomen en die met een lage veerkracht (omgaan met tegenslagen en moeilijke situaties). Kansen liggen in het noordelijk kustgebied bijvoorbeeld bij het aanbieden van zorg op locatie en het versterken van sociale netwerken. Andere kansen voor het verbeteren van de persoonlijke bereikbaarheid liggen bij het locatiegericht samenwerken: voor nieuwkomers of de bereikbaarheid van zorginstellingen in de regio.

Publieke mobiliteit: vervoerszekerheid

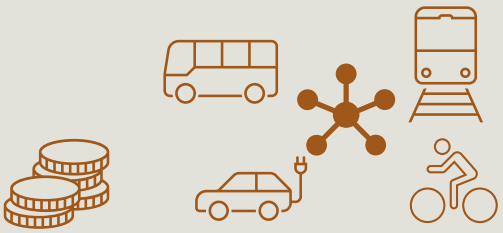
Publieke mobiliteit is het samenbrengen van verschillende vormen van vervoer en diensten voor mensen die niet met een eigen auto of fiets kunnen of willen reizen. Hierdoor wordt vervoer betaalbaarder en ontstaan er meer reismogelijkheden.

Publieke mobiliteit is één samenhangend mobiliteitssysteem waarin bus, trein, doelgroepenvervoer zoals Wmo en leerlingenvervoer, buurtbussen en vrijwilligersinitiatieven, flexibel openbaar vervoer, deelmobiliteit, en reisvoorzieningen naadloos samenwerken en vanaf één punt publiek wordt aangestuurd. Het systeem is beschikbaar, betaalbaar en toegankelijk voor iedereen. En niet alleen waar publieke mobiliteit rendabel is, maar juist ook in de haarvaten van het systeem. Het gaat om één systeem dat begrijpelijk is én werkt.

Publieke mobiliteit bundelt vervoer over de domeinen heen waardoor het betaalbaar blijft en er vervoerszekerheid ontstaat, juist ook in plattelandsregio's zoals Noardwest Fryslân. De transitie naar publieke mobiliteit houdt een doorontwikkeling in van het openbaar vervoer, zoals we dat nu kennen, naar meer een ketenbenadering: de combinatie van verschillende vormen van vervoer in combinatie met sterke lijnen van auto, openbaar vervoer en fiets en hubs.



Betere bereikbaarheid,
leefbaarheid en brede welvaart



Meer mobiliteitsmogelijkheden
met hetzelfde budget

In plattelandsregio's is de transitie naar publieke mobiliteit vooral van belang voor het in stand houden van openbaar en doelgroepenvervoer en daarmee het bereikbaar houden van de voorzieningen (en daarmee de leefbaarheid in de regio). En in de meer stedelijke gebieden draagt de transitie naar publieke mobiliteit daarnaast ook bij aan de doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, klimaatadaptatie, vergroening en leefbaarheid.

3.2 Een robuust netwerk: de basis voor publieke mobiliteit

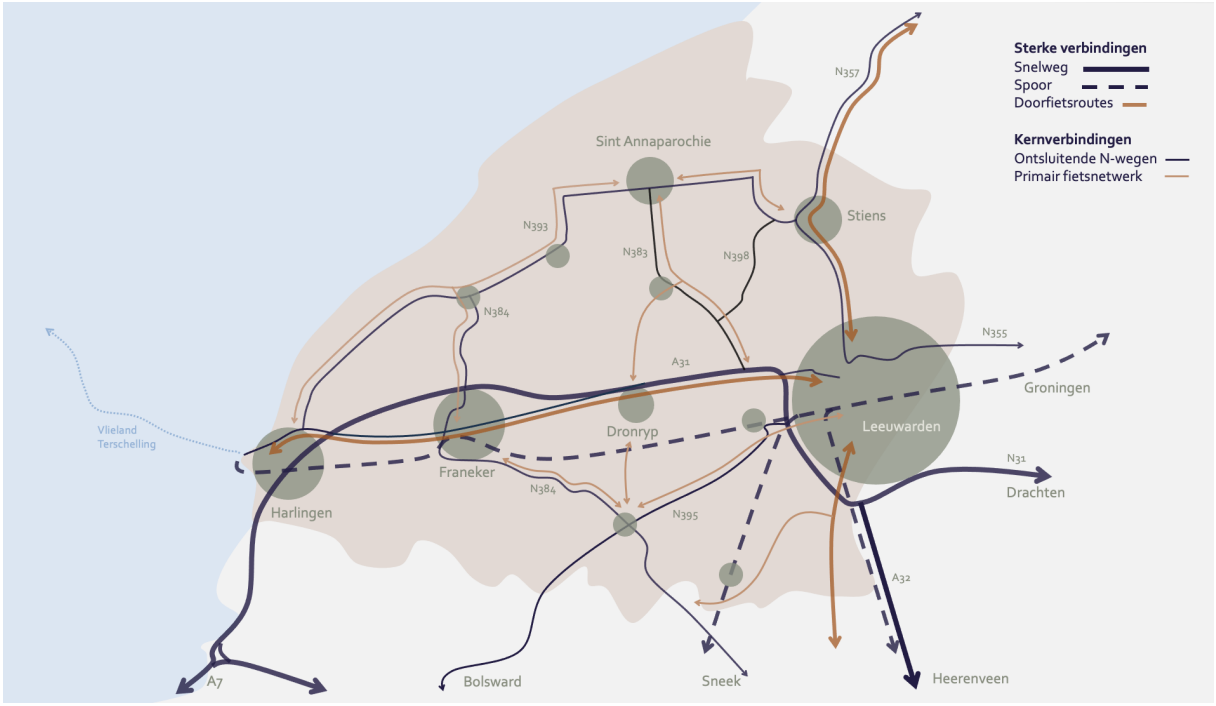
Om de bereikbaarheid van de regio op peil te houden is het belangrijk dat het netwerk in de regio in de toekomst robuust blijft. We zorgen dat de bereikbaarheid waar het kan verbetert. Dit is een belangrijke voorwaarde voor het creëren van een duurzaam mobiliteitsnetwerk waarin verschillende vervoerswijzen aan elkaar worden verknoopt. En het is de basis om in de toekomst de transitie naar publieke mobiliteit te kunnen maken.

Sterke verbindingen en kernverbindingen

We hebben een netwerkanalyse voor de regio uitgevoerd en daarbij gekeken naar de gebieden waarin onze inwoners zich voor het merendeel dagelijks verplaatsen. Dit geeft de samenhang weer tussen de kernen en steden in de regio op basis van de huidige en verwachte mobiliteitspatronen. Daarbinnen willen we de mobiliteitsnetwerken verder versterken. We maken daarbij onderscheid naar **sterke verbindingen** en **kernverbindingen**.

De **sterke verbindingen** zijn de ruggengraat van het mobiliteitsnetwerk, en daarmee de sociaaleconomische vitaliteit van Noardwest Fryslân. Dit zijn de snelwegen, spoorwegen en doorfietsroutes. Ze zorgen voor de bereikbaarheid van essentiële voorzieningen met een regionale functie, zoals bijvoorbeeld grote werkgevers, het ziekenhuis in Leeuwarden en het zorgplein in Harlingen, NHL Stenden Hogeschool en Van Hall-Larenstein en het MBO/ HBO/WO binnen en buiten de regio.

De **kernverbindingen** in Noardwest Fryslân zijn de schakels die de regionale kernen met elkaar verbinden en daarmee essentiële voorzieningen in de regio bereikbaar houden.



De auto

Binnen de regio is de auto nog steeds het belangrijkste vervoermiddel, gevolgd door de E-bike en het OV. Met name vanwege de relatief grote afstanden naar voorzieningen in Noardwest Fryslân en tussen kernen is de auto een aantrekkelijk en voor sommige gebruikers ook noodzakelijk vervoersmiddel.

Het autonetwerk is voldoende dekkend en van voldoende kwaliteit voor de sterke verbindingen tussen de economische centra en de kernverbindingen. De A31 en A32 zorgen voor een goede ontsluiting naar de belangrijkste bestemmingen in en buiten de regio. Ook alle kernen zijn momenteel verbonden met het autonetwerk dat de bereikbaarheid van voorzieningen met de auto faciliteert. Naar de toekomst toe is het belangrijk om ervoor te zorgen dat de capaciteit van de hoofdstructuur (A31 en N-wegen) voldoende blijft. De provinciale N-wegen zijn en blijven belangrijke schakels voor de ontsluiting van kernen.

Uitbreiding van dit autonetwerk in de regio is in de komende jaren niet nodig. Het is zaak de bestaande capaciteit te handhaven en optimaal te benutten. De auto is slechts één van de modaliteiten die onderdeel zijn van een robuust mobiliteitssysteem.

VERDUURZAMINGSOPGAVE MOBILITEIT

Europees, landelijk, regionaal en lokaal zijn afspraken gemaakt over verduurzaming op verschillende vlakken waaronder mobiliteit. Verduurzaming van mobiliteit betekent een verschuiving naar meer efficiënte en duurzame vormen van vervoer. Vervoer dat minder gebruik maakt van fossiele energie. Dit is goed voor de natuur, maar ook voor de gezondheid. We willen onze inwoners een fysiek en mentale gezonde leefomgeving aanbieden. Voor mobiliteit gaat het dan om het verminderen van stikstof-, fijnstof- en geluidsuitstoot. Maar het gaat ook over het ondersteunen van een gezonde leefstijl, door het aanbieden van veilige en uitnodigende wandel- en fietsverbindingen.

In stedelijke gebieden wordt het gebruik van actieve en emissievrije vervoerswijzen gestimuleerd, zoals lopen, fietsen of openbaar vervoer. Dit komt ook terug in het nieuwe mobiliteitsplan van de gemeente Leeuwarden. Niettemin is en blijft de auto op het platteland nog steeds een belangrijk vervoermiddel. In de regio komt de verduurzaming meer tot uiting door het aanbieden van een goed fietsnetwerk voor de (elektrische) fiets als alternatief voor de auto en openbaar vervoer, en het realiseren van hubs als overstappunt naar de voorzieningen in de stad. De ambitie om een integraal duurzaam mobiliteitssysteem te realiseren in de regio sluit aan bij de verduurzamingsopgave.

Kansen voor de elektrische fiets

De fiets is een gezonde, duurzame modaliteit. We zien hier kansen. Zeker ook door de opmars van het gebruik van de elektrische fiets. Door een kwaliteitssprong van het huidige fietsnetwerk in de regio wordt verplaatsen met de fiets door de regio nog makkelijker, veiliger en sneller. De elektrische fiets is een goed alternatief is voor korte autoritten tot een afstand van ongeveer 15 kilometer.

De laatste jaren is al veel geïnvesteerd in provinciale **doorfietsroutes** als sterke verbindingen in het netwerk. Deze routes zorgen voor de ontsluiting naar grotere steden binnen en buiten de regio. De doorfietsroutes zijn een aaneenschakeling van de meest belangrijke fietspadschakels die samen een

langere doorgaande route vormen. De fietspaden zijn breder en hebben, mits dit veilig kan worden vormgegeven, zo veel mogelijk voorrang.

De belangrijkste hoofdfietsroute in de regio is de F31 die de stedelijke kernen in de regio ontsluit: Harlingen, Franeker en Leeuwarden. Complementair aan deze oost-west verbinding zijn de doorfietsroutes F357 naar Stiens en verder, en de F32 richting het zuiden vanuit Leeuwarden.

De aansluiting op deze doorfietsroutes vanuit de kernen én de routes tussen de kernen noemen we de **hoofdfietsroutes** in de regio. Juist deze vragen om een kwaliteitssprong naar hoogwaardige, verlichte fietspaden voor een snelle, makkelijke en veilige route die voor iedereen goed toegankelijk is. Vooral Sint Annaparochie heeft hierin een strategische positie als fietsknooppunt in het hoofdfietsroutenetwerk. In het westen naar Sint Jacobiparochie en Minnertsga tot aan Harlingen met een afsplitsing bij Tzummarum naar Franeker en de doorfietsroute N31. Via het zuiden splitst de hoofdfietsroute vanuit Sint Annaparochie zich op naar een route richting de doorfietsroute F31 via Berlikum en Menaam naar Dronryp, en een route via Berlikum, Bitgum en Marsum naar Leeuwarden. En in het oosten via Vrouwenparochie naar Stiens naar de doorfietsroute F357. Ten zuiden van het spoor is bij Winsum ook een knooppunt naar Franeker, Dronryp en Leeuwarden.

In de kaart op pagina 7 met de sterke verbindingen en kernverbindingen staan de doorfietsroutes als onderdeel van de sterke verbindingen en de primaire routes als onderdeel van de kernverbindingen.

3.3 Optimaal faciliteren van de ketenreis: hubstrategie

Om naar de toekomst toe een robuust mobiliteitsnetwerk te realiseren is het van belang om meer aandacht te besteden aan het optimaal faciliteren van de ketenreis. Ketenreizen zijn de verplaatsingen met meerdere vormen van vervoer. Bijvoorbeeld, de fietsrit naar het station of halte om verder te reizen met de trein of bus, de overstap aan de rand van de stad van auto naar fiets of bus, of een busrit naar het buitengebied waar de fiets klaarstaat voor een recreatief uitje.

Cruciaal daarbij is het realiseren van overstappunten op de juiste plek met de juiste kwaliteit. Met daartussen verbindingen met een goede kwaliteit voor alle verschillende modaliteiten. Mobiliteitshubs zijn daarom en wezenlijk onderdeel van een robuust mobiliteitssysteem.

We maken daarbij – net als in de provinciale hubstrategie – onderscheid naar regionale mobiliteitshubs en bovenlokale mobiliteitshubs.

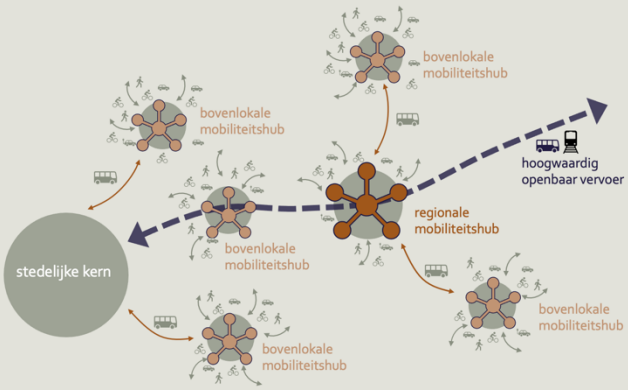
Regionale mobiliteitshubs liggen op knooppunten van buslijnen en treinverbindingen met een snel en frequent reisaanbod naar de stedelijke centra in Noord-Nederland. Ze worden vanuit de gehele regio gevoed en hebben vanuit de regio goede directe aansluitingen op het fietsnetwerk en, waar passend en mogelijk, goede aansluitingen op het hoofdnetwerk voor autoverkeer. De regionale hubs worden vanuit het omliggende gebied gevoed door kleinschaligere vormen van publiek vervoer en kennen een aanbod van deelfietsen.

Bovenlokale mobiliteitshubs liggen aan snelle en frequente openbaar vervoerverbindingen richting Harlingen, Franeker en Leeuwarden. Deze mobiliteitshubs worden vanuit het omliggende gebied gevoed door kleinschaligere vormen van publiek vervoer en worden daarnaast met name ingericht op de

vervoersketen lopen/fiets – openbaar vervoer. Voor fietsers zijn er goede en voldoende stallingsmogelijkheden.

Principe van hubstrategie

Mobiliteitshubs hebben een belangrijke functie in het beoogde duurzaam publiek mobiliteitssysteem: ze zorgen voor de overstappunten tussen de verschillende vervoerwijzen. Ze hebben een belangrijke verzamel- en overstapfunctie in het systeem. De strategie is om voor een dekkend netwerk van hubs in de regio te zorgen met frequente en snelle verbindingen met de stedelijke kernen. We maken onderscheid tussen regionale hubs en op een lager schaalniveau bovenlokale hubs. Bij de opbouw van het netwerk wordt rekening gehouden met de ligging, het voorzieningenniveau, de bereikbaarheid en de oriëntatie van de verschillende kernen in de regio. Van belang is dat de hubs op die plekken liggen waar de snelheid van het openbaar vervoer (meestal de bus) concurrerend blijft met het gebruik van de auto. Schematisch ziet het principe van de hubstrategie er als volgt uit.



De kracht van mobiliteitshubs zit in het eenvoudig en snel kunnen wisselen tussen verschillende vervoerwijzen. Dat vraagt aandacht bij het vormgeven van mobiliteitshubs als onderdeel van de sterke verbindingen in de regio en het goed ontsluiten en verbinden van de kernen onderling. We hebben een vertaalslag gemaakt van de provinciale hubstrategie naar deze regio.

Regionale mobiliteitshubs

In Noardwest Fryslân zien we vier regionale hubs:

- Twee aan de rand van Leeuwarden: Swettehûs en Middelsee (Station Leeuwarden-Zuid);
- Als overstap naar de eilanden: Waddenhub (Harlingen Haven);
- Station Franeker.

De verdere ontwikkeling van de regionale hubs Swettehûs en de Waddenhub hebben van deze vier nu eerst de meeste prioriteit. Hub Middelsee is regionaal van belang maar ligt qua planning nog wat verder in de toekomst. De verwachting is dat reizigers in 2028 terechtkunnen op het station. Hub Franeker is een belangrijke overstaplocatie van fiets en bus op de trein. De auto-ontsluiting is alleen gunstig vanuit de zuidelijke kernen en er is weinig ruimte voor het realiseren van een P+R functie.

Bovenlokale mobiliteitshubs

Daarnaast zijn er bovenlokale mobiliteitshubs de regio:

- De stationshubs Harlingen, Deinum, Dronryp, en Mantgum;

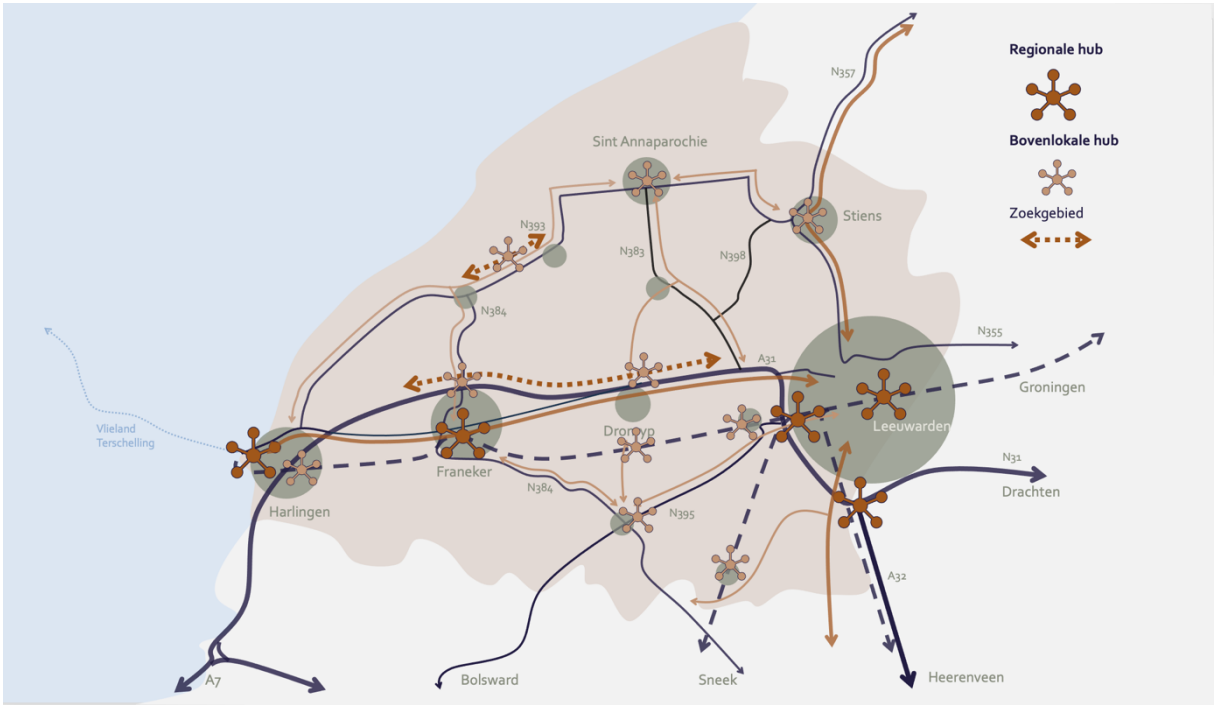
- Potentiële mobiliteitshub(s) langs de HOV-route N31;
- Hubs voor de verbinding met de (zorg)voorzieningen in het landelijk gebied: Stiens, Sint Annaparochie en Tzummarum/Minnertsga (Mooie Paal).

De stationshubs zijn goede op- en overstaplocaties vooral voor de zuidelijke kernen in de regio. Deze hubs zijn echter moeilijker te bereiken vanuit de kernen ten noorden van de snelweg N31. Om deze noordelijke kernen beter te bedienen willen we onderzoeken wat de potentie is van mogelijke hubs langs de HOV-route van de bus op de N31. Centrale onderzoeksvraag hierbij is of voor de noordelijke kernen aansluiting kan worden gevonden op een hoogfrequente directe en snelle busverbinding tussen Harlingen en Leeuwarden, maar waarbij wordt voorkomen dat deze het huidige gebruik van de trein Leeuwarden-Harlingen negatief beïnvloed? Dat zou de bereikbaarheid van de noordelijke kernen sterk verbeteren.

Voor de bovenlokale mobiliteitshubs bij Stiens, Sint Annaparochie en Tzummarum/Minnertsga is het belangrijk te bekijken waar deze het beste gesitueerd kan worden. Dichtbij voorzieningen heeft de voorkeur, maar daarnaast is aan de rand van het dorp ook wenselijk vanwege de gewenste snelle, directe verbinding met het openbaar vervoer. Aan de rand van het dorp maakt een snelle makkelijke overstap mogelijk en is vaak voldoende ruimte voor het parkeren van de auto. In het dorp kan bijdragen aan de leefbaarheid door slimme combinaties van voorzieningen. Dit vraagt om een zorgvuldige afweging.

Ook de situering van de mobiliteitshubs ten opzichte van elkaar is van belang. Een hub ten oosten van Sint Annaparochie en een hub ten westen van Stiens kunnen elkaar beconcurreren, terwijl een hub aan de zuidzijde van Sint Annaparochie juist een logische route biedt vanuit de omliggende dorpen Sint Jacobiparochie en Berlikum. Het vraagstuk bij de hub Tzummarum/Minnertsga is of deze het beste kan worden gesitueerd bij de zorg- en voorzieningenkern Tzummarum of juist bij het knooppunt van buslijnen bij Minnertsga (Mooie Paal).

Kortom, voor de hubstrategie ligt er een ontwikkelrichting voor de regio Noardwest-Fryslân waarbij we de komende periode een aantal vraagstukken verder uitwerken en aanscherpen.



4 Regionale acties

Met deze regionale mobiliteitsagenda hebben we de mobiliteitsopgaven en kansen in beeld gebracht voor de komende 10 jaar en verder. De vervolgvraag is dan uiteraard: wat gaan we nu als eerste doen? Daarvoor hebben we de acties benoemd die we de tijdens de Regio Deal periode 2024-2028 oppakken.

We willen met deze acties op een mensgerichte wijze de vervoerzekerheid verbeteren. We maken daarbij onderscheid naar acties die aandacht besteden aan belemmeringen die worden ervaren: naar de **persoonlijke bereikbaarheid.** En naar acties die zich meer richten op het mobiliteitsnetwerk en het aanbod. We pakken acties op voor de beoogde **transitie naar publieke mobiliteit** waar we als regio bij willen aanhaken, maar ook stappen vragen op een ander schaalniveau. En daarnaast de acties waarbij we vooral zelf aan zet zijn en die randvoorwaardelijk zijn voor onze ambities: het realiseren van een **robuust netwerk en uitvoering geven aan de hubstrategie**. Alle drie hangen met elkaar samen.

4.1 Persoonlijke bereikbaarheid

We gaan aan de slag met een mensgerichte aanpak om de vervoersarmoede in de regio te verminderen. Uit de mensgerichte mobiliteitsanalyse komen een aantal specifieke doelgroepen en specifieke gebieden in de regio naar voren.

2026:	werkgroep mobiliteit & sociaal domein probleemgericht aan de slag: → noordelijke schil: betaalbare mobiliteit; → bereikbaarheid zorglocaties; → mobiliteit jongeren in gebieden met grote afstanden tot voorzieningen; → nieuwkomers; en waar nodig betrekken economische zaken en ruimtelijke ordening.
Oktober 2026:	besluit verdeling Regio Deal budget pilots persoonlijke bereikbaarheid en publieke mobiliteit
2026-2027:	uitvoeren pilots en projecten mensgerichte mobiliteit op basis van uitkomsten werkgroep
2026-2028:	aandacht voor inclusieve infrastructuur bij gemeenten

4.2 Publieke mobiliteit

We zetten stap voor stap de transitie in van regulier OV en doelgroepenvervoer naar een publiek mobiliteitssysteem voor iedereen. Daarmee bieden we meer vervoerszekerheid voor eenzelfde budget. We haken daarvoor aan bij de provinciebrede verkenning naar publieke mobiliteit en maken een routekaart voor deze regio om een publiek mobiliteitssysteem te realiseren.

2025-2026:	aansluiten bij provinciebrede verkenning Fryske Publieke Mobiliteit
Q1 2026:	wensbeeld & ontwikkelstrategie Fryske Publieke Mobiliteit
Q2 2026:	routekaart = stappenplan naar publieke mobiliteit
Oktober 2026:	besluit verdeling Regio Deal budget pilots persoonlijke bereikbaarheid en publieke mobiliteit
2026-2027:	opstarten pilots en projecten publieke mobiliteit Zoals wellicht een buurtauto of een pilot om een koppeling te maken met de regionale mobiliteitscentrale Jobinder of een project met autonoom vervoer in het buitengebied.

4.3 Robuust netwerk en hubs

Voor het aanbieden van publieke mobiliteit is het van belang dat het netwerk op orde is. Een netwerk van sterke lijnen en hubs: de overstappunten in de regio. We sluiten aan bij de provinciale hubstrategie en werken deze regionaal verder uit.

2025-2027: realiseren Waddenhub Harlingen
2026-2028: planontwikkeling en realisatie Swettehûs en Middelsee
2026: verkenning potentie bovenlokale hubs HOV-lijn N31
2026: verkenning situering en programmering bovenlokale hubs landelijk gebied
Oktober 2026: besluit verdeling Regio Deal budget mobiliteitshubs
2026-2028: realiseren doorfietsroutes F31 & marketing



4.4 Financiële afspraken

In de Regio Deal zijn er afspraken gemaakt over de budgetten die beschikbaar zijn voor de opgave mobiliteit. De onderstaande tabel geeft inzicht in de begroting en de status van de budgetten.

Regio Deal budget Mobiliteit	Financiering (inclusief btw)	Status
Regionale Mobiliteitsagenda	€ 180.000 rijksbijdrage	Toegekend (rijksbijdrage)
Programmasturing 2025-2028	€ 70.000 rijksbijdrage	Toegekend (rijksbijdrage)
Marketing doorfietsroutes	€ 200.000 rijksbijdrage + mogelijk rijks- en provinciale subsidie doorfietsroutes	Toegekend (rijksbijdrage)
Pilot mobiliteitshubs	€ 575.000 Harlingen € 175.500 Waadhoeke € 1.149.500 rijk = € 1.900.000 totaal + mogelijk provinciale subsidie mobiliteitshubs	Besluit over verdeling: bestuurstafel oktober 2026
Pilots voor publieke mobiliteit en persoonlijke bereikbaarheid	€ 250.000 rijksbijdrage + mogelijk subsidie provincie Fryslân Underweis	Besluit over verdeling: bestuurstafel oktober 2026

Voor het vrijgeven van de budgetten voor de pilot mobiliteitshubs en voor de pilots voor publieke mobiliteit en persoonlijke bereikbaarheid moet nog een besluit worden genomen door de bestuurstafel van de Regio Deal. We bereiden dat in Q1 en Q2 van 2026 voor zodat deze besluiten kunnen worden geagendeerd voor de bestuurstafel van oktober 2026.

Colofon

Januari 2026

Behandeld in het regionaal portefeuillehoudersoverleg Nieuwe Mobiliteit van de Regio Deal Noardwest Fryslân op 19 januari 2026.

Programmateam Nieuwe Mobiliteit

Gerard Dijkstra en Martsen Kaastra-Bles	Gemeente Harlingen
Sido Visser en Hillo van der Meulen	Gemeente Waadhoeke
Sjoerd Nota	Gemeente Leeuwarden
Harm Dijkstra	Provincie Fryslân
Sjoerd Hoekstra	Regio | programmaleider nieuwe mobiliteit
Rixt Bekhuis-van der Schaaf	Regio | programmaondersteuner nieuwe mobiliteit
Symen Hoekstra	Regio | programmalijntrekker vitale economie

Procesregie en teksten: Marijke Kramer project & proces

Bronnen

Aanvraag Regio Deal Noardwest Fryslân: in nije tiid
Robuust regionaal netwerk Noardwest Fryslân (netwerkanalyse en hubstrategie) – Haskoning
Routekaart mobiliteitshubs Fryslân – Provincie Fryslân
Mensgerichte Mobiliteit Noardwest Fryslân – Haskoning
Eerste schets Publieke Mobiliteit – Haskoning
Kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil – ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Leven in Fryslân – Planbureau Fryslân
Bereikbaarheidsmonitor – Planbureau Fryslân

REGIODEAL

NOARDWEST FRYSLÂN

VAN SMALLE TERP NAAR BREDE WELVAART