



goed op weg

Leeuwarden

GVVP 2011/2025



De complete stad bereikbaar



Gemeente Leeuwarden

* GVVP 2011/2025
Leeuwarden
GVVP 2011/2025
Leeuwarden



De complete stad bereikbaar



Thea Koster



Het Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan (GVVP) van onze gemeente dateerde van 2003. In de jaren daarna is hard gewerkt om gewenste verbeteringen in het verkeers- en vervoersysteem van de stad door te voeren. En met succes! Leeuwarden is beter bereikbaar geworden. Wij zijn er nog niet. Leeuwarden staat aan de vooravond van een aantal grote infrastructurele projecten waarmee de bereikbaarheid en de verkeersstructuur van Leeuwarden verbetert. Dat is mooi, want “De complete stad bereikbaar” blijft onze wens en ons uitgangspunt.

In de afgelopen jaren is het beleid van Rijk, provincie en de gemeente aangepast. Het Rijk kwam met de Nota Mobiliteit en de mobiliteitssaanpak, de provincie bracht in 2006 het Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan (PVVP) uit en evalueerde deze in 2010. De gemeente bepaalde in haar nieuwe stadsvisie “Fier Verder” haar koers voor de

toekomst van Leeuwarden. Wij willen Leeuwarden versterken als sociaal, economisch en cultureel centrum van Frylân en als centrum van duurzaamheid.

De vordering van projecten, de aanpassingen in het beleid en veranderingen in de sociaal economische omstandigheden zijn reden om ons GVVP uit 2003 “op te frissen”.

Geen compleet nieuwe koers, maar een finetuning en aanscherping waar dat mogelijk en gewenst is. Dit actuele GVVP draagt bij aan de ambities van Leeuwarden.

In de komende periode moeten wij maximaal rendement halen uit schaarse middelen. Dat betekent dat wij slim met onze investeringen moeten omgaan, soms iets moeten bijstellen of faseren. Zonder onze ogen te sluiten voor de huidige economische omstandigheden willen wij koers houden onder het motto: “doorpakken in nieuwe tijden”.

Verkeer en vervoer is belangrijk voor de ontwikkeling van de stad en gaat alle inwoners, bedrijven en instellingen aan. Daarom ben ik de wijkbewoners, bedrijvenplatforms en belangengroepen, die meedachten in de ontwikkeling van dit GVVP, erkentelijk voor hun bijdragen.

Thea Koster
Wethouder Verkeer en Vervoer



Voorwoord	6
Leeswijzer	9
1. Actualisatie Gemeentelijk Verkeers- en vervoerplan	10
2. Leeuwarden goed op weg	14
3. Integraal, samenhangend, gedifferentieerd, veilig en duurzaam	16
4. Thema's van beleid: een mix van koers houden en aan aanscherpen	19
5. Beleidsacties	29
Colofon	33

Dit Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan (GVVP) beschrijft in kort bestek het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Leeuwarden. Bij dit GVVP is een toelichting en verantwoording verschenen. Hierin beschrijft de gemeente haar overwegingen en achtergronden op basis waarvan zij tot bepaalde beleidskeuzes komt. Het actuele en vastgestelde verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente is opgenomen in dit document.

Hoofdstuk 1 beschrijft de redenen voor actualisatie van het verkeers- en vervoerbeleid. De voortgang van projecten, verandering van beleid van Rijk, provincie en gemeente en veranderingen in huidige en verwachte omstandigheden zijn redenen om het GVVP te actualiseren. Het beleid gaat niet rigoureuus op de schop. Dit GVVP gaat uit van “koers houden”, aanscherpen waar het kan en gewenst is en van finetuning op vigerend beleid.

Hoofdstuk 2 geeft de belangrijkste resultaten van het verkeers- en vervoerbeleid dat vanaf 2003, toen het vorige GVVP verscheen, is gevoerd. De voorbereiding

van grote infrastructurele projecten, zoals de Haak om Leeuwarden, de relatieve toename van het gebruik van het openbaar vervoer, de verbeteringen voor het fietsverkeer en de verkeersveiligheid zijn in het oog springende resultaten.

Hoofdstuk 3 gaat in op de kenmerken van het verkeers- en vervoerbeleid van Leeuwarden. Het beleid is integraal omdat het uitgaat van een wisselwerking tussen ruimtelijk beleid en verkeers- en vervoerbeleid. Bovendien gaat het beleid uit van alle modaliteiten. Het beleid is ook samenhangend. De gemeente neemt bij te nemen maatregelen de effecten op het totale verkeerssysteem in ogenschouw in samenhang met de gewenste functionaliteiten in het netwerk. Het beleid is in tijd en plaats gedifferentieerd. Veiligheid en duurzaamheid zijn uitgangspunten van het beleid.

Hoofdstuk 4 beschrijft de beleidskeuzes per thema. In hoofdstuk 5 worden deze keuzes samengevat in een tabel met de concrete acties die de gemeente de komende jaren heeft gepland.

1. Actualisatie Gemeentelijk Verkeers- en vervoerplan



Het vorige GVVP dateert van 2003. Onder het motto “de complete stad bereikbaar”, werkt de gemeente vanaf 2003 hard aan verbetering van de bereikbaarheid van Leeuwarden, zowel per auto, fiets als openbaar vervoer. Het gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid gaat niet op de schop. Er is sprake van finetuning en aanscherping op bepaalde onderdelen om bij te dragen aan milieuvriendelijker mobiliteit, aan te sluiten op actueel beleid en de huidige en verwachte omstandigheden.



Figuur 1
De complete stad bereikbaar, het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan van 2003

Bereikbaarheid, economie en duurzaamheid

Investeren in bereikbaarheid en economie is één van de kernpunten uit het collegeprogramma 2010 – 2014. Leeuwarden wil de banenmotor van Fryslân blijven. Daarom biedt Leeuwarden ondernemers de ruimte. De bereikbaarheid van Leeuwarden moet prima zijn om als vestigingsplaats te kunnen concurreren met plaatsen die meer in het centrum van het land liggen. Het college wil verder met een stevige inzet op duurzaamheid en de ambitie

om in 2020 een energieneutrale gemeente te zijn, vormgeven. Dit sluit aan op de stadsvisie 2008 – 2020 “Leeuwarden fier verder! Op weg naar een duurzame stad”.

Koers houden en aanscherpen

In het actuele GVVP is er zowel sprake van “koers houden” als “aanscherpen”.

De gemeente vervolgt de koers die in 2003 is ingezet. Die koers sluit aan op de ambitie van de gemeente om Leeuwarden als centrum van Fryslân te versterken. Voor verdere ontwikkeling van Leeuwarden is een goede bereikbaarheid onontbeerlijk. Leeuwarden is een stad in de periferie van Nederland. Een uitstekende bereikbaarheid is een voorwaarde om te kunnen concurreren met steden die meer in het (economisch) centrum van Nederland liggen. Daarom blijft de gemeente inzetten op verbetering van de verkeersstructuur en houdt zij vast aan realisatie van de Haak, de Westelijke Invalsweg, de Noordwest Tangent, de aanpak van de Drachtsterweg en omgeving en aan bijvoorbeeld de verbetering van de stadsring.

De gemeente kiest op een aantal onderdelen voor finetuning en aanscherping van beleid. De finetuning en aanscherping hebben tot doel een grotere bijdrage te leveren aan duurzame mobiliteit en aan het vergroten van betrouwbaarheid en voorspelbaarheid van reizen. Een reiziger die van A naar B gaat, wil met enige zekerheid kunnen vaststellen hoe lang hij onderweg zal zijn.

Door de kwetsbaarheid van verkeersnetwerken voor files en andere incidenten neemt de betrouwbaarheid van netwerken af en worden reistijden onvoorspelbaar. Door inzet van verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement kan de betrouwbaarheid worden verhoogd. Er is nog een andere reden voor aanscherping van beleid. De gemeente wil zorgen voor goede aansluiting van het gemeentelijk beleid op het beleid van het Rijk en de provincie. Die aansluiting is nodig om effectief met elkaar te kunnen samenwerken aan de oplossing van regionale verkeersproblemen. Het rijk en provincie focussen ook op het bevorderen van ketenmobiliteit en betrouwbaarheid in het verkeerssysteem. Tenslotte vraagt de Planwet verkeer om afstemming van gemeentelijk beleid op het beleid van Rijk en provincie.

Andere omstandigheden

Deze actualisatie houdt rekening met andere

sociaal economische omstandigheden dan in 2003. Anno 2011 is er sprake van een lagere verwachte economische groei en tragere bevolkingsgroei. Prognoses zijn daarom iets bijgesteld. Dit GVVP gaat uit van een groei van Leeuwarden tot 103000 inwoners en 65000 arbeidsplaatsen in 2020. Hierbij is overigens geen rekening gehouden met de gevolgen van gemeentelijke herindeling.

Tabel 1 laat zien dat de prognoses uit 2006 en 2009 binnen de bandbreedte liggen waarmee in het GVVP van 2003 rekening is gehouden. Het verkeers- en vervoerbeleid past derhalve nog bij de huidige en de te verwachten economische situatie en is robuust.

De gemeente houdt rekening met een verdere groei van de mobiliteit. Verkeersmodellen van het Rijk gaan uit van 48% groei van het autoverkeer in Fryslân in de periode 2000 – 2020. Het goederenvervoer neemt 20% toe.

De groei van de mobiliteit voltrekt zich waarschijnlijk iets langzamer dan in eerdere prognoses werd aangenomen. De mobiliteitsgroei gaat na 2020 door. Het aantal verkeersbewegingen dat aanvankelijk in 2020 werd verwacht, wordt nu waarschijnlijk in 2025 gerealiseerd.

Het aandeel fietsverkeer en het gebruik van openbaar vervoer in het totale personenvervoer neemt de komende jaren in Fryslân af. Dit is vooral het gevolg van demografische ontwikkelingen. De groep jongeren, die traditioneel veel fietst en van het openbaar vervoer gebruik maakt, neemt de komende jaren in omvang af. Het aandeel ouderen

neemt toe. Deze groep blijft langer (auto)mobiel. De komende jaren wordt krimp van de bevolking in bepaalde delen van Fryslân verwacht. Het is waarschijnlijk dat voorzieningen in deze gebieden daardoor onder druk komen te staan. De bevolking uit deze gebieden zal daardoor meer aangewezen zijn op voorzieningen in de stedelijke gebieden van Fryslân en met name in Leeuwarden. Dat kan tot een verdere toename van de verkeersdruk in Leeuwarden leiden.

Zorgvuldig proces van actualisatie

Relevante partijen zijn zorgvuldig betrokken bij de actualisatie van het GVVP. Op 5 juli 2010 is de gemeenteraad geïnformeerd over de aanpak van en het speelveld voor actualisatie.

In augustus en september 2010 zijn rijk, provincie, buurgemeenten, wijkvertegenwoordigers, externe belangengroepen en interne afdelingen in de gelegenheid gesteld wensen en behoeften kenbaar te maken. Begin november 2010 is met deze partijen het concept GVVP besproken. Daarbij is aangegeven hoe de eerder verkregen input is verwerkt.

Kortom: alle relevante partijen hebben bij de start van de actualisatie en bij de bespreking van het concept GVVP input kunnen leveren.

Tabel 1 Verandering in prognoses.

	Aantal Arbeidsplaatsen	Aantal Inwoners
Prognose voor 2020 uit GVVP2003 Gunstige economische groei	107000	69000
Prognose voor 2020 uit GVVP 2003 Getemperde economische groei	100000	54000
Prognose voor 2020 uit netwerkanalyse 2006	101000	62000
Prognose voor 2020 uit 2009 van provincie en Rijk ten behoeve van Haak om Leeuwarden	103000	67000
Prognose voor 2020 uit dec. 2009, update uitgangspunten Haak om Leeuwarden	103000	65000

Figuur 2 Het aandeel ouderen in het verkeer neemt toe.



2 Leeuwarden goed op weg



De resultaten van het verkeers- en vervoerbeleid zijn zichtbaar. In 2003 is verbetering van de verkeersinfrastructuur een belangrijk onderdeel van de koers geworden. Inmiddels zijn stappen gezet richting het gewenste eindbeeld. Realisatiebesluiten voor de Haak, de Noordwest Tangent, de Westelijke Invalsweg en de aanpak van de Drachtsterweg en omgeving zijn genomen. Realisatie van deze projecten is aanstaande. De gemeente voltooide al de aanpak van delen van de stadsring en de binnenring.

Het beleid bevordert bereikbaarheid voor alle modaliteiten.

Het gebruik van het openbaar vervoer steeg in de periode 2006 – 2009 met 9,5%. Het stadsvervoer groeide in deze periode met 13,6%. Leeuwarden is in de afgelopen periode ook nog meer een fietsstad geworden. In Leeuwarden geschiedt 42% van alle verplaatsingen tot 7,5km per fiets. Dat is aanzienlijk meer dan in vergelijkbare steden. Daar ligt het aandeel fietsverkeer op 34%.

Het fietsnetwerk is de afgelopen jaren verbeterd en scoort nu hoger op het aspect “directheid”. De fietsers in Leeuwarden zijn nu meer tevreden dan in 2001. Zij geven hogere scores op aspecten als stallingmogelijkheden, fietscomfort en sociale veiligheid. Het algemene rapportcijfer van de fietser is gestegen van 6,1 naar 6,8.

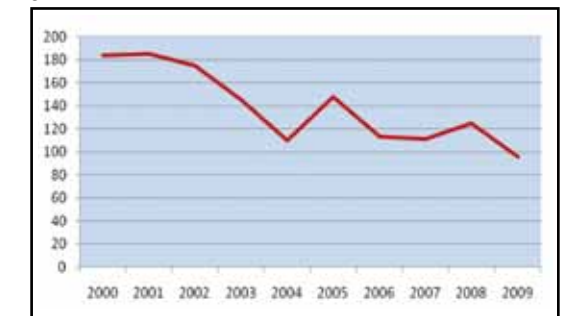
De groei van het openbaar vervoer en het fietsverkeer lijkt in tegenspraak met de verwachting dat het aandeel van het openbaar vervoer en het aandeel fietsverkeer in de toekomst zal dalen. Dat vraagt om uitleg.

De groei betreft groei in absolute aantallen reizigers in het openbaar vervoer of verplaatsingen per fiets in de afgelopen jaren. De verwachte afname geldt ten aanzien van het aandeel openbaar vervoer en fietsverkeer in de totale mobiliteit voor de toekomst. Wanneer het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer minder snel groeien dan de totale mobiliteit, dan neemt het aandeel van deze vervoerwijzen in de totale mobiliteit af.

In de afgelopen periode is ook vooruitgang geboekt op het vlak van verkeersveiligheid. Het aantal verkeersslachtoffers in Leeuwarden vertoont een dalende trend. Ondanks de groei van de mobiliteit daalde het aantal slachtoffers van 220 in 1998 naar 111 in 2007. In de periode 2007 – 2009 is een verdere daling van 13,5% gerealiseerd naar 96 verkeersslachtoffers.

Dat zijn mooie resultaten. Daarmee is Leeuwarden goed op weg.

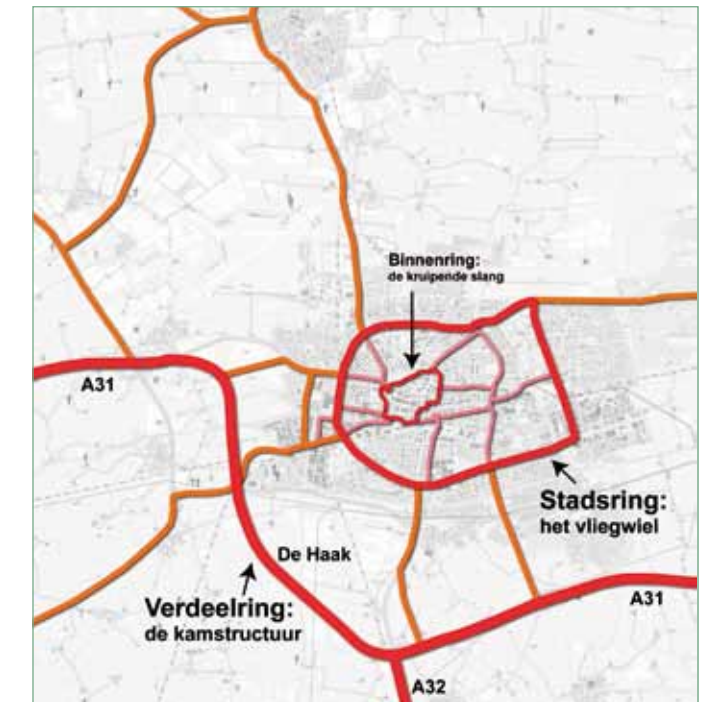
Figuur 3 Ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers in Leeuwarden (bron: verkeersveiligheidsmonitor november 2010, gemeente Leeuwarden).



3. Integraal, samenhangend, gedifferentieerd, veilig en duurzaam



Figuur 4 Een structuur van samenhangende ringen, invalswegen en radialen.



Integraal

Het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente is integraal in de zin dat ruimtelijk beleid en verkeer- en vervoerbeleid hand in hand gaan. De gemeente probeert door een slimme rangschikking van ruimtelijke functies mobiliteit zoveel mogelijk te beperken.

Anderzijds zorgt de gemeente ervoor dat functies zich kunnen ontplooiën door functies bereikbaar te houden via een systeem dat kan voldoen aan de mobiliteitsbehoefte.

Het beleid is verder integraal omdat het alle vervoerwijzen aangaat en die in samenhang beziet.

Samenhangend

Het verkeers- en vervoerbeleid is samenhangend. Dat blijkt uit de verkeersinfrastructuur voor autoverkeer die straks bestaat uit een samenhangende structuur van drie ringen, verbonden door invalswegen en radialen. De ringen hebben specifieke maar samenhangende functies die tot uiting komen in inrichting en gebruik. De buitenste verdeelring is uitsluitend voor snelverkeer.

De invalswegen brengen het verkeer van de verdeelring vlot tot dichtbij de eindbestemmingen in de stad. De stadsring is het vliegwiel van de stad. Deze ring verbindt alle wijken en bedrijventerreinen.

Doorstroming van het autoverkeer heeft er prioriteit. De binnenring ontsluit de binnenstad en de parkeergarages aan de rand daarvan. Hier is minder ruimte voor het autoverkeer. Daarom bevordert de gemeente hier het fietsverkeer en de doorstroming van het openbaar vervoer.

De gemeente gaat uit van een samenhang in de vervoersketen tussen vervoerwijzen. Zij bevordert deze samenhang bijvoorbeeld door goede overstapvoorzieningen en reisinformatie.

De samenhang in het beleid blijkt verder bijvoorbeeld uit de keuze om doorstroming op de stadsring te verbeteren in samenhang met de keuze, om de verkeerscapaciteit binnen de stadsring, niet te vergroten.

Gedifferentieerd

Het beleid is gedifferentieerd in tijd en plaats. Op de verdeelring is het beleid ten aanzien van het autoverkeer anders dan op de binnenring. Bovendien

kunnen maatregelen om het autoverkeer tijdens de spitsen te geleiden, anders zijn dan buiten de spitsen.

Een ander voorbeeld is het parkeerbeleid. In de binnenstad, waar ruimte schaars is, beperkt de gemeente parkeerruimte op maaiveld. Op bedrijventerreinen, waar meer ruimte is en autobereikbaarheid belangrijk voor de ontwikkeling van de bedrijvigheid, biedt de gemeente meer ruimte voor parkeren.

Veilig en duurzaam

Veiligheid is een uitgangspunt van het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente. Daarom hanteert de gemeente principes van “duurzaam veilig” bij elk ontwerp van infrastructuur en past ze categorisering van wegen toe. Tenslotte moet het beleid uit dit GVVP ook duurzaam zijn. Leeuwarden heeft grote ambities op het vlak van duurzaamheid. Dit GVVP draagt bij aan verwezenlijking van die ambities.

Realistisch en creatief

Voor de komende periode wordt een relatief lage economische groei verwacht. Het Rijk kort op het gemeentefonds. De gemeente Leeuwarden is financieel gezond maar moet maatregelen nemen om dit zo te houden. Daarom wil de gemeente realistisch zijn ten aanzien van plannen. Er is weinig ruimte voor “meer” of “extra”. De gemeente wil desalniettemin “doorpakken in nieuwe tijden”.

Dat wil zeggen: creatief omgaan met beperktere financiële mogelijkheden en creatief kijken naar mogelijkheden om werk met werk te maken en naar mogelijkheden van een slankere uitvoering of een gunstiger fasering van projecten.



Figuur 5 Leeuwarden werkt aan verbeteren bereikbaarheid over spoor.

Thema's van beleid: een mix van koers houden en aan aanscherpen 4.





Figuur 6 Het openbaar vervoer is belangrijk om de stad bereikbaar te houden.

Ketenverplaatsingen

De gemeente wil bevorderen dat de reiziger tijdens een reis van meerdere vervoerwijzen gebruik kan maken. Daarom zorgt de gemeente voor goede reisalternatieven door het openbaar vervoer en het fietsverkeer te stimuleren. Daarnaast werkt de gemeente aan goede overstapvoorzieningen, zoals transferia en P+R voorzieningen. Naast het bevorderen van milieuvriendelijke vervoerwijzen, wil de gemeente via ketenverplaatsingen ook de betrouwbaarheid van reizen verhogen.

Om ketenverplaatsingen te bevorderen, gaat de gemeente door met het zorgen voor transferia die voor meerdere vervoerwijzen goed toegankelijk zijn, met goede parkeer- en stallingmogelijkheden en goede reisinformatie. Dit was al staand beleid. In de komende tijd gaat de gemeente dat samen met haar partners intensiveren. Het is namelijk één van de instrumenten om Leeuwarden tijdens de bouwfase van de grote infrastructurele projecten, waarin de stad tijdelijk minder goed bereikbaar is, bereikbaar te houden.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer is belangrijk om de stad bereikbaar te houden. Vooral tijdens de spitsen is het openbaar vervoer een belangrijk element in het vervoerssysteem van de stad. De gemeente maakt onderscheid in de sociale functie en de bereikbaarheidsfunctie van het openbaar vervoer.

De gemeente zet zich in voor behoud van de sociale functie van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer biedt een vervoeralternatief voor mensen die zich niet per auto, fiets of te voet willen of kunnen verplaatsen. Behoud van de sociale functie is een fikse klus. Fryslân is een dunbevolkt gebied. De reizigersaantallen zijn daardoor laag. Exploitatie van een fijnmazig net van openbaar vervoer is daardoor niet mogelijk zonder grote bijdragen van de (gemeentelijke) overheid.

De gemeente investeert in de bereikbaarheidsfunctie van het openbaar vervoer, op zware vervoerrelaties waar het openbaar vervoer kan concurreren met de auto, via busprioriteit bij verkeersregelinstanties.

De gemeente werkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid per spoor door te ijveren voor frequentieverhoging van de spoordiensten op Leeuwarden. Verder zet de gemeente zich in voor realisatie van het station Werpsterhoek, revitalisering van het stationsgebied en het aantrekkelijker maken van bushaltes waar veel reizigers in- en uitstappen. Dit is vigerend beleid.

Een aanscherping op het openbaar vervoerbeleid is dat de gemeente in samenwerking met de provincie via aanbestedingseisen de kwaliteit tracht te verhogen.

Fiets

Leeuwarden is een echte fietsstad. Van alle verplaatsingen tot 7,5km gebeurt 42% met de fiets. Dat is 8% meer dan in vergelijkbare steden. Leeuwarden wil deze positie van de fiets uitbouwen. Daarom werkt de gemeente aan verbetering van de stallingmogelijkheden en aan verdere uitbouw van het fietspadennetwerk met veilige, comfortabele fietsverbindingen.

De uitbreiding van het fietsroutenetwerk, met name op de relatie Leeuwarden-Zuid – binnenstad, is voortzetting van bestaand beleid. Net als de inzet op verbetering van de stallingmogelijkheden.

Verder wil de gemeente het fietsverkeer op belangrijke routes verder faciliteren. Hierbij denkt de gemeente aan prioritering bij

verkeersregelinstanties, wachttijdvoorspellers of fietsers vaker groen geven bij regen. Dit werkt de gemeente uit in de actualisatie van het Fietsbeleidplan. Het faciliteren van fietsers op belangrijke routes is een aanscherping op het vigerend beleid.

Voetgangers

Lopen of wandelen is één van de meest milieuvriendelijke vervoerwijzen. Bovendien is het bijna altijd onderdeel van de vervoersketen. Leeuwarden wil lopen als vervoerwijze waarderen en stimuleren. De gemeente Leeuwarden accommodeert verplaatsingen te voet met veilige en aantrekkelijke looproutes tussen belangrijke bestemmingen. Dat is staand beleid.

Figuur 7 Leeuwarden is een echte fietsstad



Figuur 8 Van de huidige naar de gewenste verkeersstructuur.



Auto

Vanaf 2003 werkt de gemeente aan verbetering van de verkeersinfrastructuur om de bereikbaarheid van Leeuwarden over de weg te verbeteren.

Het wensbeeld in 2003 was om een leesbare, begrijpelijke verkeersstructuur te realiseren. Daarin zijn in de afgelopen periode belangrijke stappen gezet. De komende periode vervolgt de gemeente deze koers door zich te richten op realisatie van:

- de Haak om Leeuwarden;
- de Noordwesttangent (gemeente draagt bij aan dit provinciale project);
- de Centrale As (gemeente draagt bij aan dit provinciale project);
- opwaardering en uniformering van de zuidelijke

en westelijke stadsring (Julianalaan, Europaplein en de Valeriusstraat);

- De Noord-westelijke Invalsweg;
- de Westelijke Invalsweg;
- Overijsselselaan;
- de Drachtsterweg en omgeving.

De projecten worden uitgevoerd in het kader van het Programma Bereikbaarheid Leeuwarden. Het zijn "Vrijbaan-projecten". De uitvoeringsbesluiten zijn al genomen, met uitzondering van de opwaardering en uniformering van delen van stadsring.

De gemeente wil dat de Julianalaan en de Valeriusstraat in de komende periode een vergelijkbaar profiel krijgen als de Heliconweg. Verder wordt het Europaplein aangepakt. Herinrichting van de Prof.

Mr. P.S. Gerbrandyweg komt tegen 2020 aan bod. De gemeente gaat uit van een hiërarchie in kruispuntoplossingen. Uitgangspunt is dat de kruisingen met de verdeelring ongelijkvloers plaatsvinden. Kruisingen in de stadsring worden in principe met een verkeersregelininstallatie geregeld. Op de meeste plaatsen is dat vanuit het oogpunt van verkeerscapaciteit en -doorstroming het meest optimale. Daar waar een oplossing met een rotonde mogelijk is, zonder dat deze de doorstroming nadelig beïnvloedt, kan de gemeente kiezen voor een (turbo) rotonde.

Op de binnenring (parkeerring) kiest de gemeente voor rotondes.

Tenslotte kiest de gemeente voor de kruisingen met de invalswegen (tot aan de stadsring) voor verkeersregelininstallaties op kruisingen. Ook hier is het argument dat, gezien de omvang van de verkeersstromen, een verkeersregelininstallatie de meest optimale oplossing biedt vanuit het perspectief van verkeersdoorstroming.

Het beleid ten aanzien van het autoverkeer verandert niet. De gemeente houdt koers om de gewenste verkeersstructuur en een blijvend goede bereikbaarheid van Leeuwarden te realiseren.

Parkeren

Leeuwarden wil een bereikbare stad zijn en blijven. Aangezien een groot deel van de verplaatsingen naar, van en binnen Leeuwarden per auto plaatsvindt, is aanbod van voldoende parkeerruimte noodzakelijk. Leeuwarden wil, binnen kaders van leefbaarheid, voorzien in een passend parkeer-aanbod om te voldoen aan de parkeerbehoefte.

Leeuwarden wil ook een stad zijn waar de woon-, werk-, recreatie- en ontplooiingsmogelijkheden voor bewoners goed zijn. Daarom gaat de gemeente hinder van ongewenst parkeergedrag tegen. De gemeente hanteert daartoe de volgende uitgangspunten:

- Elk complex of bedrijf dient in zijn eigen parkeer-behoefte te voorzien;
- De kwaliteit van de parkeervoorziening moet in overeenstemming zijn met de kwaliteit van de openbare ruimte (of liever nog: een bijdrage leveren aan verbetering van die kwaliteit);
- De gemeente kiest voor een restrictief parkeer-beleid in gebieden waar ruimte schaars is, de aanwezigheid van auto's ongewenst is en waar alternatieven beschikbaar zijn;
- Kosten voor parkeren worden in essentie door de gebruiker betaald.

De gemeente realiseert een aantal nieuwe parkeervoorzieningen aan de Tesselschadestraat en aan de Nieuwe Oosterstraat.



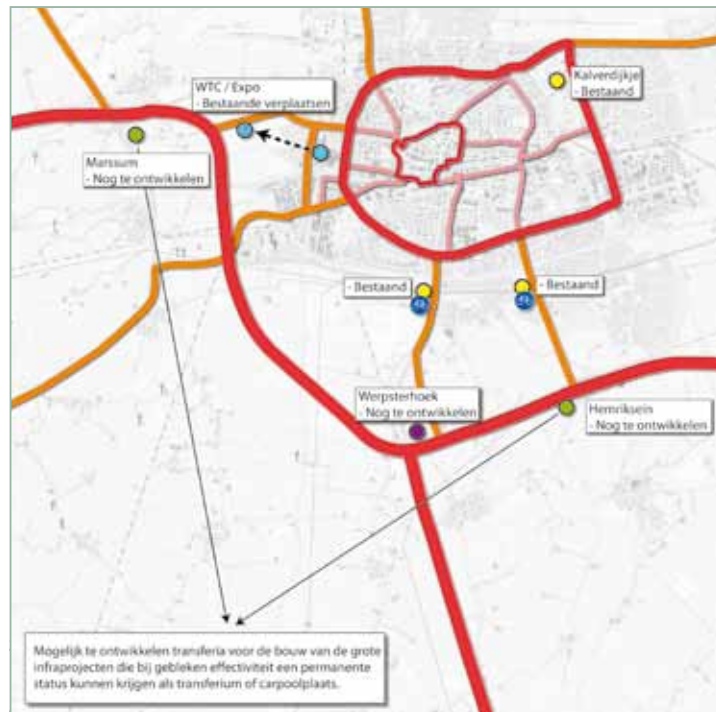
Figuur 9 Parkeergarage Oldehoofsterkerkhof: ruim, licht en sociaal veilig.

Bovendien is de vernieuwde en vergote parkeergarage aan het Zaailand in 2011 gereed.

Verder vergroot de gemeente de herkenbaarheid van de binnenring als parkeerring door uniformering van (het formaat van) de bebording waardoor ook de leesbaarheid van de borden verbetert en door verbetering van het parkeerverwijssysteem. Het benutten van eventuele mogelijkheden voor dubbelgebruik van parkeerruimte blijft de gemeente hoog in 't vaandel houden.

De gemeente werkt momenteel aan verbetering van het betaalgemak van parkeren. Zo zijn circa 80% van de automaten voorzien van de mogelijkheid om te pinnen. Verder breidt de gemeente het helparkeren uit. Dat betekent dat de parkeerder kan betalen via de mobiele telefoon. Aansluitend ontwikkelt de gemeente voorstellen voor een regime van "betalen per minuut".

Figuur 10 Oriëntatie locaties transferia.



Transferia

Transferia zijn een belangrijk instrument om ketenmobiliteit mogelijk te maken. De gemeente maakt onderscheid tussen tijdelijke en permanente transferia.

De gemeente overweegt, in samenspraak met Rijk en provincie, een aantal tijdelijke transferia te realiseren. Leeuwarden zal tijdens de bouwperiode van grote infrastructurele projecten, tijdelijk minder bereikbaar zijn. Het is dan behulpzaam als er tijdens de spitsen minder autoverkeer is en mensen zoveel mogelijk per openbaar vervoer, carpool of fiets naar de stad reizen. Tijdelijke transferia voorzien in overstapvoorzieningen en kunnen daarbij helpen. De transferia kunnen bij gebreken nut overigens uitgroeien tot permanente transferia met meer parkeerplaatsen en voorzieningen.

Permanente transferia zijn er aan het Kalverdijkje en bij het WTC. Voor het WTC transferium overweegt de gemeente verplaatsing naar een locatie langs de Noordelijke Invalsweg om het gebruik ervan te optimaliseren. De gemeente wil ook een transferium realiseren bij station Werpsterhoek. Hier komen goede openbaar vervoerverbindingen naar de stad. Tenslotte heeft de gemeente al twee fietstransferia gerealiseerd langs de Overijsselselaan en de Drachtsterweg. Hier kunnen reizigers hun auto parkeren en hun reis per fiets vervolgen.

Het beleid rond transferia wil de gemeente samen met provincie en Rijk vatten in een gezamenlijke strategie die ook gezamenlijk wordt uitgevoerd. Dit is een aanscherping ten opzichte van het GVVP uit 2003.

Verkeersmanagement en informatie

De gemeente wil de reiziger helpen vlot en veilig van A naar B te komen. Naast aanbod van infrastructuur is aanbod van geleidingsservices en informatie daarvoor mogelijk. De technologische mogelijkheden hiervoor nemen in rap tempo toe. Wegbeheerders gebruiken deze mogelijkheden onder de noemer verkeersmanagement.

De gemeente Leeuwarden wil waar mogelijk van deze mogelijkheden profiteren en de weggebruiker en reiziger geleiden met passende verkeersmanagementmaatregelen en betrouwbare informatie. Vooral tijdens de bouwperiode van grote infrastructurele projecten kan verkeersmanagement nuttig zijn om Leeuwarden bereikbaar te houden. De gemeente legt zich nu nog niet vast op specifieke maatregelen. Samen met het Rijk en de provincie bepaalt zij nut en noodzaak van maatregelen op het gebied van verkeersmanagement. Deze partijen hebben namelijk een werkgroep verkeers- en mobiliteitsmanagement opgericht om Leeuwarden tijdens de bouwperiode bereikbaar te houden. Activiteiten van de gemeente op het gebied van verkeersmanagement en informatie zijn een aanscherping ten opzichte van het GVVP van 2003.

Mobiliteitsmanagement

Leeuwarden is een forenzenplaats. Slechts 1/3 van het aantal banen wordt bezet door bewoners uit Leeuwarden. De rest komt van elders. Daarvan reist 80% met de auto. Dat leidt tot 64000 dagelijkse autobewegingen. Door medewerkers van bedrijven en instellingen te informeren over reisalternatieven en

over het "nieuwe" werken wil de gemeente, samen met bedrijven en instellingen, de automobilititeit in de spits met 5% terugdringen. Het nieuwe werken gaat over spitsmijden door flexwerken, telewerken en bijvoorbeeld teleconferencing: opties om de automobilititeit (in de spits) te beperken. De gemeente is partner in het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement dat Rijk, provincie en gemeente in mei 2010 hebben afgesloten met bedrijven en instellingen. Hierin zijn afspraken vastgelegd om samen de problemen als gevolg van een grote automobilititeit te voorkomen. De gemeente stelt in samenwerking met convenantpartners onder andere een mobiliteitmakelaar beschikbaar en faciliteert bijvoorbeeld pilots op het gebied van thuis- en flexwerken. Vanuit het GVVP uit 2003 was hier al een begin mee gemaakt. De gemeente gaat daarmee door maar zet sterker in om samen met bedrijven en instellingen de automobilititeit in de spits met 5% terug te dringen. Deze activiteiten vallen daarmee in de categorie: "aanscherpen".

Goederenvervoer

Aan- en afvoer van goederen bij bedrijven op bedrijventerreinen en in de binnenstad moet vlot en veilig kunnen plaatsvinden. Dat is een voorwaarde voor een voorspoedige ontwikkeling van de stad. De gemeente heeft relatief weinig mogelijkheden om milieuvriendelijk goederenvervoer te stimuleren. De vervoersstromen naar, van en binnen de stad zijn doorgaans te klein en gefragmenteerd om te bundelen voor vervoer over water en rail.

Figuur 11 Verkeerslichten zijn de oervorm van dynamisch verkeersmanagement



Dat geldt helemaal voor de vervoersstromen binnen de grenzen van de stad.

De gemeente wil aan- en afvoer van goederen binnen kaders van duurzaamheid en leefbaarheid mogelijk maken. Daarom handhaaft de gemeente het huidige regime van venstertijden.

Initiatieven op het gebied van stadsdistributie zijn voor Leeuwarden niet aan de orde omdat de bevoorrading van de binnenstad weinig problemen kent. Bovendien blijkt stadsdistributie voor steden met het schaalniveau van Leeuwarden geen realistische optie.

Op termijn is het mogelijk dat de gemeente een milieuzonering instelt voor bijvoorbeeld de

binnenstad en alleen vrachtwagens met een euronorm 4 of hoger toestaat. Vanuit de optiek van luchtkwaliteit is dat nu echter niet nodig.

In overleg met de vervoerssector gaat de gemeente na of er behoefte is aan stallingplaatsen voor (aanhangers van) vrachtwagens. Distributeurs hoeven dan niet met grote combinaties de stad te doorkruisen. Dat beperkt de hinder en vergroot het gemak voor de chauffeurs. Bovendien is dit relevant in relatie tot het feit dat in de binnenstad een lengtebeperking voor vrachtwagens geldt tot 10 meter. Het gemeentelijk beleid ten aanzien van goederen blijft ongewijzigd. De gemeente houdt koers.



Figuur 12 recreatievaart in de binnenstad is een kwaliteit van Leeuwarden

Recreatie, scheepvaart en bruggen

Fryslân is een echte watersportprovincie en Leeuwarden een watersportstad. Leeuwarden is vanuit alle windstreken over water bereikbaar en voor de watersporter aantrekkelijk om te bezoeken. Zij kunnen tot diep in de binnenstad doordringen en er afmeren in een prachtig stadspark. Dat is een kwaliteit van Leeuwarden. De gemeente wil die benutten en de economische spin off ervan maximaleren door de toegankelijkheid voor de recreatieve scheepvaart waar mogelijk te vergroten. Dat vindt echter plaats binnen kaders van bereikbaarheid over land. Daarom heeft de gemeente samen met de provincie afspraken gemaakt over spitsluitingen van bruggen.

In de nabije toekomst worden aquaducten gerealiseerd bij de kruisingen van de Westelijke Invalsweg en de Drachtsterweg met het Van Harinxmakanaal. Verkeer over land en water hinderen elkaar daar dan niet meer. Dan resteert alleen nog de brug in de Overijsselselaan. De gemeente pleit voor handhaving en eventueel uitbreiding van de spitsluiting voor deze brug. Dat blijft nodig om de bereikbaarheid van Leeuwarden en de kwaliteit van openbaar vervoer, dat gebruik maakt van de brug, te kunnen garanderen.

Het vaarnetwerk rond Leeuwarden kent enkele zwakke schakels. De gemeente wil waar mogelijk en passend binnen financiële kaders verbeteringen in het netwerk realiseren. Overigens valt dit buiten het kader van het GVP.

Veiligheid en toegankelijkheid

Veiligheid en toegankelijkheid zijn voor de



Figuur 13 Bezoekers moeten kunnen wandelen en flaneren in de binnenstad

gemeente uitgangspunten van beleid. De gemeente streeft een zo hoog mogelijk niveau van veiligheid en goede toegankelijkheid na. Daarvoor spant zij zich op een aantal manieren in:

- Ontwerpen van infrastructuur volgens de richtlijnen van duurzaam veilig van het CROW;
- Scheiding van verkeersoorten op de hoofdverbindingen binnen de verkeersstructuur;
- Verder optimaliseren van verkeersluwe gebieden (30 km gebieden) door aanvullende snelheidsremmende maatregelen, waar dat nodig is;
- Werken aan sociale veiligheid op fiets- en wandelroutes;
- Het "opleiden" van verkeersdeelnemers tot veilige verkeersdeelnemers door te investeren in voorlichting en educatie;
- Verkeerseducatie;
- Faciliteren verkeersbrigadiers.



Figuur 14 Oplaadpunt voor elektrisch aangedreven auto's

Duurzame mobiliteit

Leeuwarden wil een duurzame stad zijn. Het verkeers- en vervoerbeleid moet daaraan bijdragen. Het GVVP-beleid is voor een groot deel al duurzaam.

Inspanningen op het gebied ketenmobiliteit, openbaar vervoer, fietsverkeer, transferia en bijvoorbeeld mobiliteitsmanagement getuigen daarvan. De gemeente neemt echter meer maatregelen zoals vergroening van haar eigen wagenpark, een subsidieregeling voor “groene” auto's en scooters of het plaatsen van oplaadpunten voor elektrische auto's of fietsen.

De gemeente investeert ook in energiezuinige straatverlichting, een zorgvuldige landschappelijke inpassing van nieuwe infrastructuur, gebruik van duurzame materialen en duurzaam beheer en onderhoud.

Binnen het kader van het GVVP wil de gemeente zich samen met de provincie inzetten voor 100% duurzaam aangedreven bussen. Verder overweegt de gemeente in haar parkeergarages prijsdifferentiatie toe te passen voor duurzaam aangedreven auto's. Bij realisatie van fietsenstallingen en parkeervoorzieningen wil de gemeente oplaadvoorzieningen realiseren voor respectievelijk elektrisch aangedreven fietsen en auto's. Dit zijn aanscherpingen in het gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid om de ambities van Leeuwarden op het vlak van duurzaamheid te helpen concretiseren.



nr van thema	project/actie	koers houden/ aanscherpen	planning korte termijn t/m 2015	planning middellange termijn 2015-2020	planning lange termijn 2020 ev
1	Ketenverplaatsingen	////	////	////	////
1.1	Zorgen voor transferia die <ul style="list-style-type: none"> goed bereikbaar zijn voor meerdere modaliteiten goede parkeer- en (fietsen)stallingsmogelijkheden bieden actuele reisinformatie bieden voor de reiziger en eventueel andere voorzieningen die het gebruik aantrekkelijker maken 	Koers houden	V en U	U	U
2	Kwaliteitsverbetering openbaar vervoer	////	////	////	////
2.1	Frequentieverhogingen spoor	Koers houden	V en U	U	
2.2	Station Werpsterhoek	Koers houden	V	U	
2.3	Revitalisering stationsomgeving Leeuwarden	Koers houden	V en U	U	
2.4	OV voorziening Zuidlanden	Koers houden	V en U	U	U
2.5	In samenspraak met provincie verhogen kwaliteit openbaar vervoer via aanpassing aanbestedingseisen	Aanscherping	V en U		
3	Versterking positie fiets	////	////	////	////
3.1	Versterking netwerk van fietsroutes (m.n. binnenstad – zuid)	Koers houden	V en U	U	
3.2	Fietsenstallingen	Koers houden	V en U		
3.3	Faciliteren fietsverkeer op belangrijke stedelijke fietsroutes	Aanscherping	V	U	
3.4	Actualiseren fietsbeleidsplan "Richtingwijzer fiets"	Aanscherping	V + U		
4	Voetgangers	////	////	////	////
4.1	Werken aan veilige en aantrekkelijke wandelroutes	Koers houden	V en U	V en U	V en U
5	Auto: verbeteren infrastructuur	////	////	////	////
5.1	Realisatie Haak om Leeuwarden	Koers houden	U		
5.2	Noordwesttangent	Koers houden	U		
5.3	Centrale As	Koers houden	V en U		
5.4	Opwaarderen en uniformeren Stadsring zuid, zuidwest en west	Koers houden	V en U	V en U	
5.5	Noordwestelijke invalsweg	Koers houden	U		
5.6	Westelijke invalsweg	Koers houden	V en U		
5.7	Overijsselselaan	Koers houden	V en U		
5.8	Drachtsterweg en omgeving	Koers houden	V en U	U	
5.9	Prof. Mr. P.S. Gerbrandyweg	Koers houden		V en U	U

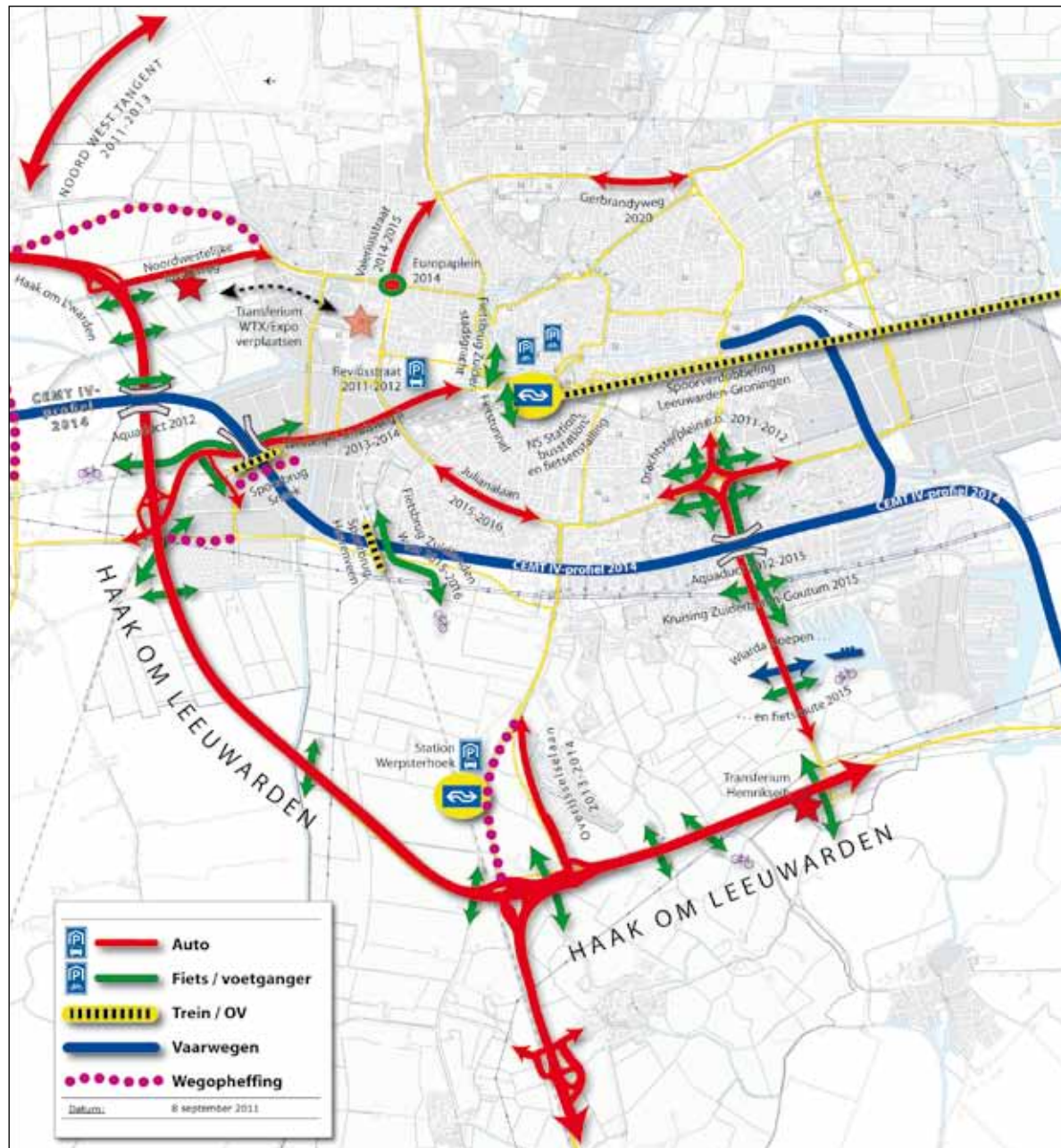
¹Tijdsperiodes zijn indicatief

nr van thema	project/actie	koers houden/ aanscherpen	planning korte termijn t/m 2015 ¹	planning middellange termijn 2015-2020	planning lange termijn 2020 ev
6	Parkeren	////	////	////	////
6.1	Parkeergarage Nieuwe Oosterstraat	Koers houden	V en U		
6.2	Parkeergarage Tesselschadestraat	Koers houden	U		
6.3	Herkenbaarheid binnenring als parkeerring vergroten via uniformeren van bebording en verbeteren parkeerverwijssysteem	Aanscherping	V en U	U	
6.4	Integraal voorstel betaalgemak en opbrengstverhoging parkeren	Aanscherping	V en U		
7	Transferia	////	////	////	////
7.1	Ontwikkelen en uitvoeren transferiumstrategie met permanente en tijdelijke transferia op basis van een groei-model. Andere genoemde acties rond tijdelijke en permanente transferia volgen hieruit.	Aanscherping	V en U	U	U
8	Verkeersmanagement en informatie	////	////	////	////
8.1	Verstandig gebruik van verkeersmanagement maatregelen om vlot, veilig en betrouwbaar reizen mogelijk te maken. Strategie en maatregelen bepaalt de gemeente in samenwerking met Rijk en provincie	Aanscherping	V en U	U	
9	Mobiliteitsmanagement	////	////	////	////
9.1	Mobiliteitsmakelaar voor bedrijven en instellingen in samenwerking met convenantpartners	Aanscherping	U	U	
9.2	Pilots mobiliteitsmanagement maatregelen	Aanscherping	U		
11	Recreatie, scheepvaart en bruggen	////	////	////	////
11.1	Waar mogelijk en passend binnen financiële kaders het netwerk voor de recreatieve scheepvaart uitbreiden en verbeteren	Koers houden	V en U	V en U	V en U
12	Veiligheid en toegankelijkheid	////	////	////	////
12.1	Ontwerpen volgens richtlijnen CROW en daarbij toegankelijkheid van openbare ruimte voor ouderen, mensen met een beperking of kinderen als uitgangspunt houden	Koers houden	U	U	U
12.2	Optimalisatie verkeersluwe gebieden	Koers houden	U	U	U
13	Duurzame mobiliteit	////	////	////	////
13.1	Duurzaam aangedreven bussen	Aanscherping	U	U	
13.2	Prijsdifferentiatie parkeertarieven	Aanscherping	V en U		
13.3	Realisatie van oplaadpunten voor elektrische auto's en fietsen in samenhang met realisatie van parkeervoorzieningen en fietsenstallingen.	Aanscherping	V en U	V en U	V en U

U = Uitvoering
V = Voorbereiding

Tabel 2: Overzicht van het projectenprogramma

programma bereikbaarheid Leeuwarden



Colofon

Projectteam

Thea Koster
Wethouder verkeer en vervoer
Bestuurlijk opdrachtgever

Lambert Kappert
Sectorhoofd Ruimtelijke ontwikkeling en inrichting
Ambtelijk opdrachtgever

Durk Bergsma
Programmadirecteur Infrastructuur en Bereikbaarheid
Klankbord

Hayo van der Meer
Senior adviseur Verkeer en Vervoer
Klankbord

Jaap Ridder
Adviseur Verkeer en Vervoer
Projectleider

Machiel Huizenga
Goedwijs Projectmanagement
Tekst en samenstelling

Kaarten
Gemeente Leeuwarden

Jolanda Koelemij
Vormgeving

Ronald Schouten
Fotografie

'Vastgesteld door gemeenteraad in juli 2011'
Uitgave:
juli 2011

GWVP 2011/2025



goed op weg

Leeuwarden

