



Leeuwarden

GVVP 2011/2025



De complete stad bereikbaar
verantwoording en toelichting



* GVVP 2011/2025
Leeuwarden
GVVP 2011/2025
Leeuwarden



De complete stad bereikbaar

Opbouw

	Leeswijzer	8					
1.	GVVP actualisatie: aanscherpen en aansluiten op actuele omstandigheden.	10				Bijlage A: toelichting projecten	ii
1.1	Koers houden	11				A.1 Projectencategorie "Koers houden"	ii
1.2	Doel van actualisatie van het GVVP	11				A.1.1 Mogelijk maken van ketenverplaatsingen (thema 1)	ii
1.3	Veranderde context is reden voor actualisatie GVVP	11				A.1.2 Investeren in openbaar vervoerverbindingen (thema 2)	iii
2.	Resultaten van het GVVP 2003	14				A.1.3 Investeren in fietsverbindingen en -voorzieningen (thema 3)	iv
2.1	Inzet GVVP 2003: een doelmatig, veilig en duurzaam verkeers- en vervoersysteem	14				A.1.4 Voetgangers (thema 4)	v
2.2	Goed op weg	17				A.1.5 Verbetering verkeersinfrastructuur (thema 5: auto)	vi
2.3	Effecten van beleidsinspanningen	17				A.1.6 Parkeren (thema 6)	ix
3.	Ontwikkelingen	22				A.1.7 Bereikbaarheid over water voor goederenvervoer (thema 10 en 11)	x
3.1	Mobiliteit neemt toe	23				A.1.8 Veiligheid en toegankelijkheid (thema 12)	xi
3.2	Ondanks demografische ontwikkelingen groei mobiliteit.	23				A.2 Projectencategorie "Aanscherping op de koers van 2003"	xi
3.3	Ontwikkelingen in Rijksbeleid, provinciaal en regionaal beleid	24				A.2.1 Kwaliteitsverbetering openbaar vervoer (thema 2)	xi
4.	Integraal, samenhangend, gedifferentieerd, veilig en duurzaam verkeers- en vervoerbeleid	27				A.2.2 Verdere versterking van de positie van de fiets (thema 3)	xii
4.1	Integraal	28				A.2.3 Parkeren (thema 6)	xiii
4.2	Samenhangend	28				A.2.4 Transferia (thema 7)	xiv
4.3	Gedifferentieerd	30				A.2.5 Verkeersmanagement en informatie (thema 8)	xiv
4.4	Veilig	31				A.2.6 Mobiliteitsmanagement (thema 9)	xv
4.5	Duurzaam	32				A.2.7 Bevorderen duurzame mobiliteit (thema 13)	xvi
4.6	Realistisch en creatief zijn	32					
5.	uitwerking in thema's	33				Bijlage B Essentiele onderdelen voor gemeentelijke beleid	xvii
5.1	Ketenverplaatsingen	34				Bijlage C Voorbeelden gewenst verkeers- en vervoerbeleid voor de gebieden	xix
5.2	Openbaar vervoer	35				Bijlage D Ruimtebeslag gemeente Leeuwarden	xxi
5.3	Fiets	38				Bijlage E soorten verkeersaders	xxii
5.4	Voetgangers	41					
5.5	Auto	42					
5.6	Parkeren	46					
5.7	Transferia	48					
5.8	Verkeersmanagement en (reis)informatie	51					
5.9	Mobiliteitsmanagement	53					
5.10	Goederenvervoer	54					
5.11	Recreatie, scheepvaart en bruggen	56					
5.12	Veiligheid en toegankelijkheid	58					
5.13	Duurzame mobiliteit	59					
6.	Projectenprogramma	62					
6.1	De voortzetting van de koers	63					
6.2	De aanscherping op de koers ten opzichte van 2003	67					
6.3	Programmaoverzicht	70					
	Colofon	72					

Leeswijzer *



Het Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan (GVVP) beschrijft in kort bestek het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Leeuwarden. Dit document is de toelichting en verantwoording bij het GVVP. De gemeente beschrijft hierin haar overwegingen en achtergronden op basis waarvan zij tot bepaalde beleidskeuzes komt.

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.

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de relevante ontwikkelingen zoals de mobiliteits- en demografische ontwikkelingen en de veranderingen in het beleid van rijk, provincie en de gemeente.

Hoofdstuk 4 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 5 beschrijft de beleidskeuzes per thema en de achtergronden daarvan en overwegingen. Voor elk thema gaat het hoofdstuk in op de doelstelling van het beleid, de beleidsinzet die de gemeente pleegt op het betreffende thema en de (mogelijke) beleidsacties waarmee het beleid wordt geconcretiseerd.

In hoofdstuk 6 worden deze keuzes samengevat in een tabel met de concrete acties die de gemeente de komende jaren heeft gepland.



1. GVVP actualisatie: aanscherpen en aansluiten op actuele omstandigheden



1.1 Koers houden

De gemeente Leeuwarden presenteerde in 2003 het Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan (GVVP) onder het motto: “de complete stad bereikbaar”. Op basis van dit GVVP heeft de gemeente, in samenwerking met Rijk en provincie, veel gedaan om Leeuwarden beter bereikbaar te maken. Er is geïnvesteerd in de bereikbaarheid per auto, fiets en openbaar vervoer. Diverse projecten zijn reeds gerealiseerd en er is een aantal grote infrastructuurele projecten voorbereid. Deze zullen de komende periode in uitvoering komen.

Er is geen aanleiding om het beleid rigoures aan te passen. De ambitie van de gemeente is en blijft Leeuwarden als economisch, ruimtelijk, sociaal en cultureel centrum van Fryslân verder te ontwikkelen. Daarvoor is goede bereikbaarheid van de stad essentieel.

Het leidmotief van het verkeers- en vervoerbeleid blijft daarom: “de complete stad bereikbaar”.

1.2 Doel van actualisatie van het GVVP

Het doel van deze actualisatie is:

1. Een verkeers- en vervoerbeleid voeren dat, rekening houdend met de actuele omstandigheden, optimaal bijdraagt aan de bereikbaarheid van de stad, zodat Leeuwarden zich verder kan ontwikkelen als een vitaal sociaal, economisch en cultureel centrum van Fryslân;
2. Een verkeers- en vervoerbeleid voeren dat aansluit op het beleid van Rijk en provincie zodat met deze partijen effectief kan worden samengewerkt aan de



Figuur 1 GVVP gemeente Leeuwarden: “De complete stad bereikbaar” (2003)

bereikbaarheid van Leeuwarden;

3. Voldoen aan verplichtingen uit de Planwet verkeer en vervoer.

Voor een goede aansluiting op het rijks- en provinciale beleid heeft de provincie Fryslân essentiële onderdelen voor een GVVP benoemd. Het actuele GVVP van Leeuwarden moet voorzien in deze onderdelen om tegemoet te komen aan de wensen van Rijk en provincie. De onderdelen zijn opgenomen in bijlage B. De gemeente conformeert zich in principe hieraan.

1.3 Veranderde context is reden voor actualisatie GVVP

Er zijn redenen om het GVVP te actualiseren. De omstandigheden zijn nu anders dan in 2003.

Belangrijke projecten uit het uitvoeringsprogramma van het GVVP uit 2003 zijn opgepakt en veelal uitgevoerd. Bovendien zijn uitwerkingen gepleegd in de nota's "Evenwicht in Parkeren" en "Richtingwijzer fiets". Het is tijd om de balans op te maken en leerervaringen te vertalen in actueel beleid. Tevens is de stadsvisie van de gemeente Leeuwarden "Varen onder eigen vlag" (2002) geactualiseerd met "Fier Verder" (2008). Hierin spreekt de gemeente de ambitie uit om Leeuwarden verder te ontwikkelen als economisch, sociaal en cultureel centrum van Fryslân en als duurzame stad. Het actuele GVVP moet die ambities helpen concretiseren. In 2010 is het collegeprogramma 2010 – 2014: "Doorpakken in nieuwe tijden" verschenen. Hierin geeft het college aan bereikbaarheid een voorwaarde te vinden voor verdere ontwikkeling van de stad.

De komende jaren stelt het college middelen beschikbaar voor uitvoering van het Regio Specifiek Pakket (RSP), inclusief de verdere aanpak van de stadsring. Het RSP pakket betreft infrastructurele investeringen die mede gefinancierd worden uit gelden die voor de Zuiderzeelijn waren gereserveerd.

Met "Doorpakken in nieuwe tijden" anticipeert het college onder andere op de komende periode van financiële krapte. De gemeente heeft de financiën weliswaar op orde maar ontkomt niet aan passende maatregelen om dat zo te houden. Daarom bekijkt de gemeente kritisch of plannen efficiënt en goedkoop kunnen worden uitgevoerd. Voor nieuwe wensen of toevoegingen op bestaande plannen is minder financiële ruimte.

Gevolgen van eventuele gemeentelijke herindeling zijn niet expliciet verwerkt in deze actualisatie.

Aansluiten op beleid van Rijk en provincie

Een andere verandering is dat het beleid van het Rijk en de provincie op onderdelen is gewijzigd. De Planwet verkeer en vervoer vraagt van de lagere bestuurslagen, dat zij aansluitend op de Nota Mobiliteit van het Rijk hun mobiliteitsbeleid formuleren. De provincie Fryslân stelde op 15 maart 2006 het Provinciaal Verkeers- en VervoerPlan (PVVP) vast. In december 2010 deed Provinciale Staten dat met de evaluatie van het PVVP. Dit geactualiseerde GVVP is afgestemd op het vigerende PVVP en de resultaten van de evaluatie.

Samenwerking Rijk, provincie en gemeente leidt tot realisatie van grote infrastructurele projecten

In de afgelopen periode zijn afspraken gemaakt over een omvangrijk pakket aan infrastructurele investeringen in het kader van het Regio Specifiek Pakket (RSP). Op 1 maart 2010 sloten de provincie en de gemeente de overeenkomst ten aanzien van het Programma Bereikbaarheid Leeuwarden (PBL). In lijn hiermee sloten gemeente, provincie en Rijkswaterstaat in mei 2010 een realisatieovereenkomst en zijn uitvoeringsbesluiten genomen ten aanzien van de aanleg van de Haak om Leeuwarden, de Noordwesttangent, de Westelijke Invalsweg en de Drachtsterweg en omgeving. Uitvoering van deze projecten staat gepland voor de komende periode. Dat leidt tot een aanzienlijke verbetering in de verkeersstructuur van Leeuwarden.

Andere sociale en economische context

De verwachtingen ten aanzien van de economische ontwikkeling zijn getemperd ten opzichte van de verwachtingen in 2003. Hierdoor zijn de scenario's voor de verwachte mobiliteitsontwikkeling bijgesteld. Ten opzichte van de scenario's die uitgingen van een gunstige economische ontwikkeling is de mobiliteitsgroei nu iets trager. De prognose is dat de verwachte groei wel wordt gehaald maar dat dit iets langer duurt. De momenteel verwachte ontwikkelingen liggen overigens binnen de bandbreedte van de ontwikkelingen waar het GVVP 2003 rekening mee houdt. Het GVVP uit 2003 is in dat opzicht dus robuust.

Bevolkingsgroei vakt op termijn af

Tenslotte is er verandering in de demografische ontwikkeling. Prognoses hieromtrent verschillen. De trend is een afnemende bevolkingsgroei, die op langere termijn mogelijk omslaat in krimp van de bevolking. Voor Leeuwarden is in elk geval tot 2030 geen krimp voorzien. Afnemende groei doet zich vooral voor in de perifere gebieden van Fryslân, die voor centrumfuncties deels zijn aangewezen op Leeuwarden (bron: Noorderbreedte 2009). In de toekomst zijn voorzieningen hier mogelijk moeilijker in stand te houden. Bewoners uit deze gebieden kunnen daardoor genoodzaakt zijn meer gebruik te maken van voorzieningen in Leeuwarden. De verkeersdruk in Leeuwarden kan daardoor toenemen.

De samenstelling van de bevolking verandert. Het aandeel ouderen neemt toe en het aandeel jongeren neemt af. Hierdoor treedt een groei van

de mobiliteit op. Ouderen blijven namelijk langer dan vroeger (auto)mobiel en leggen bovendien, net als andere bevolkingsgroepen, steeds grotere afstanden af. Het aandeel van de fiets en het openbaar vervoer in de totale mobiliteit staat door de demografische ontwikkelingen onder druk. De eenvoudige verklaring hiervoor is dat de groep jongeren, die traditioneel veel van fiets en openbaar vervoer gebruik maakt, afneemt.



Figuur 2 Het aandeel ouderen in het verkeer neemt toe.

2. Leeuwarden goed op weg



2.1 Inzet GVVP 2003: een doelmatig, veilig en duurzaam verkeers- en vervoersysteem

Het doel van het gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid uit 2003 is: “het realiseren van een doelmatig, veilig en duurzaam verkeers- en vervoersysteem om daarmee bij te dragen aan het functioneren van de stad Leeuwarden” (bron: GVVP 2003). Dat doel blijft gehandhaafd.

Goede bereikbaarheid van Leeuwarden nodig voor goede ontwikkeling

Goede bereikbaarheid is nodig voor de gewenste ontwikkeling van Leeuwarden. De gemeente kiest er daarom voor de bereikbaarheid te verbeteren en mobiliteit te accommoderen. Dat is nodig om haar positie als economisch, sociaal en cultureel centrum van Fryslân te kunnen versterken.

Leeuwarden is nog niet goed bereikbaar

Leeuwarden is een stad in de periferie van Nederland. Om “concurrerend” te zijn met steden die meer in het economisch centrum van het land liggen, is een uitstekende bereikbaarheid noodzakelijk.

Helaas kent de bereikbaarheid nog knelpunten. Op alle invalswegen, de stadsring en de binnenring is regelmatig sprake van verkeersopstoppingen. De bereikbaarheid van het westelijk deel van de stad is nog problematisch. In de spits zijn er op de Julianalaan, Heliconweg, Valeriusstraat en het Europaplein vaak files.

Maar ook op andere routes komen problemen voor. De route tussen Leeuwarden en Stiens is voor velen

een dagelijkse ergernis. Verder is de bereikbaarheid vanuit het zuiden, over de Drachtsterweg en de Overijsselseweg een kwetsbaar punt.

Het hoofdwegennet in en rond de stad kan het verkeer niet goed afwikkelen. Het verkeer dat gebruik maakt van het onderliggend wegennet in de stad neemt daardoor toe. Dat zet de leefbaarheid in de stad onder druk. Zo is de route Oostergoweg- Stationsweg- Langemarktstraat in de spitsen problematisch.

Uit studies blijkt dat, indien niets wordt gedaan, grote problemen ontstaan. Op nagenoeg alle aanrijroutes en belangrijke kruispunten is in 2020 dan sprake van een matige tot een bijzonder slechte verkeersafwikkeling

De gemeente wil knelpunten oplossen. Dat was de inzet van het GVVP van 2003 en is de inzet van het GVVP van 2011. Samen met het Rijk en de provincie is een omvangrijk programma afgesproken met een totale investering van circa € 800 mln.

Helder, logisch en begrijpelijk verkeerssysteem

Te constateren is dat het verkeerssysteem tot op heden moeilijk leesbaar is. Routes zijn niet altijd logisch en duidelijk.

Daarom werkt de gemeente vanaf 2003 aan een logisch en begrijpelijk verkeerssysteem. Onderdeel van dat systeem is een logische weginfrastructuur die bestaat uit drie onderdelen:

- Een kamstructuur, die bestaat uit de verdeelring van de A31 en de Haak met radiale invalswegen richting het centrum, zodat het verkeer de stad logisch kan benaderen.

¹Bron: Trajectnota MER, Haak om Leeuwarden 2006

Tabel 1 Voortgang projecten 2003 - 2010

Project	Verbetering van
<p>Gerealiseerd tussen 2003 en 2010</p> <p>Realisatie busbaan Drachtsterplein en Drachtsterbrug Rotonde Zwettestraat – Westelijke Invalsweg Aansluiting Techum Reconstructie Heliconweg Aansluiting Plutoweg en Kalverdijkje op Anne Vondelingweg Binnenring oost in twee richtingen berijdbaar maken Binnenring west: rotondes en Ruiterskwartier autoluw Voorrang fietsers op rotondes binnenring Reconstructie Groningerstraatweg Ontsluiting Medisch Centrum Leeuwarden Winkelerf Schrans Realisatie 30km zones Parkeergarage Oldehoofsterkerkhof Ongelijkvloerse kruising Oostergoplein Fietsroute Oost Fietsroute Noord Fietspad Zwette Fietsenstallingen binnenstad Park & Bike Goutum Bewegwijzering</p>	<p>Kamstructuur / OV doorstroming Kamstructuur Gebiedsontsluiting Stadsring Stadsring Binnenring Binnenring Binnenring Binnenring/Fietsen Wijkontsluiting/gebiedsontsluiting Wijkontsluiting /MCL Wijkontsluiting / Fietsen Wijkontsluiting Parkeren Fietsen Fietsen Fietsen Fietsen Fietsen Fietsen Bewegwijzering</p>
<p>Planvorming tussen 2003 en 2010</p> <p>Haak om Leeuwarden van startnotitie naar tracébesluit Noordwesttangent voorbereid tot aan realisatie Westelijke invalsweg van initiatief naar realisatiebesluit Drachtsterweg en omgeving van voorbereiding naar realisatiebesluit Herinrichting Julianalaan/ Valeriusstraat/ Europaplein planvoorbereiding op niveau van inrichtingsvoorstellen en (globale) kostenraming Fietsroute binnenstad – Zuidlanden-west Werpsterhoek</p>	<p>Kamstructuur Kamstructuur Kamstructuur Kamstructuur en stadsring Stadsring Fietsen Openbaar vervoer/transfertia</p>
<p>Beleidsontwikkeling tussen 2003 en 2010</p> <p>Uitwerking fietsbeleid in “Richtingwijzer fiets” Uitwerking parkeerbeleid in “Evenwicht in parkeren” Vertaling GVVP en PVVP in Strategie bereikbaarheid Leeuwarden Vertaling GVVP en PVVP in netwerkanalyse V&W Bereikbaarheid van Leeuwarden in perspectief van ruimtelijke en economische ontwikkeling Gebiedsgericht Benutten Leeuwarden Vaarvisie: aanpak kruisingen vaar- en landwegen</p>	<p>Fietsbeleid Parkeerbeleid Aanpak bereikbaarheid Aanpak bereikbaarheid Bereikbaarheid en ruimtelijke planvorming Aanpak bereikbaarheid Bereikbaarheid over land en water</p>

Deze kamstructuur ontsluit stadsdelen en zorgt voor een vlotte afwikkeling van het doorgaande verkeer;

- De stadsring als vliegwiel voor de stad, die alle wijken en bedrijventerreinen ontsluit;
- De binnenring, de “kruipende slang”, die de binnenstad en de parkeergarages aan de rand van de binnenstad ontsluit. Hier is minder ruimte voor de auto en heeft doorstroming een lagere prioriteit dan bijvoorbeeld op de stadsring.

2.2 Goed op weg

Leeuwarden is goed op weg. Sinds 2003 is er veel gebeurd. Belangrijk is dat Rijk, provincie en gemeente samenwerken in het Programma Bereikbaarheid Leeuwarden (PBL). In dit programma, met de titel “Vrijbaan” worden de opgaven die van regionaal belang zijn opgepakt. Inmiddels zijn projecten voorbereid en sommige gerealiseerd. De grote opgaven moeten echter nog worden gerealiseerd. Dat is voorzien voor de periode 2010 tot 2015. Tabel 1 geeft een overzicht van de voortgang sinds 2003.



Figuur 3 werk in uitvoering fietstunnel Overijsselseweg (augustus 2010)

2.3 Effecten van beleidsinspanningen

De prestaties van het verkeer- en vervoerssysteem zijn meetbaar. De effecten van beleidsinspanningen daarop zijn echter moeilijk leesbaar. Het gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid is namelijk een van de vele factoren die het mobiliteitsgedrag van mensen bepalen. Bovendien is een aantal (infrastructurele) projecten uit het GVVP nog niet (geheel) uitgevoerd. Toch zijn resultaten van het GVVP uit 2003 zichtbaar. Dat blijkt uit de voortgang van projecten (tabel 1) en uit de hierna beschreven resultaten.

Verkeersstructuur in komende periode verder gecompleteerd

In de komende periode worden de Haak, de Westelijke Invalsweg en de Noordwesttangent gerealiseerd. Daartoe sloten Rijk, provincie en de gemeente in mei 2010 een realisatieovereenkomst. De benodigde uitvoeringsbesluiten zijn genomen. De Drachtsterweg en omgeving en het Europaplein pakt de gemeente ook aan. De gemeente wil de doorstroming, veiligheid en oversteekbaarheid op de stadsring verbeteren.

De nota "Rondje Stad", die de gemeenteraad in 2008 vaststelde, is daarvoor het kwaliteitsdocument. Het plan is om de Julianalaan en de Valeriusstraat hetzelfde profiel te geven als de Heliconweg. Met deze investeringen komt de gemeente Leeuwarden dichterbij het gewenste eindbeeld van de gemeentelijke verkeersstructuur. Belangrijke knelpunten worden weggenomen. De effectiviteit van het in 2003 ingezette beleid zal daardoor in de komende periode nog meer zichtbaar worden.

Gebruik openbaar vervoer neemt toe

In de periode 2006 – 2009 is het gebruik van het gehele openbaar vervoer van en naar Leeuwarden toegenomen. De totale groei is 9,5%, gemeten in aantallen reizigers. Het stadsvervoer groeide in deze periode 13,6%, het streekvervoer met 14,5% en het treinvervoer met 2,2%.

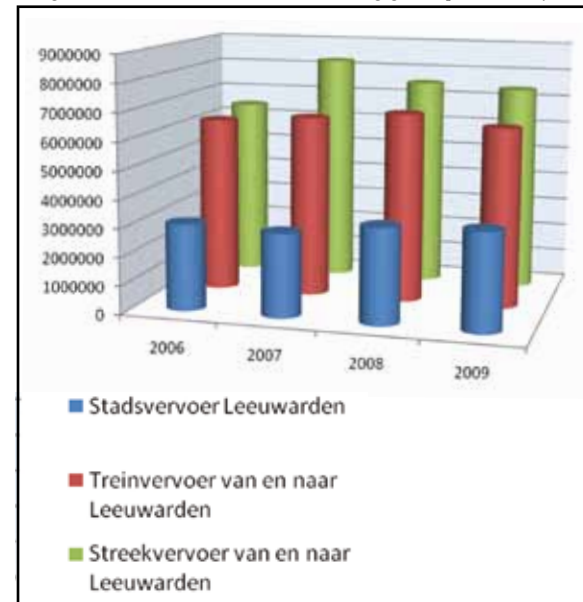
Reizigers leggen in de trein relatief grote afstanden af. De relatieve positie van het treinvervoer, gemeten in reizigerskilometers, is daardoor groter dan wanneer gemeten in aantallen reizigers.

De trend in het streekvervoer is dat de reizigersaantallen sinds 2007 licht dalen. De groei is vooral gerealiseerd in de periode 2006 – 2007.

Uit de evaluatie van de provincie blijkt dat de kwaliteit van het openbaar vervoer op enkele punten is verbeterd. De verbeteringen zijn vooral via aanbestedingseisen geïnitieerd, die mede door de gemeente zijn opgesteld.

Samen met de provincie blijft de gemeente zich inspannen om het gebruik van openbaar vervoer te bevorderen. Op zware relaties, waar het openbaar

Figuur 4 Ontwikkeling openbaar vervoer in Leeuwarden in aantallen reizigers (bron: evaluatie PVVP 2006 en OV gegevens provincie Fryslân)

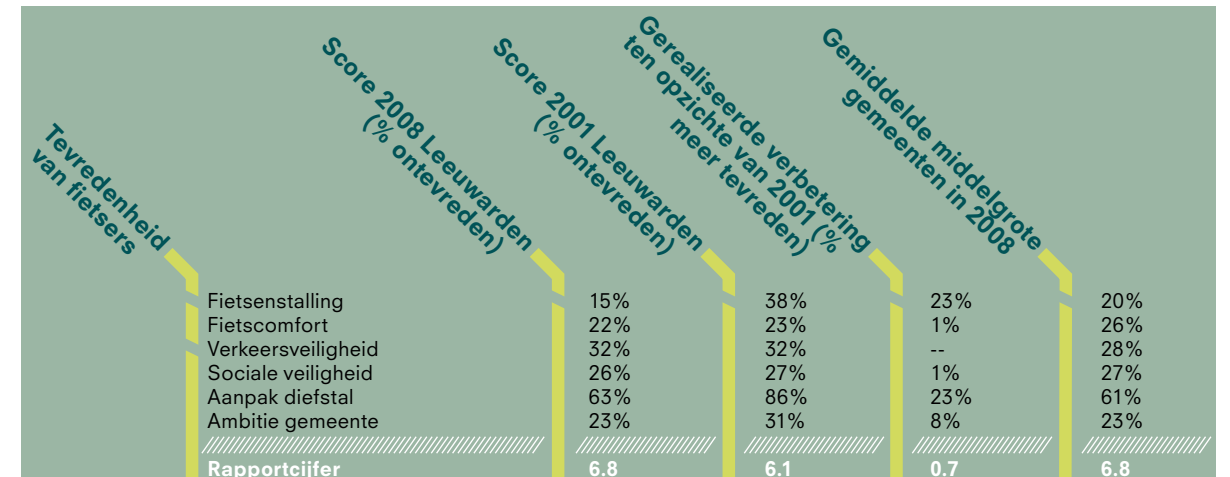


vervoer kan concurreren met de auto, wil de gemeente het openbaar vervoer zoveel mogelijk verbeteren. Waar het openbaar vervoer vooral een sociaal (ontsluitende) functie heeft is en blijft handhaven van de kwaliteit het doel.

Leeuwarden fietsstad²

Leeuwarden is een echte fietsstad. 42% van alle verplaatsingen tot 7,5 km gebeurt met de fiets. Dat aandeel is beduidend hoger dan in andere middelgrote gemeenten. In Nederlandse middelgrote gemeenten lag het aandeel van de fiets voor de verplaatsingen namelijk op 34%. Ten opzichte van de periode 1999 – 2002 is het fietsgebruik iets

²Bron: Rapportage Fietsbalans 2 Leeuwarden, Fietsersbond Utrecht 2009



Tabel 2 Fietsertevredenheid in Leeuwarden (bron: Rapportage Fietsbalans 2 Leeuwarden, Fietsersbond Utrecht 2009).

gestegen. Leeuwarden behoort met zijn aandeel fietsverkeer tot "de top" van Nederlandse middelgrote gemeenten.

Het aantal autoverplaatsingen op afstanden tot 7,5 km is in Leeuwarden ook lager dan in andere middelgrote gemeenten. In Leeuwarden is het aandeel 34% en in andere middelgrote gemeenten 39%.

Leeuwarden werkt aan verbetering van het fietsroutenetwerk en blijft daarmee doorgaan om het gewenste eindbeeld te realiseren.

Het fietsroutenetwerk scoort nog niet goed op "directheid". Er is sprake van een relatief grote omrijfactor en van oponthoud op de fietsroutes. In Leeuwarden was de omrijfactor in 2008 1,5. In andere middelgrote gemeenten was deze gemiddeld 1,4. Toch heeft de gemeente Leeuwarden ten aanzien van het aspect "directheid" vooruitgang geboekt ten opzichte van de meting in 2001.

De scores van Leeuwarden op het gebied van fietscomfort en het ongevalrisico voor fietsers zijn in de afgelopen periode eveneens verbeterd.

Figuur 5 Leeuwarden is een echte fietsstad



Ten aanzien van stallingmogelijkheden is volgens de fietsersbond verbetering mogelijk. Die uitspraak geldt echter ten aanzien van de situatie in 2008. Inmiddels is deze situatie, door realisatie van fietsenstallingen in de binnenstad, verbeterd. Het betreft twee bewaakte, overdekte en gratis fietsenstallingen.

Belangrijk is dat de waardering van de fietser voor de mogelijkheden om in Leeuwarden gebruik te maken van de fiets is verbeterd als gevolg van de inzet van de gemeente. Tabel 2 toont dat.

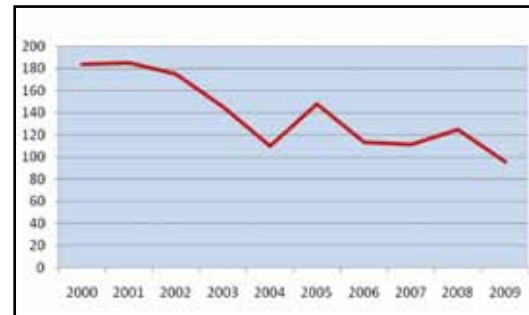
Groei van openbaar vervoer en fietsverkeer maar daling van relatief aandeel in het totale vervoer

De groei van het openbaar vervoer en fietsverkeer lijkt in tegenspraak met de verwachting dat het aandeel van het openbaar vervoer en het aandeel fietsverkeer in de toekomst daalt. 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 groeit dan de totale mobiliteit, dan neemt het aandeel van deze vervoerwijzen in de totale mobiliteit af.

Verkeersveiligheid verbeterd

In 10 jaar tijd heeft de gemeente Leeuwarden het aantal verkeersslachtoffers, ondanks de groei van de mobiliteit, teruggebracht met 50%. Van 220 slachtoffers in 1998 tot 111 in 2007. De gemeente ontving



Figuur 6 Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers in Leeuwarden (bron: verkeersveiligheidsmonitor, november 2010, gemeente Leeuwarden).

voor deze prestatie een prijs van de provincie Fryslân. Uit een onderzoek van de gemeente Zwolle blijkt dat Leeuwarden van de 27 grote gemeenten in Nederland de minste verkeersslachtoffers telt. Uit de verkeersveiligheidsmonitor blijkt dat in de periode 2007 – 2009 het aantal verkeersslachtoffers verder is afgenomen van 111 in 2007 tot 96 in 2009. Dat is een afname van 13,5%. In de komende periode blijft de gemeente zich inzetten voor verbetering van de verkeersveiligheid.

Autoverkeer blijft groeien

De inzet van het beleid was om de groei van het autoverkeer af te remmen. De groei van het autoverkeer was tussen 2005 en 2009 op het hoofdwegennet ongeveer 4% en op het onderliggend wegennet 11%. Het streven was om het autoverkeer op het onderliggend wegennet in deze periode met maximaal 6% te laten groeien.

Inmiddels hebben het Rijk en provincie een beleid

ingezet om de groei van de (auto) mobiliteit mogelijk te maken als voorwaarde voor economische ontwikkeling. De gemeente volgt dat beleid.

Uit de toename van het autoverkeer op het onderliggend wegennet is af te leiden dat er knelpunten zijn in de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet. Dat daagt uit tot oplossing van die knelpunten. Realisatie van de grote infrastructurele projecten draagt daar aan bij. Verkeer wordt dan naar de hoofdstructuren geleid.

Daarmee wordt tevens een bijdrage geleverd aan verbetering van de leefbaarheid in de stad omdat dan minder (sluip)verkeer gebruik zal maken van het onderliggend wegennet in de stad. Dat komt de verkeersveiligheid in de stad ten goede.

De gemeente heeft beperkte invloed op de ontwikkeling van het autoverkeer. In de regio speelt een aantal belangrijke trends die waarschijnlijk meer invloed hebben:

- groei van de bevolking, die op termijn overigens zal afnemen;
- groei van het aantal huishoudens. Door gezinsverdunding en bevolkingsgroei neemt het aantal huishoudens toe. Op langere termijn, nadat de bevolkingsgroei al is afgenomen, zal de groei van het aantal huishoudens mogelijk afnemen;
- toename van het aantal arbeidsplaatsen;
- ontgroening en vergrijzing: door ontgroening wordt de bevolkingsgroep die traditioneel veel fietst en van het openbaar vervoer gebruik maakt kleiner. Ouderen blijven langer zelfstandig (auto) mobiel;
- toename van de gemiddelde verplaatsingsafstanden.

Conclusie: effecten van beleid worden zichtbaar

De effectiviteit van het gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid is moeilijk zichtbaar te maken. Harde monitoringgegevens zijn daarvoor onvoldoende beschikbaar.

Aantoonbaar is dat investeringen en beleidsinzet ten aanzien van het fietsverkeer leiden tot een hogere tevredenheid van fietsers in de stad. Ook is aantoonbaar dat het gebruik van openbaar vervoer in de stad is toegenomen en de verkeersveiligheid is verbeterd. Het aantal verkeersslachtoffers is gedaald. De doorstroming op de stadsring, gemeten in de gemiddelde rijnsnelheid, is tussen 2005 en 2009 verbeterd.

In het GVVP van 2003 heeft de gemeente Leeuwarden gekozen voor verbetering van de verkeersstructuur om bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid te verbeteren. Vanaf 2003 is hard gewerkt aan de voorbereiding van de projecten die daar aan een bijdrage leveren. Hoewel een aantal projecten al is gerealiseerd moet een aantal grote projecten, die flinke invloed hebben op de effectiviteit van het beleid nog worden uitgevoerd. De effectiviteit van het beleid zal daardoor op termijn nog meer zichtbaar worden.

³Bron: Jaarrekening, gemeente Leeuwarden, 2009

3 Ontwikkelingen



3.1 Mobiliteit neemt toe

De mobiliteit in Fryslân blijft voorlopig groeien. Dat geldt zowel voor vervoer van personen, goederen als diensten (informatie). Meer dan de helft (56%) van het aantal personenverplaatsingen vindt plaats met de auto. Van het goederenvervoer wordt 75% over de weg vervoerd.

Het Rijk gaat in haar verkeersmodel uit van 48% groei van het autoverkeer in Fryslân voor de periode 2000 tot 2020. Het goederenvervoer neemt met 20% toe.

Het gebruik van fiets en openbaar vervoer staat in Fryslân daarentegen onder druk. Het aandeel fiets in het totaal aantal verplaatsingen in Fryslân zal tussen 2000 en 2020 dalen van 38% naar 34%. Het aandeel openbaar vervoer daalt van 5% naar 4%.

De totale mobiliteitsgroei is fors. Toch lijkt het erop dat de mobiliteit iets minder hard zal gaan groeien dan in het "gunstige" economische groeimodel van het GVVP van 2003 werd aangenomen. De nieuwe prognose ligt tussen de prognoses voor gunstige en getemperde economische ontwikkeling uit het GVVP 2003. Deze houdt rekening met een iets lagere groei van de bevolking en van het aantal arbeidsplaatsen dan in de prognoses voor gunstige economische ontwikkeling.

Tabel 3 laat zien dat de prognoses uit 2006 en 2009 liggen binnen de bandbreedte waarmee in het GVVP van 2003 rekening is gehouden. Het verkeers- en vervoerbeleid past derhalve bij de huidige en de te verwachten economische situatie.

Dit GVVP gaat uit van de meest recente prognose.

Bronnen: Streekplan provincie Fryslân (provincie Fryslân, 2007)
Evaluatie PVVP 2006 (provincie Fryslân, 2010)
Monitoring, trends en Ontwikkelingen (provincie Fryslân, 2010)
Nota Krimp en Groei (provincie Fryslân, 2010)

Het houdt rekening met een groei van Leeuwarden tot 103000 inwoners en 65000 arbeidsplaatsen in 2020. De prognoses houden geen rekening met gevolgen van gemeentelijke herindelingen.

3.2 Ondanks demografische ontwikkelingen groei mobiliteit

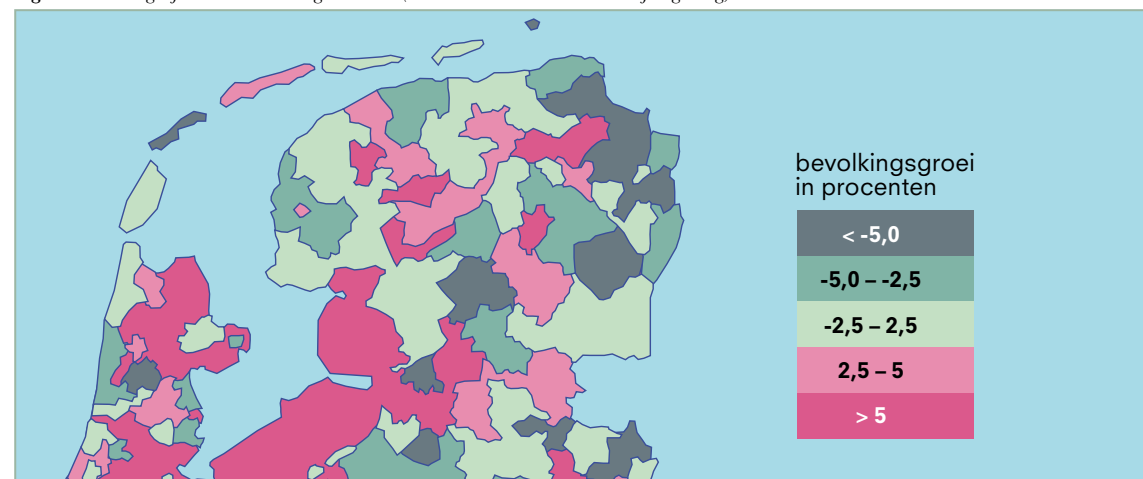
Krimp van de bevolking wordt momenteel voorzien voor de perifere regio's in noordoost en zuidoost Fryslân. Stedelijke regio's in Fryslân blijven de komende decennia groeien. Prognoses kunnen van elkaar verschillen. Er is echter een rode draad te onderscheiden.

Als krimp in perifere regio's van de provincie doorzet, betekent dit dat deze regio's op termijn waarschijnlijk meer aangewezen zullen zijn op de voorzieningen in onder andere Leeuwarden. Dat kan dan leiden tot meer mobiliteit in en om Leeuwarden.

Tabel 3 verandering in prognoses

	Aantal inwoners	Aantal arbeidsplaatsen
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 7 Demografische ontwikkeling tot 2040 (bron: Planbureau voor de Leefomgeving)



De trend van vergrijzing en ontgroening leidt eveneens tot meer mobiliteit, vooral automobilititeit. De groep jongeren tot 24 jaar neemt in de periode 2009 – 2020 met ruim 10% af. Dit is de groep die doorgaans veel gebruik maakt van de fiets en het openbaar vervoer. De groep in de leeftijd van 25 tot 64 neemt met 7% af. Dat kan een reducerend effect hebben op de automobilititeit. Zeker is dat niet. Verplaatsingsafstanden nemen namelijk waarschijnlijk toe omdat grotere afstanden worden afgelegd naar centrumvoorzieningen.

De groep ouderen van 65-plus, groeit van 16% naar bijna 23%. Deze groep blijft langer mobiel en verplaatst zich vaker en over grotere afstanden dan vroeger. In deze groep neemt de automobilititeit daardoor toe. Deze cijfers gelden overigens voor de provincie Fryslân als geheel. Leeuwarden zal waarschijnlijk minder met ontgroening te maken krijgen dan de perifere gebieden van de provincie.

Mobiliteit blijft voorlopig groeien

Afname van de mobiliteit door demografische ontwikkelingen is pas (ver) na 2030 te verwachten.

De conclusie is dat in Leeuwarden de mobiliteit de komende jaren groeit als gevolg van een toename van haar bevolking en arbeidsplaatsen, een groei in de afgelegde kilometers per persoon en een toenemend gebruik van de centrumfuncties in de stad. De groei voltrekt zich iets langzamer dan aanvankelijk werd verwacht. Het aantal verkeersbewegingen dat voor 2020 werd geprognoseerd zal waarschijnlijk nu rond 2025 worden gehaald.

3.3 Ontwikkelingen in Rijksbeleid, provinciaal en regionaal beleid

Nota Mobiliteit: groei van verkeer en vervoer mogelijk maken

Het beleid ten aanzien van mobiliteit is in de afgelopen jaren gewijzigd. In de jaren '90 was het beleid nog gericht op het terugdringen van (de groei van) de automobilititeit. Mobiliteit is echter onderdeel van een vitale samenleving. Bereikbaarheid is een voorwaarde om die vitaliteit mogelijk te maken en een sterkere economie te creëren. In de nota

Mobiliteit (2004) kiest het Rijk ervoor de groei van verkeer en vervoer mogelijk te maken.

Het Rijk constateert dat het infrastructureel netwerk in Nederland zwaar belast is. De kans op files en ongevallen neemt daardoor toe. Als gevolg daarvan neemt de voorspelbaarheid van reistijden af.

Het Rijk wil de betrouwbaarheid van reizen verhogen door:

- Werken aan robuustere infrastructurele netwerken;
- Ketenbenadering: betrouwbaar reizen met gebruik van verschillende vervoerwijzen mogelijk maken;
- Verbeteren van informatievoorziening richting reizigers en vervoerders.

Het Rijk heeft in 2008 de "MobiliteitsAanpak" gepresenteerd. Dit is een concrete uitwerking van de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit en een investeringsagenda tot 2020. De maatregelen uit de MobiliteitsAanpak moeten leiden tot:

- Een robuuster samenhangend mobiliteitssysteem met keuzemogelijkheden voor reizigers;
- Minder files door meer en bredere wegen dankzij het Actieprogramma Wegen en de Spoedaanpak Wegen;
- Betere reisinformatie voor zowel weggebruikers, als openbaar vervoerreizigers;
- Goede afspraken tussen werkgevers en werknemers over bijvoorbeeld flexibele werktijden;
- Meer fietspaden en fietsstallingen bij stations om het gebruik van de fiets te stimuleren;
- Betere doorvaart op hoofdvaarwegen en een verbeterde bereikbaarheid van havens.

Provinciaal Verkeers- en VervoerPlan: verkeers- en vervoersysteem dat economische groei mogelijk maakt

Het Provinciaal Verkeers- en VervoerPlan uit 2006 (PVVP) van de provincie Fryslân sluit aan op het beleid van het Rijk. Het hoofddoel van het PVVP is het realiseren van een duurzaam verkeers- en vervoersysteem in Fryslân dat:

- Voldoet aan de verplaatsingsbehoefte van inwoners en bezoekers van Fryslân;
- Voldoet aan de behoefte om goederen te transporteren;
- Bijdraagt aan de versterking van de economie;
- Veilig is;
- De schade aan natuur, landschap en milieu weet te beperken.

De provincie kiest ervoor om mobiliteit waar mogelijk te beheersen door zich in haar ruimtelijke ordeningsbeleid te richten op concentratie van wonen, werken en voorzieningen. Aanvullende woningbouw rond stedelijke centra wil de provincie bundelen in gebieden op fietsafstand van de centra of voorzien van goede openbaar vervoerontsluiting. Zo bevordert de provincie het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.

De provincie zet verder in op een optimale benutting van de infrastructuur. Dat doet zij onder andere door een mobiliteitstoets te vragen aan gemeenten bij woningbouwlocaties of realisatie van publiekstrekende voorzieningen.

Verder bevordert de provincie vervoer over water en spoor.

⁵ Bronnen: Streekplan provincie Fryslân (provincie Fryslân, 2007)
Evaluatie PVVP 2006 (provincie Fryslân, 2010)
Monitoring, trends en Ontwikkelingen (provincie Fryslân, 2010)
Nota Krimp en Groei (provincie Fryslân, 2010)

Regionale partijen kiezen samen voor versterken centrumpositie Leeuwarden

Rijk, provincie, regio en gemeente stellen eensgezind dat mobiliteit en bereikbaarheid een noodzakelijke voorwaarde is voor economische groei. Partijen willen daarom mobiliteit accommoderen en werken samen aan het Programma Bereikbaarheid Leeuwarden (PBL). Provincie, regio en de gemeente Leeuwarden benadrukken de centrumpositie van de stad Leeuwarden binnen Fryslân. Leeuwarden is het economisch, cultureel en onderwijscentrum van de provincie. Die positie moet worden versterkt. Dat is goed voor de stad maar ook voor het platteland. Concentratie van wonen, werken en voorzieningen in de steden voorkomt dat het platteland verrommelt en versnipperd. Tegelijkertijd profiteert het platteland van de concentratie van hoogwaardige voorzieningen en veelzijdige werkgelegenheid in de stad.

Belangrijk is dat door concentratie de mobiliteit kan worden beheerst en wordt bijgedragen aan (de kansen voor) rendabel hoogwaardig openbaar vervoer. Daarmee gaan ruimtelijk-economisch beleid en verkeers- en vervoerbeleid hand in hand en versterken elkaar.

In de netwerkanalyse kiezen de regionale partners samen met de gemeente Leeuwarden voor een goede bereikbaarheid van de stad: “De centrumrol van Leeuwarden maakt het nodig dat de stad vanuit de gehele provincie goed te bereiken is, zowel per auto als per OV. De positie als hoofdstad maakt het wenselijk dat Leeuwarden in vergelijking met de andere stedelijke centra een relatief groot bereik

heeft en behoudt zowel aan inwoners als arbeidsplaatsen....”⁶

Zes thema's voor aanscherping gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid

Uit vergelijking van het GVVP uit 2003 met de Nota Mobiliteit en het PVVP blijkt dat de gemeente haar beleid op enkele fronten kan aanscherpen. Het betreft de volgende thema's:

- 1** Bevorderen van mogelijkheden voor ketenverplaatsingen;
- 2** Verhogen van de kwaliteit van het openbaar vervoer;
- 3** Verbeteren van verkeersmanagement en (reis) informatie;
- 4** Transferia;
- 5** Verhogen van inzet op mobiliteitsmanagement.

Deze thema's hangen met elkaar samen en overlappen voor een deel. Ze helpen invulling te geven aan duurzame mobiliteit (thema 6). Dat is de uitdaging en wens van de gemeente voor de komende jaren: invulling geven aan duurzame mobiliteit, tegen de achtergrond van de gewenste sociale, economische en culturele ontwikkeling van Leeuwarden.

De gemeente wil dat wonen, werken en recreëren in Leeuwarden ook in 2030, 2050 en ver daarna goed en prettig mogelijk zijn. Verder investeren in duurzame mobiliteit, milieuvriendelijk en energiezuinig, is daarvoor nodig.

Via invulling van de thema's wil de gemeente de betrouwbaarheid van reizen verhogen en milieuvriendelijk reizen stimuleren. De thema's zijn ook gekozen om de aansluiting op het Rijks- en provinciaal beleid verder te vergroten.

⁶Bron: Netwerkanalyse “Fryslân feilich foarút”, 2006

Integraal, samenhangend, gedifferentieerd, veilig en duurzaam 4. verkeers- en vervoerbeleid



4.1 Integraal

Verkeers- en vervoerbeleid en ruimtelijk beleid gaan hand in hand

Verkeer en vervoer staan niet op zichzelf. Zij zijn de weerslag van de behoefte aan mobiliteit die ontstaat doordat verschillende functies op verschillende plaatsen zijn gelokaliseerd.

De functies kunnen tot wasdom komen als zij bereikbaar zijn via een systeem dat voldoet aan de mobiliteitsbehoefte. Bereikbaarheid is een middel voor ontwikkeling van ruimtelijke, economische en culturele functies.

Ruimtelijk beleid en verkeers- en vervoerbeleid zijn twee kanten van dezelfde medaille. Enerzijds moet het ruimtelijk beleid helpen mobiliteit zoveel mogelijk te beperken door een slimme ruimtelijke planning van functies (wonen, werken, recreëren). Anderzijds moet een goed verkeers- en vervoerbeleid mobiliteit tussen de functies mogelijk maken zodat de functies zich optimaal kunnen ontwikkelen.

Beleid is voorwaardenscheppend

De gemeente kan een bepaald verkeersgedrag niet afdwingen, wel accommoderen. Het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente is voorwaardenscheppend. De gemeente kan voorwaarden scheppen waardoor het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer voor de reiziger interessanter wordt. Tegelijkertijd kan de gemeente met haar verkeers- en vervoerbeleid voorwaarden scheppen voor een gunstige ruimtelijk economische ontwikkeling van de stad. Het gemeentebestuur is voorwaardenscheppend, accommoderend en faciliterend.

Gericht op alle modaliteiten

Het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Leeuwarden is gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid per auto. Evenzeer is het beleid gericht op het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Het gaat om bereikbaarheid van de stad. Daarvoor wil de gemeente de mogelijkheden van alle vervoerwijzen benutten. Daarom versterkt zij de mogelijkheden voor ketenverplaatsingen en investeert zij, bijvoorbeeld, in transferia.

Het verkeers- en vervoerbeleid is integraal in de zin van:

- Een nauwe wisselwerking tussen ruimtelijke beleid en verkeers- en vervoerbeleid;
- Het trachten optimaal gebruik te maken van de mogelijkheden van alle vervoerwijzen.

4.2 Samenhangend

De gemeente Leeuwarden voert een samenhangend verkeers- en vervoerbeleid en werkt aan een samenhangend verkeers- en vervoersysteem. De gemeente neemt bij te nemen maatregelen de effecten op het totale verkeerssysteem in ogenschouw in samenhang met de gewenste functionaliteiten in het netwerk. Dit komt op verschillende manieren tot uiting.

Samenhang tussen ringen, invalswegen en radialen bepaalt hoofdverkeersinfrastructuur

Het gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid draagt bij aan een helder, logisch en begrijpelijk

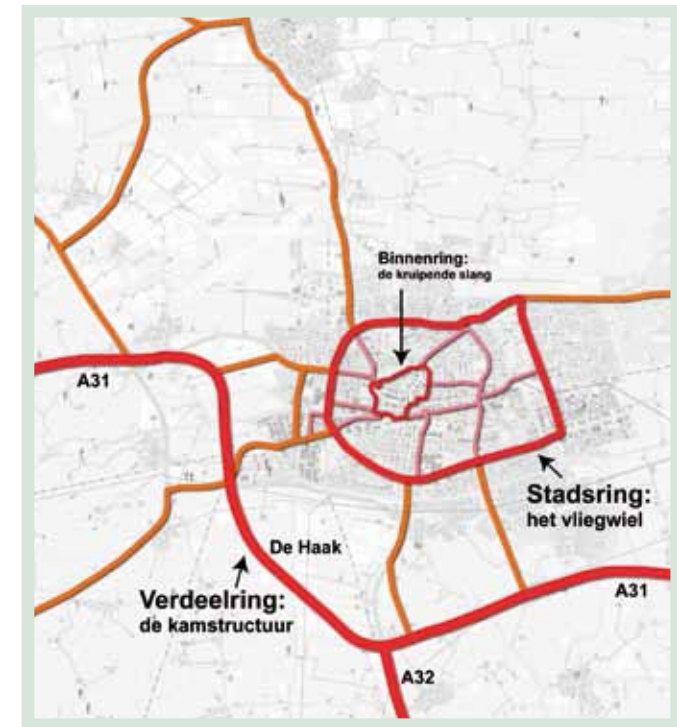
verkeers- en vervoersysteem.

Met de realisatie van de grote infrastructurele projecten ontstaat een duidelijke structuur met drie ringen en verbindende invalswegen en radialen:

- Een verdeelring, met inpridders richting het centrum. Dit is de kamstructuur;
- Een stadsring als vliegwiel van de stad en ontsluiting voor alle wijken en bedrijventerreinen;
- Een binnenring voor ontsluiting van de parkeergarages aan de rand van de deels autoluwe binnenstad;
- Invalswegen en radialen die de ringen verbinden. De invalswegen zijn de verbindingen tussen de verdeelring en de stadsring. De radialen zijn de verbindingen van de stadsring richting de binnenstad, zoals bijvoorbeeld de Oostergoweg, de Snekertrekweg, de Tesselschadestraat, de Kanaalweg, en de Willem Lodewijkstraat.

Ring met verschillende functies en gebruik

De ringen hebben verschillende functies. Dat is, mede als gevolg van het gevoerde beleid, zichtbaar in het ontwerp en het gebruik van de wegen. De verdeelring is uitsluitend voor snelverkeer. Fietsers en voetgangers maken geen gebruik van deze ring. De stadsring is de kranslagader en het vliegwiel van de stad. De ring verbindt alle wijken en bedrijventerreinen. Daarom heeft doorstroming van het autoverkeer er prioriteit. In het ontwerp komt dat onder andere tot uiting in de keuze voor twee



Figuur 8 Ringen, invalswegen en radialen vormen de hoofdverkeersstructuur van Leeuwarden

gescheiden rijbanen en het zoveel mogelijk vermijden van linksaf slaande bewegingen op wegvakken. Op de stadsring is er veel kruisend fiets- en voetgangersverkeer. De gemeente wil dat veilig mogelijk maken. Daarom kiest ze voor ongelijkvloerse oplossingen, mits inpasbaar en kosteneffectief, of veilige gefaseerde oversteken waarbij de fietser of voetganger per fase één rijstrook kruist. De binnenring ontsluit de binnenstad en de parkeergarages aan de randen daarvan. Hier is minder ruimte voor de auto. Het gebruik van de fiets, de benenwagen of de doorstroming van het openbaar vervoer krijgt hier relatief meer ruimte om een goed alternatief voor de auto te bieden. Per ring is sprake van een gedifferentieerd maar samenhangend beleid. Dat uit zich in verschillen in ontwerp en gebruik van de ringen.

Samenhang in de vervoersketen en tussen vervoerwijzen

De gemeente Leeuwarden kiest voor een ketenbenadering. De reiziger wil vlot en veilig van A naar B. De gemeente bevordert de mogelijkheden om hierbij van verschillende complementaire vervoerwijzen gebruik te maken. Zij vergroot de samenhang in de vervoerketen en tussen vervoerwijzen, bijvoorbeeld door goede overstapvoorzieningen en reisinformatie.

Goede bereikbaarheid binnenstad per fiets, bus of te voet in samenhang met iets beperktere bereikbaarheid per auto

De gemeente accepteert een iets beperktere bereikbaarheid voor de auto in de binnenstad, omdat daar de ruimte schaars is. De parkeertarieven zijn hier hoger en het parkeren op maaiveld wordt zoveel mogelijk beperkt.

Een iets beperktere autobereikbaarheid van de binnenstad is acceptabel omdat de gemeente het parkeren op orde houdt en alternatieven biedt en de bereikbaarheid van de binnenstad voor bus, fiets en wandelaar optimaliseert via rechtstreekse wandel-, fiets- en busroutes.

Op plaatsen waar meer ruimte is en de auto belangrijk voor de ontwikkeling van bepaalde functies (bijvoorbeeld voor bedrijven op bedrijventerreinen) faciliteert de gemeente het gebruik van de auto. Dat doet de gemeente in samenhang met inspanningen om samen met bedrijven afspraken te maken over mobiliteitsmanagement en alternatieve vervoerwijzen te stimuleren, de spits te mijden of anders te werken.

Doorstroming op stadsring bevorderen in samenhang met niet vergroten verkeerscapaciteit binnen de stadsring

De gemeente bevordert de doorstroming op de stadsring, in samenhang met de keuze om binnen de stadsring de ruimte voor het autoverkeer niet of nauwelijks uit te breiden.

Dit betekent dat de gemeente doorstroming van het autoverkeer op de route Drachtsterweg- Archipelweg niet bevordert maar op de Anne Vondelingweg wel. De eerste route ligt in het gebied binnen de stadsring en de Anne Vondelingweg is deel van de stadsring.

4.3 Gedifferentieerd

Het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Leeuwarden verschilt in tijd en plaats. De gemeente zet in op gebruik van de fiets en het openbaar vervoer daar waar, in de spits, sprake is van zware vervoersstromen in intensief gebruikte gebieden. Dat geldt bijvoorbeeld voor de relaties tussen het station en de binnenstad, het station en de kantorenhaak en het station en de kenniscampus. De gemeente realiseert voor deze relaties rechtstreekse fiets- en wandelroutes en faciliteert het openbaar vervoer op deze relaties waar mogelijk met busbanen of via voorrang bij verkeersregelinstanties.

Op bedrijventerreinen waar meer ruimte is en autobereikbaarheid belangrijk voor de ontwikkeling van de bedrijvigheid, is de gemeente ruimhartiger ten aanzien van de auto. Op de binnenring en in de binnenstad wordt de ruimte voor de auto afgestemd

op de functie van de stad als verblijfsgebied. Het langzaam verkeer houdt prioriteit en de ruimte voor parkeren op maaiveld is beperkt.

4.4 Veilig

Scheiden verkeerssoorten in verkeersgebieden, mengen in verblijfsgebieden

Het verkeers- en vervoersysteem binnen Leeuwarden moet veilig zijn. Daarom scheidt de gemeente verkeerssoorten op hoofdroutes waar de nadruk ligt op doorstroming van het autoverkeer en worden kruisende bewegingen tussen verkeerssoorten bij voorkeur ongelijkvloers of via verkeersregelinstanties of rotondes afgewikkeld.

In gebieden met overwegend een verblijfsfunctie, zoals woonwijken, kiest de gemeente in principe voor menging van verkeerssoorten indien de gebiedsinrichting daarop is toegerust. Dat dwingt verkeersdeelnemers rekening met elkaar te houden en snelheden aan te passen. In de praktijk blijkt dit de beste garantie voor verkeersveiligheid in woonwijken en andere verblijfsgebieden, mits het gebied passend is ingericht. Keuze voor al dan niet mengen van verkeerssoorten is derhalve maatwerk.

Duurzaam veilig

De gemeente hanteert de principes van “duurzaam veilig” om verkeersongevallen te voorkomen. De drie hoofdprincipes zijn:

- Het voorkomen van onbedoeld gebruik van wegen (bijvoorbeeld sluipverkeer);
- Het voorkomen van grote verschillen tussen de verschillende verkeerscategorieën in zowel

verplaatsingsrichting, massa als rijnsnelheid;

- Het voorkomen van onzeker rijgedrag van weggebruikers door heldere en duidelijke weg- en verkeerssituaties te creëren.

In het kader van duurzaam veilig past de gemeente categorisering van haar wegen toe. De gemeente maakt, net als het Rijk en de provincie, onderscheid in stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Stroomwegen verbinden economische centra en vormen een tezamen een grofmazig netwerk. Gebiedsontsluitingswegen hebben voor een groter gebied een ontsluitende functie. Ze vormen de verbindingen tussen regionale centra onderling en tussen regionale centra en de stroomwegen. De wegen hebben een bundelende functie voor het verkeer en worden uitgevoerd als 80km weg met gelijkvloerse kruisingen of als autoweg. In gebieden waar de verblijfsfunctie belangrijker is dan de verkeersfunctie zijn de wegen gecategoriseerd als erftoegangsweg. De wegen zijn ingericht op lage rijnsnelheden. De gemeente geeft zo veel mogelijk uitvoering aan de inrichtingseisen die voor Duurzaam Veilig zijn opgesteld door het CROW en opgenomen zijn in het PVVP van de provincie Fryslân. De categorisering van wegen in Leeuwarden is opgenomen in bijlage E.

Sociaal veilig

Bij aanleg van infrastructuur houdt de gemeente rekening met de sociale veiligheid. Wanneer de gemeente een fietstunnel realiseert is het uitgangspunt dat er ook een veilige gelijkvloerse oversteekalternatief in de buurt is, voor weggebruikers die niet door de tunnel willen.

Dit geldt niet voor aquaducten.

Aanleggen van fietspaden doet de gemeente bij voorkeur door woonwijken of bewoonde gebieden. Daar zijn de straten verlicht en is sprake van sociale veiligheid door de nabijheid van woningen.

4.5 Duurzaam

Leeuwarden heeft ambitie. De stadsvisie “Fier Verder” staat er bol van. Een van de belangrijkste ambities is om een voorloper te worden op het gebied van duurzaamheid.

Het verkeers- en vervoerbeleid moet bijdragen aan de ambitie een duurzame stad te zijn.

Veel maatregelen helpen al om invulling te geven aan duurzaam verkeers- en vervoerbeleid.

Het stimuleren van openbaar vervoer, het gebruik van de fiets of voetgangersverkeer geeft al een duurzame invulling. Zo ook de afspraken om samen met bedrijven en instellingen milieuvriendelijk reizen, telewerken en thuiswerken te stimuleren. Verder past de gemeente waar mogelijk energiezuinige verlichting, duurzame materialen, en energiezuinig en milieuvriendelijk beheer en onderhoud toe.

4.6 Realistisch en creatief zijn

De gemeente is ambitieus maar ook realistisch. De plannen in dit GVVP kosten net als de plannen in het GVVP van 2003 veel geld. In de afgelopen periode heeft de gemeente voor de uitvoering van grote infrastructurele projecten veel voor elkaar gekregen. De Haak om Leeuwarden, de Westelijke

Invalsweg, de Drachtsterweg en omgeving, de Noordwesttangent staan aan de vooravond van realisatie. Dat zijn belangrijke successen. De gemeente heeft geprofiteerd van hoogconjunctuur en van de gelden die beschikbaar zijn gekomen vanuit het Regio Specifiek Pakket. Dat zijn compensatiegelden voor het schrappen van de realisatie van de Zuiderzeelijn

In de komende periode wordt een relatief lage economische groei verwacht. Het Rijk zal bovendien bezuinigingen doorvoeren om zijn huishoudboekje weer op orde te krijgen. De bezuinigingen treffen ook het provincie- en gemeentefonds. De gemeente Leeuwarden zal daardoor minder inkomsten hebben en meer uitgaven door onder andere extra uitkeringen die moeten worden verstrekt.

Realisme en creativiteit zijn daarom kernwoorden in dit plan. De gemeente is realistisch ten aanzien van haar financiële mogelijkheden. Ruimte voor extra investeringen is er de komende periode niet of nauwelijks. Combineren van projecten om werk met werk te maken en schaalvoordelen in de uitvoering te behalen is een blijvend aandachtspunt. Onderdeel van realisme is ook voorzichtigheid ten aanzien van risico's. Voor wat betreft de uitvoering van projecten en voornemens uit dit plan maakt de gemeente zoveel mogelijk gebruik van inzichten en technologieën die zich bewezen hebben. Risicovolle experimenten met bijvoorbeeld nieuwe en duurzamere vormen van vervoer rekent de gemeente niet tot haar primaire takenpakket. Zij wil dergelijke experimenten overigens wel, waar mogelijk en passend in het beleid, ondersteunen.



In dit hoofdstuk wordt het verkeers- en vervoerbeleid uitgewerkt in thema's. In dit GVVP onderscheidt de gemeente Leeuwarden de volgende thema's:

- 1 Ketenverplaatsingen
- 2 Openbaar vervoer
- 3 Fietsverkeer
- 4 Voetgangers
- 5 Auto
- 6 Parkeren
- 7 Transferia
- 8 Verkeersmanagement en reisinformatie
- 9 Mobiliteitsmanagement
- 10 Goederenvervoer
- 11 Recreatie, scheepvaart en bruggen
- 12 Veiligheid en toegankelijkheid
- 13 Duurzame mobiliteit

In paragraaf 3.3 bleek dat aanscherping van het GVVP mogelijk is voor de thema's ketenverplaatsingen (1), openbaar vervoer (2), transferia (7) verkeersmanagement en (reis)informatie (8), mobiliteitsmanagement (9) en duurzaamheid (13). Via deze thema's wordt invulling gegeven aan het werken aan een betrouwbaarder en duurzamer verkeerssysteem. Bovendien sluit dit GVVP, met een nadrukkelijker invulling van de thema's beter aan op het beleid van Rijk en provincie. Het zijn echter niet de enige thema's die van belang zijn in het gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid. Ook via de andere thema's geeft de gemeente Leeuwarden invulling aan haar verkeers- en vervoerbeleid.

5.1 Ketenverplaatsingen

Doel: verbeteren mogelijkheden ketenverplaatsingen

Het doel van de gemeente is bij te dragen aan de verbetering van de mogelijkheden voor ketenverplaatsingen. Dat wil de gemeente, om gebruik te kunnen maken van de complementariteit van vervoerwijzen zodat (de groei van) het autogebruik van, naar en in de stad vermindert.

Beleidsinzet: stimuleren ketenverplaatsingen

Het verbeteren van de mogelijkheden voor ketenverplaatsingen hangt samen met het beleid op het gebied van openbaar vervoer, fietsverkeer, parkeren, transferia, reis- en routeinformatie en mobiliteitsmanagement. Het gaat erom dat elke schakel van de keten kwalitatief zo goed is dat reizigers "vanzelfsprekend" meerdere schakels gebruiken.

Nu kiest een automobilist, tijdens een reis zelden voor een overstap naar het openbaar vervoer. Hij vreest "lange wachttijden in tochtige bushokjes". Daarom gebruikt hij liever de auto van deur tot deur. Gelet op de bereikbaarheid van de belangrijke werklocaties in de stad is het van belang de groei van de automobilititeit af te remmen en meer reizigers gebruik te laten maken van alternatieven zoals de fiets en het openbaar vervoer.

De gemeente stimuleert nu al ketenmobiliteit. Zij biedt gratis parkeren aan op de transferia Kalverdijkje en bij het WTC expo in combinatie met een busrit.

Figuur 9 Leeuwarden werkt aan verbeteren bereikbaarheid over spoor



Concretisering beleidsinzet in acties

De concrete acties komen in diverse navolgende thema's terug.

5.2 Openbaar vervoer

Doelstelling: kwaliteitsverbetering

De functie van het openbaar vervoer is voor de bereikbaarheid van de stad van groot belang. Vooral tijdens de spitsen is het een belangrijk element in het vervoerssysteem van de stad. Daarom investeert de gemeente in het openbaar vervoer op zware vervoerrelaties waar het openbaar vervoer kan concurreren met de auto, bijvoorbeeld in de vorm van prioriteit bij verkeersregelinstanties. De gemeente Leeuwarden vindt het openbaar vervoer eveneens van belang vanwege haar sociaal maatschappelijke functie. Openbaar vervoer voorziet in de mobiliteit van mensen die zich niet te voet, op de fiets of met de auto kunnen of willen verplaatsen.

Voor het spoorvervoer heeft de gemeente Leeuwarden samen met de provincie een duidelijk wensbeeld geformuleerd. De gemeente en de provincie willen graag dat de dienstregeling op de route Leeuwarden – Zwolle op termijn wordt uitgebreid van 2 naar 4 treinen per uur. Het betreft twee intercitytreinen en twee stoptreinen. Op dit moment wordt ingezet op het laten rijden van 3 treinen (2 x stop en 1 x intercity) per uur tussen Leeuwarden en Zwolle bij de komst van de Hanzelijn in december 2012.

Figuur 10 openbaar vervoer belangrijk voor bereikbaarheid van de stad



De treindienst Leeuwarden - Groningen wordt uitgebreid met een extra sneltrein. Daarvoor zijn aanpassingen aan het station Leeuwarden nodig om deze extra sneltrein te kunnen laten rijden. Het gaat om verlenging van het huidige spoor 8 en een extra zijperron. Hierdoor is er ter plaatse van de Schrans dubbel spoor nodig. Verder moeten de perrons Achter de Hoven worden verbreed en verlengd in verband met de veiligheid van de reizigers en de hogere snelheden van de treinen.

De gemeente zet zich in voor realisatie van het station Werpsterhoek. Deze komt 3,5 km ten zuiden van Leeuwarden te liggen. Het station wordt onderdeel van een groot transferium met alle faciliteiten die daarvoor nodig zijn. De NS voert in 2011 hiervoor een businesscase uit.

Beleidsinzet: beperkte invloed maximaal benutten

De provincie besteedt het openbaar vervoer voor de hele provincie aan, inclusief het stadsvervoer in Leeuwarden. Eind 2012 loopt de concessie van de stadsdienst af. In 2011 gaat de gemeente in overleg met de provincie over de nieuwe aanbesteding en brengt haar eisen en wensen in. De gemeente wil creatief zijn om vervoerders te verleiden te investeren in kwaliteit van het openbaar vervoer.

De gemeente is verantwoordelijk voor goede haltevoorzieningen binnen haar grenzen en het mogelijk maken van vlotte en comfortabele doorstroming van het openbaar vervoer. Daar zet de gemeente zich voor in.

In overleg met wijkvertegenwoordigers en belangengroepen is geopperd om het netwerk van

bussen uit te breiden. Nu verlopen alle busverbindingen via het station. Er is sprake van een stervormige structuur. In aanvulling daarop zou een cirkelstructuur als directe verbinding tussen de wijken een optie kunnen zijn. De vervoersstromen tussen de wijken zijn echter gering. Een dergelijke aanvulling op het netwerk is al eens onderzocht en bleek een investering waarvan de baten niet opwegen tegen de kosten.

Bij realisatie van stadsuitbreiding probeert de gemeente meteen te zorgen voor goede openbaar vervoerverbindingen. Dat is echter niet altijd eenvoudig in verband met beschikbare budgetten in lopende concessies.

Gratis openbaar vervoer geen optie

Gratis openbaar vervoer is een alternatief dat in discussies nog wel eens wordt gepropageerd om het bereikbaarheidsprobleem op te lossen. Een dergelijk alternatief neemt de gemeente niet in overweging.

Bekostiging van het alternatief is niet mogelijk zonder andere belangen van burgers, waaraan de gemeente ook moet voldoen, te schaden. Bovendien leidt gratis openbaar vervoer niet tot een afname van het autoverkeer. Het zijn vooral fietsers die uit overwegingen van gemak overstappen op de bus. Het alternatief is contraproductief als het gaat om bereikbaarheid. Dat is gebleken uit eerdere pilots elders in het land en in Europa.

Het aanbieden van gratis openbaar vervoer op zaterdagen, tijdens de drukke periode in november en december 2009 en 2010 vormt hierop een uitzondering. Hierbij was er een relatie met de

tijdelijke sluiting van de parkeergarage Zaailand. Deze pilot had een specifiek doel en was in die zin succesvol.

Concretisering beleidsinzet in acties

De gemeente onderneemt de komende periode een aantal acties om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren:

- De gemeente en de provincie trekken gezamenlijk op ter verbetering van de bereikbaarheid van Leeuwarden per spoor;
- De gemeente zet zich in voor ontwikkeling van het station Werpsterhoek. Dit doet zij in nauwe samenwerking met verschillende relevante partijen;
- De gemeente brengt haar eisen en wensen naar voren in het overleg met de provincie over de nieuwe aanbesteding van de stadsdienst Leeuwarden en wil creatief meedenken over opties om het voor vervoerders aantrekkelijker te maken te investeren in kwaliteit. Dat is een aanscherping binnen het beleid.
- De gemeente wil het stationsgebied aantrekkelijker maken. De stationsomgeving is een visitekaartje van de stad en een belangrijke toegang naar de binnenstad. De gemeente richt zich bij de aanpak van het stationsgebied op optimalisatie van de logistieke stromen in het gebied. Busroutes worden daarin meegenomen. Doel is zoveel mogelijk bij te dragen aan verkorten van looproutes en overstaptijden en de bereikbaarheid voor het busvervoer te verbeteren. Daartoe ontwikkelt de gemeente in samenspraak met gebiedseigenaren en andere relevante partijen een visie op het stationskwartier;

- Op veelgebruikte haltes moeten reizigers veilig, beschut en goed geïnformeerd over actuele vervoersmogelijkheden, op de volgende bus kunnen wachten.
- Investeren in het openbaar vervoer op zware relaties, door busprioriteit bij verkeersregelininstallaties waar dat mogelijk is.

5.3 Fiets

Doel: uitbouwen belangrijke positie van de fiets in de mobiliteit in Leeuwarden

In Leeuwarden wordt veel gefietst. Dit komt door de schaal van Leeuwarden, het grote aantal scholieren en studenten en het uitgebreide fietsroutenetwerk. Leeuwarden wil deze positie van de fiets uitbouwen. De fiets is tot afstanden van ongeveer 7,5km een uitstekend en milieuvriendelijk alternatief voor de auto.

De laatste jaren is er de opkomst van fietsen met trapondersteuning. Het aardige daarvan is dat daardoor de fiets nu een alternatief wordt voor verplaatsingen op grotere afstanden tot bijvoorbeeld 15 of 20 kilometer.

Beleidsinzet: een passend fietsnetwerk en goede stallingmogelijkheden

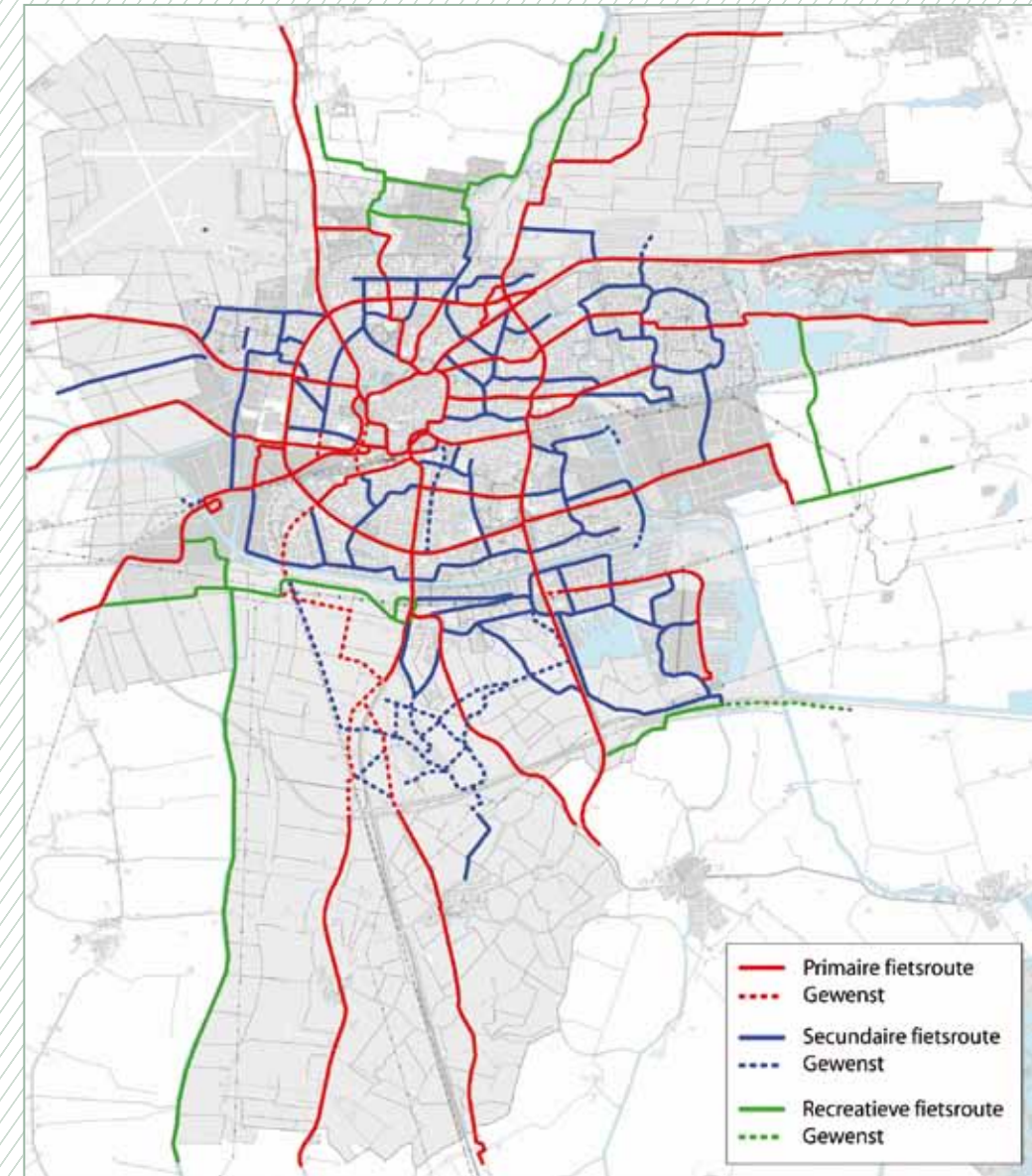
De gemeente Leeuwarden werkt aan een samenhangend fietsnetwerk in de stad: kwalitatief hoogwaardige, verkeers- en sociaal veilige, comfortabele fietsroutes. Verder werkt de gemeente aan voldoende aanbod van fietsenstallingen in het kernwinkelgebied en bij het station. Naast de bestaande stalling in het Ruiterskwartier zijn er in

2010 twee gratis bewaakte en overdekte fietsenstallingen in de binnenstad bijgekomen (Zaailand en Sint Jacobsstraat).

De gemeente werkt eveneens aan verdere verbetering van het fietsnetwerk. Het streven is de directheid van verbindingen te vergroten. Het plan is om de fietsroute vanuit de Zuidlanden naar de binnenstad zo aan te leggen dat op deze route de fiets kan concurreren met de auto. Voor realisatie van deze fietsroute moet de gemeente onder andere, met partners, investeren in een fietsbrug over het Van Harinxmakanaal, een fietstunnel bij de Van Loonstraat en een fietstunnel onder het emplacement.

Een samenhangend en een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk wordt gerealiseerd door rekening te houden met de volgende aspecten:

- Samenhang en directheid. De hoofdroutes sluiten aan op het bovenlokale fietsnetwerk en de fietsverbinding tussen herkomst en bestemming moeten zo direct mogelijk zijn. Het onderliggende fietsnetwerk moet logisch zijn zodat de fietser binnen het netwerk de weg weet te vinden;
- Aantrekkelijkheid. Onder aantrekkelijkheid valt ook het aspect sociale veiligheid. Bij bijvoorbeeld fietstunnels moet een sociaal veilig alternatief worden aangeboden in de directe nabijheid, met uitzondering van aquaducten;
- Veiligheid. De kans op ontmoetingen met veel of snelrijdend verkeer moet vermeden worden. Dat betekent dat de gemeente in principe streeft naar ongelijkvloerse kruisingen van fietsverkeer met de stadsring mits kosteneffectief en inpasbaar.



Figuur 11 Wensbeeld fietsnetwerk

De geïnvesteerde kosten moeten een positief effect hebben op de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer op de stadsring en de verkeersveiligheid van het fietsverkeer. Daarnaast moet een substantieel aandeel van het fietsverkeer gebruik maken van de tunnel.

- Comfort. De kans op hinder en oponthoud van fietsverkeer op goede fietsverbindingen moet minimaal te zijn. Dit betekent dat de gemeente probeert knelpunten of gebreken in de fietsinfrastructuur te voorkomen en te verhelpen. Dit komt ook tot uiting in het ontwerp van het fietsnetwerk. Elementen daarin zijn de verhardingsbreedte, het verhardingsmateriaal, ontwerp van kruisingen of wachttijden bij verkeerslichten.

De stallingmogelijkheden bij het station is onvoldoende. Vooral aan de voorzijde van het station leidt dat tot een situatie die afbreuk doet aan de kwaliteiten en de kansen van het gebied. Aanpak hiervan verdient prioriteit. De gemeente pakt daartoe het probleem van de “weesfietsen” aan. Dat zijn fietsen die gestald zijn en niet meer worden opgehaald. De gemeente hanteert een maximale parkeerduur voor fietsen. De fietsen die lang blijven staan of fout zijn gestald worden door de gemeente Leeuwarden verwijderd. De gemeente brengt in samenwerking met Prorail en de NS de stallingbehoefte rond de stations in beeld. In samenspraak met de partijen onderneemt de gemeente actie. De aanpak van de fietsproblematiek rond het hoofdstation wordt meegenomen in het kader van de voorgenomen revitalisering van het stationsgebied. Vooruitlopend hierop worden maatregelen getroffen om extra stallingen te plaatsen.



Figuur 12

Concretisering beleidsinzet in acties

In de komende periode wil de gemeente de positie van de fiets binnen de mobiliteit van Leeuwarden verder versterken. Daartoe neemt zij onder andere de volgende maatregelen:

- Verdere versterking van het fietsnetwerk in de stad door realisatie van rechtstreekse verbindingen tussen belangrijke herkomsten en bestemmingen. Dit is voortzetting van bestaand beleid;
- Realisatie van veilige fietsoversteken voor fietsverkeer om de stadsring te kruisen. Idealiter gebeurt dit met ongelijkvloerse oplossingen. Een ongelijkvloerse kruising moet echter wel kosteneffectief en inpasbaar zijn.

- De gemeente kan ook kiezen voor gefaseerde oversteken, waarbij de fietsers en voetgangers per fase slechts één rijstrook hoeven over te steken. Dat blijken verkeersveilige oplossingen te zijn;
- Realisatie van een goede fietsinfrastructuur langs de stadsring, op de parallelwegen. De parallelwegen worden zo uitgevoerd dat ze duidelijk herkenbaar zijn als fietsinfrastructuur. De automobilist mag er komen om te parkeren maar voelt zich duidelijk “te gast”;
 - Op een aantal hoofdfietsroutes kunnen aanvullende maatregelen worden genomen om het fietsverkeer te ondersteunen. Hierbij kan worden gedacht aan wachttijdvoorspellers voor de fiets bij verkeerslichten. Tevens is het mogelijk op deze routes fietsers bijvoorbeeld bij regen vaker groen te geven. Hiervoor heeft de gemeente al een pilot gedaan. De gemeente onderzoekt welke maatregelen passend zijn voor Leeuwarden.
 - Actualiseren van het fietsbeleidsplan “Richtingwijzer fiets” dat dateert van december 2006.

De beleidsinzet voor het fietsverkeer is een kwestie van koers houden. Het faciliteren van fietsers op hoofdroutes is een aanscherping binnen dit thema.

5.4 Voetgangers

Doel: verplaatsingen te voet als milieuvriendelijke vervoerwijze stimuleren

Fietsers en wandelaars zijn de meest milieuvriendelijke verkeersdeelnemers. Wandelen is bijna altijd een onderdeel van de vervoersketen. De gemeente Leeuwarden wil lopen als vervoerwijze waarderen en stimuleren.

Beleidsinzet: zorg voor wandelinfrastructuur

De gemeente Leeuwarden accommodeert verplaatsingen te voet door veilige en aantrekkelijke looproutes tussen belangrijke bestemmingen. Het gaat om looproutes van de parkeergarages en van het stationsgebied naar de binnenstad en om looproutes in de binnenstad. De gemeente wil voetgangers voldoende plek geven in de openbare ruimte. Mensen moeten kunnen winkelen en flaneren. Delen van de binnenstad zijn daarom autoluw en voorzien van brede “trottoirs”.

De uitwerking van de looproutes is een ontwerp-opgave. Daarbij hanteert de gemeente als uitgangspunt dat de gebouwde openbare omgeving fysiek toegankelijk moet zijn voor mensen met een beperking, ouderen en kinderen. Het spreekt voor zich dat het niet alleen gaat om toegankelijkheid maar ook vlotte en veilige verplaatsingen binnen deze ruimte.



Figuur 13 Binnenstad nodigt uit tot wandelen en flaneren

Concretisering beleidsinzet in acties

- De gemeente blijft werken aan veilige en aantrekkelijke looproutes als onderdeel van integrale inrichtingsplannen voor de openbare ruimte;
- Toegankelijkheid van de gebouwde openbare ruimte voor mensen met een beperking, ouderen en kinderen blijft uitgangspunt in alle relevante ontwerpogaven.

5.5 Auto

Doel: goede autobereikbaarheid voor Leeuwarden om stad verder te kunnen ontwikkelen

De gemeente Leeuwarden kiest voor een goede bereikbaarheid van de stad. Voor Leeuwarden is bereikbaarheid per auto essentieel. Leeuwarden is het centrum van een landelijke regio die relatief dunbevolkt is. De dorpen in de regio liggen op vrij grote afstanden van de stad Leeuwarden.

De ijheid van het gebied uit zich in relatief dunne vervoersstromen. Een breed aanbod van openbaar vervoer is daardoor niet mogelijk. Dat is namelijk niet te exploiteren. Reisafstanden tussen Leeuwarden en omliggende dorpen zijn al gauw te groot om aantrekkelijk te zijn om te fietsen.

Daardoor is in Fryslân het marktaandeel van de auto groot. 56% van de personenverplaatsingen in Fryslân vindt per auto plaats. Overigens neemt dat niet weg dat in Leeuwarden het aantal autoverplaatsingen, over korte afstanden tot 7,5km relatief lager is dan in andere middelgrote steden.

Beleidsinzet: werken aan verbetering van de verkeersstructuur

Tot op heden heeft Leeuwarden een vrij complexe autoverkeersstructuur die moeilijk leesbaar is. De gemeente Leeuwarden heeft vanaf 2003 stappen gezet om de structuur te verbeteren. Realisatie van de Haak, de Westelijke Invalsweg, de Drachtsterweg en omgeving en de Noordwesttangent is aanstaande. De gemeente werkt bovendien aan verbetering van doorstroming op de stadsring.

De verdeelring, stadsring en binnenring bundelen elk bepaalde verkeerssoorten en hebben een ander gebruik. In paragraaf 4.2 is hierop al ingegaan.

Hiërarchie van kruispuntoplossingen

De gemeente gaat uit van hiërarchie in kruispuntoplossingen. Uitgangspunt is dat de kruisingen met de verdeelring ongelijkvloers plaatsvinden. Kruisingen in de stadsring worden in principe met een verkeersregelinstantie geregeld. Op de meeste plaatsen is dat vanuit het oogpunt van verkeerscapaciteit en -doorstroming het meest optimale. Daar

⁷ Bron: Provinciaal verkeers- en vervoerplan, provincie Fryslân (2006)

Figuur 14 Van de huidige naar de gewenste verkeersstructuur.



waar een oplossing met een rotonde mogelijk is, zonder dat deze de doorstroming nadelig beïnvloed, kan de gemeente kiezen voor een (turbo) rotonde.

Op de binnenring (parkeerring) en in de binnenstad kiest de gemeente voor rotondes. Tenslotte kiest de gemeente voor de kruisingen met de invalswegen (tot aan de stadsring) voor verkeersregelinstanties op kruisingen. Ook hier is het argument dat, gezien de omvang van de verkeersstromen, een verkeersregelinstantie de meest optimale oplossing biedt vanuit het perspectief van verkeersdoorstroming.

Geen oostelijke invalsweg

In het verleden is nagedacht over een oostelijke invalsweg via de Hemrik. Dit bleek een dure en weinig effectieve oplossing om de bereikbaarheid van Leeuwarden te verbeteren. Bovendien zou de verbinding kwetsbaar gebied doorsnijden en sluit dit plan niet aan op vigerend beleid van andere overheden. Daardoor is medewerking van andere overheden hoogst onwaarschijnlijk. De aanpak van de Drachtsterweg en omgeving verbetert de bereikbaarheid van Leeuwarden oost.

Concretisering beleidsinzet in acties

De komende jaren staan in het teken van verdere uitvoering van het Programma Bereikbaarheid Leeuwarden. Hiermee zijn grote investeringen gemoeid. Dit pakket wordt niet uitgebreid of aangepast behoudens enkele kleine detailaanpassingen. De gemeente houdt koers met de uitvoering van het Programma Bereikbaarheid Leeuwarden. Uitvoeringsbesluiten zijn daarvoor al genomen. De volgende grote investeringen zijn onderdeel van het programma:

- Realisatie van de Haak om Leeuwarden. Dit is de doortrekking van de A31 als volwaardige autoweg, uitgevoerd met 2x2 rijstroken en ongelijkvloerse aansluitingen. De realisatie van de Haak verbetert de bereikbaarheid van Leeuwarden en maakt verdere ontwikkeling van zuidwest Leeuwarden mogelijk. Bovendien levert de Haak een bijdrage aan de leefbaarheid in de stad doordat het doorgaand verkeer om de stad wordt geleid. Samen met de Haak wordt de Noordelijke Invalsweg gerealiseerd. De invalsweg ontsluit het westelijke en noordwestelijke deel van de stad;
- Realisatie van de Westelijke Invalsweg. Deze weg vormt samen met de Haak, de Drachtsterweg, de Overijsselselaan en de Noordelijke Invalsweg de kamstructuur. De Westelijke Invalsweg verbindt de Haak, het zuidwestelijk industriegebied, de kantorenconcentratie aan de Tesselschadestraat en de binnenstad;
- De Overijsselse weg wordt verlegd en aangepast tot stadsas met een stedelijke maar groene uitstraling. De weg wordt daarbij omgedoopt tot Overijsselselaan, die een van de belangrijkste entrees van de stad is;

- Realisatie van de Noordwesttangent. De provincie realiseert de verbinding. De gemeente draagt eraan bij. De tangent verbindt gebied noordelijk van Leeuwarden met het hoofdwegennet. Het verkeer vanuit dit gedeelte van de provincie hoeft niet langer meer dwars door de stad te rijden om de hoofdinfrastructuur te bereiken. Daarmee levert deze verbinding een bijdrage aan verbetering van de leefbaarheid in de stad;
- Realisatie van de Centrale As. Dit is net als de Noordwesttangent een project van de provincie. De gemeente draagt aan deze investering bij. Het project betreft de opwaardering van de verbinding van Dokkum met de A31, inclusief de tak van Quatrebras via Hurdegaryp naar Leeuwarden. De opwaardering verbetert de bereikbaarheid van Leeuwarden vanuit het oosten;
- Verbeteren doorstroming op de stadsring. Om de doorstroming te verbeteren uniformeert de gemeente de stadsring zoveel mogelijk. Het document "Rondje stad" is het kwaliteitsdocument hiervoor. Voor de komende periode staat herinrichting van de Julianalaan, de Valeriusstraat, het Valeriusplein en het Europaplein gepland. Voor de Julianalaan en de Valeriusstraat is een profiel vergelijkbaar met de Heliconweg het uitgangspunt. Aanpak van de Prof. Mr. P.S. Gerbrandyweg is tegen 2020 gepland;
- Aanpak van de Drachtsterweg en omgeving. Dit is belangrijk voor de bereikbaarheid van het zuidoostelijk deel van de stad, inclusief het industriegebied Hemrik. Het Drachtsterplein is nu nog onoverzichtelijk. Samen met de provincie maakt de gemeente dit plein compacter en zorgt voor

ongelijkvloers kruisen van fietsers. De verkeersdoorstroming verbetert daardoor. De kruising van de Drachtsterweg met het van Harinxma kanaal geschiedt straks via een aquaduct. Vervoer over de weg en het water storen elkaar dan niet meer. Daarnaast zal het huidige kruispunt van de Drachtsterweg met de Tearnserdyk en het Hop (de aansluiting met Goutum en Zuiderburren) worden omgebouwd tot een ongelijkvloerse kruising.

5.6 Parkeren

Doel: voorzien in parkeerbehoefte en overlast van ongewenst parkeren terugdringen

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 parkeeraanbod 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.

Beleidsinzet: in parkeerbehoefte voorzien binnen kader van leefbaarheid

Het voldoen aan de parkeerbehoefte mag niet ten kosten gaan van het verblijfsklimaat en de leefbaarheid van de stad. Daarom blijft de gemeente de volgende uitgangspunten hanteren:

- Elk complex of bedrijf dient in zijn eigen parkeerbehoefte te voorzien;
 - De kwaliteit van de parkeervoorziening moet in overeenstemming zijn met de kwaliteit van de openbare ruimte;
 - De gemeente kiest voor een restrictief parkeerbeleid 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.
- Bezoekers van de binnenstad, die langere tijd willen parkeren kunnen terecht in de parkeergarages. Kort parkeren op maaiveld is mogelijk maar tegen een hoger tarief in combinatie met een maximale parkeerduur. Vergunninghouders (bewoners en bedrijven) kunnen op maaiveld parkeren.

figuur 15 Beperken parkeren op maaiveld om ruimtelijke kwaliteit te waarborgen



Figuur 16 Parkeergarage Oldehoofdster kerkhof, ruim, licht en sociaal veilig



Eventueel kunnen zij twee vergunningen krijgen voor parkeren op maaiveld als in de betreffende parkeerzone nog voldoende ruimte is. Indien zij meer dan twee voertuigen willen parkeren zijn zij aangewezen op de parkeergarages. Blauwe zone parkeren vergroot de leefbaarheid in de schil rond de binnenstad. Uitbreiding hiervan vindt plaats (tot aan de stadsring) wanneer een meerderheid van de bewoners dat wil.

Door ieder complex, woning of bedrijf te verplichten een adequate hoeveelheid parkeerterruimte te realiseren, ontstaat er geen extra parkeerdruk in de omliggende gebieden. De normen hiervoor zijn ontleend aan het CROW, het nationale kennisplatform voor verkeer en vervoer. De parkeernormen zijn op de praktijk gebaseerde cijfers en houden rekening met bereikbaarheidskenmerken van de locaties en de mobiliteitskenmerken van bewoners

en bezoekers.

Voor nieuwe functies die niet kunnen voorzien in hun eigen parkeerbehoefte wordt maatwerk geleverd. Dat geldt ook voor functiewijzigingen waarbij als gevolg van de wijziging de parkeerbehoefte gaat toenemen.

Investeren in parkeren

De gemeente investeert in parkeervoorzieningen. In de afgelopen periode is de Klanderij aan de Oostergoweg uitgebreid en de parkeergarage aan het Oldehoofdsterkerkhof gerealiseerd.

In 2011 is de verbouw van de parkeergarage onder het Zaailand gereed. Verbeteren van ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de binnenstad is mede het doel van de investeringen in parkeergarages. De gemeente realiseert in de komende periode een parkeergarage aan de Reviusstraat en een garage aan de Nieuwe Oosterstraat ten behoeve van de

provincie en deels voor openbaar gebruik op koopavonden en in de weekenden.

Waar mogelijk dubbel gebruik

De gemeente Leeuwarden vindt dat schaarse ruimte zo goed mogelijk moet worden benut. Daarom zoekt zij naar kansen voor dubbel gebruik van de parkeerterruimte. Veel parkeerterruimte van bedrijven staat 's avonds en in het weekend leeg. Die ruimte is soms goed te benutten om pieken, tijdens winkeldagen in het weekend, koopavonden of evenementen, op te vangen.

Dubbelgebruik is een belangrijke optie om de exploitatie van parkeervoorzieningen te vergroten en het ruimtegebruik van parkeren te beperken. Inmiddels zijn overeenkomsten voor dubbelgebruik met enkele bedrijven afgesloten. Ook de parkeergarage Nieuwe Oosterstraat, die bestemd is voor het personeel van de provincie,

zal op koopavonden en in de weekenden worden opengesteld voor winkelend publiek. De parkeergarage aan de Reviusstraat zal buiten kantooruren ook worden opengesteld voor bezoekers van het WTC-Expo.

Vergroten parkeergemak: parkeerverwijssysteem en meerdere betalingsmogelijkheden

In verband met het stijgende autogebruik is het van belang scherp te blijven op het parkeerbeleid. Dit wordt gedaan door 1x per jaar onderzoek te doen naar de parkeerbalans en de betalingsbereidheid. 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.

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 zal de gemeente het belparkeren uitbreiden. Dat betekent dat de parkeerder kan betalen via de mobiele telefoon. Daarnaast ontwikkelt de gemeente voorstellen voor een regime van "betalen per minuut". Differentiatie van parkeertarieven om gebruik van milieuvriendelijke auto's te stimuleren neemt de gemeente hierin mee.

De openingstijden van de parkeergarages zijn verruimd en er is een goedkoper nachttarief. Vergunninghouders kunnen 24 uur per dagen 7 dagen per week de garages in- en uitrijden.

Concretisering van beleidsinzet in actie

De gemeente houdt koers ten aanzien van het parkeerbeleid

- De gemeente realiseert gebouwde parkeervoorzeningen voor medewerkers van de kantoren aan de Tesselschadestraat en omgeving en voor de medewerkers van de provincie aan de Tweebaksmarkt. Op koopavonden, zaterdag en koopzondagen wordt deze garage opengesteld voor winkelend publiek. Een mooi voorbeeld van dubbelgebruik;
- In 2011 komt de gemeente met een integrale visie op de financiële aspecten van het parkeren en over betalen per minuut (betaalgemak);
- De gemeente blijft zoeken naar verdere mogelijkheden voor dubbel ruimtegebruik voor parkeren;
- De gemeente gaat na of de herkenbaarheid van de binnenring als parkeerring kan worden vergroot en het parkeerverwijssysteem kan worden verbeterd.

5.7 Transferia

Doel: bevorderen mogelijkheden van verplaatsingen waarbij de reiziger van meerdere vervoerwijzen gebruik maakt

Transferia zijn een belangrijk instrument voor het bevorderen van de mogelijkheden van ketenverplaatsingen. Het doel van transferia is overstapplaatsen aan te bieden van de ene vervoerswijze naar de andere vervoerswijze. Het gaat daarbij vooral om de overstap van auto naar openbaar vervoer of de fiets in vervoerrelaties gericht op de binnenstad en grote werkgelegenhedenconcentraties.

Beleidsinzet: gebruik transferia stimuleren en een bijdrage leveren aan behoud van bereikbaarheid

In de komende periode start de uitvoering van grote infrastructurele projecten. Tijdens die periode is Leeuwarden minder goed bereikbaar en ontstaat aanleiding voor de automobilist om zijn reisgedrag aan te passen en alternatieven te proberen.

De gemeente Leeuwarden wil de stad tijdens de bouwperiode bereikbaar houden en reizigers helpen vlot en veilig hun bestemmingen te bereiken. Transferia zijn een instrument om de reiziger te verleiden aan de rand van de stad zijn auto te parkeren en met het openbaar vervoer of de fiets verder reizen naar de binnenstad of de werklocatie. Uiteraard kan er ook worden gecarpoold. Daarom overweegt de gemeente, in samenspraak met Rijk en provincie, realisatie van (tijdelijke) transferia bij Marssum, Grou en Hemriksein. Kosten voor realisatie, beheer en onderhoud moeten echter wel in een redelijke verhouding staan tot het gebruik.

De gemeente ontwikkelt plannen in overleg met de provincie en het Rijk. Uitwerking van de ideeën doet de gemeente namelijk binnen de werkgroep verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. Deze werkgroep is in 2010 gestart met ontwikkeling van plannen om Leeuwarden tijdens de bouwperiode van grote infrastructurele projecten bereikbaar te houden.

De gemeente wil bewerkstelligen dat reizigers tijdens de bouwperiode positieve ervaringen opdoen met reizen via transferia en het gebruik van meerdere vervoerwijzen. Zij hoopt dat deze manier

van reizen dan ook na de bouwperiode wordt voortgezet. Dat is dan een impuls voor duurzame bereikbaarheid van Leeuwarden.

Permanente transferia

De gemeente Leeuwarden heeft op dit moment al twee permanente transferia. Dat zijn de WTC locatie en het Kalverdijkje. Vanaf deze transferia kunnen reizigers met de bus verder reizen naar de binnenstad. De WTC locatie blijkt niet optimaal.

Hiervoor zijn drie redenen:

- 1 De bereikbaarheid van de locatie is minder goed. De toegangswegen richting het WTC zijn ook de grootste bottlenecks om de binnenstad te bereiken. Als men het WTC heeft bereikt is de verleiding groot om meteen maar door te rijden naar de binnenstad;
- 2 De afstand tot de binnenstad is relatief klein;
- 3 Relatief gunstige parkeertarieven in de binnenstad. Daarom onderzoekt de gemeente of dit transferium op termijn een betere locatie kan krijgen, meer westwaarts en gekoppeld aan de noordelijke invalsweg of bij Marssum.

De gemeente ontwikkelt tevens een transferium bij het toekomstige station Werpsterhoek. Dit transferium vervult een functie in "afvangen" van verkeer uit zuidelijke richtingen.

Fietstransferia

Leeuwarden heeft inmiddels twee fietstransferia gerealiseerd, één bij de velden van Blauw-Wit aan de Tearnserdyk en één bij Goutum. Hier kunnen reizigers hun auto parkeren en met de fiets verder reizen. Bij Goutum is een "fietsdispenser" geplaatst.

Medewerkers van bedrijven en instellingen die deelnemen aan het mobiliteitsconvenant kunnen een pasje krijgen om hier, na het parkeren van hun auto, een fiets te lenen waarmee ze naar hun werkplek kunnen fietsen.

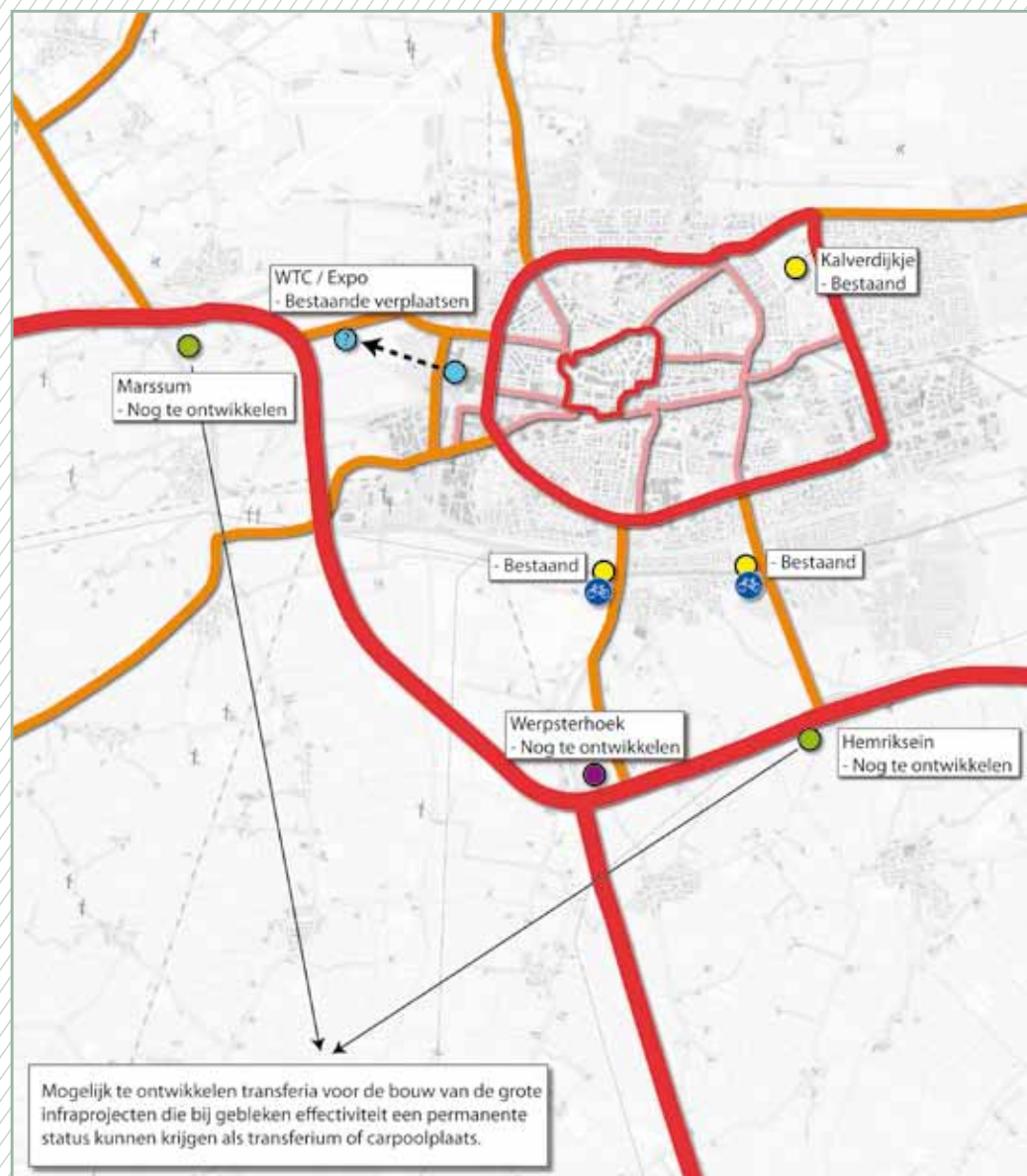
Op termijn kan een "opener" systeem worden overwogen zoals bij de OV-fiets het geval is. Eerst doet de gemeente ervaring op met het systeem van de "fietsdispenser".

Een transferiumlocatie op de route Stiens - Leeuwarden, voor het verkeer uit het noorden, overweegt de gemeente niet. De vervoerwijzekeuze maakt men in de meeste gevallen al in Stiens. De afstand tot de stad is relatief kort voor een wisseling van vervoerwijzen. Bovendien neemt het bereikbaarheidsprobleem op deze route af door realisatie de Noordwest-tangent. Een transferium in het noordelijk deel van de stad heeft daardoor weinig of geen toegevoegde waarde.

Uitgaan van groeimodel

De gemeente hanteert een groeimodel bij de ontwikkeling van transferia. In eerste instantie realiseert zij kleinschalige transferia van beperkte omvang. Na gebleken gebruik kan een transferium worden uitgebreid met parkeerplaatsen en voorzieningen. De gemeente zet in op de minimum eis dat overstappers droog en beschut moeten kunnen wachten in deugdelijkeabri met voldoende verlichting.

Transferia, die in eerste instantie voorzien waren als een tijdelijke oplossing, kunnen bij gebleken effectiviteit, een permanente status krijgen.



Figuur 17 Oriëntatie locaties transferia

Concretisering van beleidsinzet in acties

- Aanscherping in het beleid is dat de gemeente, samen met Rijk en provincie wil komen tot een gezamenlijk aanpak voor transferia om dit instrument maximaal te benutten voor de bereikbaarheid van Leeuwarden;
- De gemeente ontwikkelt een transferium bij het station Werpsterhoek. Hier is straks de belangrijkste toegangspoort tot de stad op het kruispunt van de Wâldwei (A31), de A32 en de spoorverbinding tussen Heerenveen en Leeuwarden. Hier kan voldoende parkeerruimte worden gerealiseerd in aansluiting op openbaar vervoerverbindingen;
- Kalverdijkje: deze locatie is al benoemd tot transferium. De gemeente wil dit transferium verder aantrekkelijk maken en promoten. Het transferium kan verkeer uit oostelijke richting deels “afvangen”;
- De gemeente overweegt het transferium dat nu nog op de WTC locatie is gelegen op termijn te verplaatsen naar een locatie langs de noordelijke invalsweg of bij Marssum;
- Voor de periode waarin grootschalige infrastructurele projecten worden gerealiseerd overweegt de gemeente enkele kleinschalige, tijdelijke transferia langs de A31 en de A32. Deze transferia kunnen bij goed functioneren een permanent karakter krijgen en worden uitgebouwd. Overwogen kan worden om verkeer al ver voor de stad “af te vangen”. Locaties die in het vizier komen zijn:
 - > Grou;
 - > Hemriksein;
 - > Marssum.

5.8 Verkeersmanagement en (reis) informatie

Doel: reiziger sturen met betrouwbare, actuele informatie en maatregelen

De gemeente Leeuwarden wil dat de reiziger zich vlot en veilig naar, van en binnen de gemeente kan verplaatsen. Daarom faciliteert zij verschillende reismogelijkheden, bijvoorbeeld door aanbod van infrastructuur.

Een andere mogelijkheid is de reiziger te ondersteunen met betrouwbare en actuele informatie. Door de voortschrijdende technologie nemen de mogelijkheden hiervan toe. Wegbeheerders gebruiken de technologie, onder de noemer verkeersmanagement, steeds meer om weggebruikers te informeren en verkeersstromen te sturen. De gemeente Leeuwarden wil mogelijkheden voor verkeersmanagement, die passen binnen de context van de stad en de regio, benutten om de reiziger vlot en veilig van A naar B te helpen.

Beleidsinzet: stimuleren gebruik van (dynamische) verkeersmanagementmaatregelen

Op dit moment is het gebruik van (dynamisch) verkeersmanagement in Leeuwarden nog bescheiden. De gemeente gebruikt verkeersregelininstallaties en een parkeerverwijssystem. Bovendien heeft de gemeente webcams geplaatst op strategische punten in het wegennet. Automobilisten kunnen daarmee voor aanvang van de reis de verkeersafwikkeling op de routes volgen en hun vertrek afstemmen op de verkeersafwikkeling.



Figuur 18 verkeerslichten, de oervorm van dynamisch verkeersmanagement

Maar er zijn meer mogelijkheden, die in combinatie met maatregelen op het gebied van mobiliteitmanagement, nuttig kunnen zijn voor de gemeente Leeuwarden.

Eerder is onderzoek gedaan naar de effecten van het verkeersafhankelijk geleiden van verkeer over de Drachtsterweg of de Overijsselselaan met behulp van DRIPS⁸. Dit lijkt een voor de handliggende maatregel om het verkeer op de twee zuidelijke invalswegen te reguleren.

Uit onderzoek bleek echter dat dit niet of nauwelijks voordelen oplevert. De kosten wegen niet op tegen de verwachte baten. De gemeente Leeuwarden investeert daarom niet in deze oplossing. Na realisatie van de kamstructuur kan inzet van dit soort maatregelen wel nuttig blijken. Dat is een punt van nader onderzoek na realisatie van de kamstructuur en completering van de hoofdverkeersstructuur.

In de komende periode wordt gewerkt aan grote

infrastructurele projecten in en rond Leeuwarden. Zonder aanvullende maatregelen zal Leeuwarden in die periode minder goed bereikbaar zijn. Samen met Rijkswaterstaat en de provincie heeft de gemeente een werkgroep opgericht om Leeuwarden tijdens de bouwperiode bereikbaar te houden. De werkgroep brengt in kaart welke mogelijkheden op het gebied van verkeersmanagement het beste kunnen worden benut. De gemeente Leeuwarden stelt voor om samen met regionale partners te onderzoeken of aansluiting bij de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) nuttig kan zijn. Het principe van het NDW is dat regionale partners wegverkeersgegevens, afkomstig uit bijvoorbeeld tellingen, verkeersregelininstallaties of GPS/GSM signalen aan het NDW leveren. Het NDW bewerkt deze gegevens en geeft ze door aan serviceproviders zoals telecombedrijven of navigatieaanbieders die hiermee verkeersinformatie- en geleidingsservices kunnen leveren aan weggebruikers. Voor eventuele deelname moet een gedegen kosten- batenafweging worden gemaakt.

Uitgangspunten die de gemeente hanteert bij samenwerking op het gebied van verkeersmanagement

De gemeente realiseert zich dat inzet van maatregelen voor lokale problemen niet altijd effectief is voor het functioneren van het totale netwerk. Om de effectiviteit van maatregelen te vergroten stelt de gemeente Leeuwarden, in de samenwerking met Rijkswaterstaat en de provincie een “verschuiving” voor:

- Van individuele maatregelen voor lokale problemen naar samenhangende maatregelen, op corridor of netwerkniveau, gericht op het verbeteren van de prestatie van het totale wegennet⁹;
- Het elkaar laten versterken van verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. Verkeersmanagementmaatregelen zoals DRIP's kunnen worden gebruikt om maatregelen op het vlak van mobiliteitsmanagement te communiceren. Verhoging van de effectiviteit van deze maatregelen die daardoor wordt gerealiseerd vergemakkelijkt vervolgens weer verkeersmanagement;
- Naast verkeersinformatie ook verkeersgeleiding en eventueel sturing (bijvoorbeeld bij incidenten);
- Naast informeren over incidenten ook informeren over (actuele) reistijden;
- De gemeente wil toewerken naar de mogelijkheid om verkeersmanagementmaatregelen te realiseren en te beheren in samenwerking tussen wegbeheerders, los van de bestaande formele beheergrenzen;
- Samen voorbereid zijn op grote projecten en zo bereikbaarheidsproblemen zoveel mogelijk kunnen voorkomen.

⁹De netwerkprestatie kan worden bepaald door via bijvoorbeeld verkeersmodelberekeningen het totaal aantal voertuigverliesuren te meten of de reistijden op de belangrijkste relaties in het netwerk te meten.

Concretisering beleidsinzet in acties

In de context van de gemeente Leeuwarden is het nu niet zinvol om massief te investeren in allerlei systemen boven of langs de weg. Desalniettemin is er een aantal maatregelen waarop de gemeente zich de komende periode wil oriënteren. Daarbij gaat de gemeente overigens uit van samenwerking met Rijkswaterstaat en de provincie.

De maatregelen moeten ook na de bouwperiode nuttig zijn en een bijdrage kunnen leveren aan verbetering van de netwerkprestatie, in termen van beperking van voertuigverliesuren. Dat leidt ook tot minder schadelijke uitstoot van het verkeer. Het mes kan dus aan twee kanten snijden.

Voorbeelden van mogelijke maatregelen zijn:

- Optimaliseren parkeerrouteverwijssysteem naar aanleiding van de verbeterde verkeersstructuur;
- Berm DRIPS bij transferia, aan de rand van de stad, om automobilisten te verleiden per trein, bus of fiets verder te reizen. Tevens te gebruiken om specifieke informatie te verstrekken tijdens evenementen of incidenten;
- De mogelijkheden om reis-, route-, verkeers- en parkeerinformatie aan reizigers te verstrekken via internet, Omrop Fryslân, mobiele telefoon, thuis of in de auto nemen ook in rap tempo toe. De gemeente zal met de regionale partners nagaan of het zinvol is deel te nemen aan de Nationale Databank Wegverkeersgegevens om via samenwerking met marktpartijen beter te kunnen profiteren van de toenemende technologische mogelijkheden.

5.9 Mobiliteitsmanagement

Doel: reiziger verleiden tot duurzamere vervoerwijzekeuze

De gemeente Leeuwarden helpt de reiziger vlot en veilig van A naar B. Ondersteuning met verkeersmanagement is een optie. Een andere optie is de reiziger te informeren over alternatieve vervoersmogelijkheden en te stimuleren tot andere vervoerwijzekeuzes. Verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement zijn dus twee zijden van dezelfde medaille. Tabel 4 toont daarvan de essentie.

De gemeente stimuleert samen met het Rijk en de provincie bedrijven en instellingen om medewerkers te bewegen milieuvriendelijk naar het werk te reizen of “slimmer” te werken via het “nieuwe werken”. Het gaat dan om spitsmijden, tele- of thuiswerken en het stimuleren van het reizen

met de fiets, het openbaar vervoer of carpoolen. De gemeente doet dit via het mobiliteitsconvenant dat gemeente, Rijk en provincie sloten met het bedrijfsleven in Leeuwarden. Het convenant verbindt partijen om inspanningen te plegen om de komende jaren 5% minder autokilometers op regioniveau tijdens de spitsperioden te realiseren wat een ambitie van 10% minder autokilometers op werkgeversniveau (deelnemende convenantpartners) vraagt.

Concretisering van beleidsinzet in acties voor effectuering van convenant

De gemeente richt haar inzet op uitvoering van het regionaal mobiliteitsconvenant. De maatregelen bestaan uit een mix van reeds bewezen en innovatieve projecten:

- Mobiliteitsmanagement met inzet van een mobiliteitsmakelaar, ondersteund door een

professionele back-office en een stevige inzet van marketing en communicatie;

- Stimuleren van het “Nieuwe werken” door pilots op het gebied van flexibele werktijden, thuiswerken en digitale mobiliteit (plaats en tijdonafhankelijk werken);
 - Het inrichten van E-conference plekken bij deelnemende bedrijven en instellingen;
 - Verstrekken van MKB vouchers om deelname voor MKB bedrijven laagdrempelig te maken. Met de vouchers kunnen MKB bedrijven bijvoorbeeld een mobiliteitsscanner laten uitvoeren;
 - Bevorderen van gebruik van transferia en P+R voorzieningen;
 - Stimuleren van fietsgebruik.
- Het gaat hierbij om aanscherpen van het beleid.

stad als (economisch) centrum van Fryslân. Aan- en afvoer van goederen bij bedrijven op bedrijventerreinen maar ook in de binnenstad moet vlot en veilig kunnen plaatsvinden. De gemeente wil dat binnen kaders van duurzaamheid en leefbaarheid mogelijk maken.

Beleidsinzet: waar mogelijk milieuvriendelijke vervoerwijzen stimuleren en hinder beperken

In het binnenlands goederenvervoer is het vervoer over de weg zeer dominant. Tabel 5 toont dat. Waarschijnlijk is het goederenvervoer in de regio Leeuwarden nog meer geënt op het wegvervoer. Dit komt door een oververtegenwoordiging van relatief kleine vervoersstromen die zich moeilijk laten bundelen en een, mede daardoor, beperkt aanbod van concurrerende vervoersalternatieven.

Vervoerwijzekeuze goederenvervoer lastig te beïnvloeden

Voor de gemeente is het niet of nauwelijks mogelijk de vervoerwijzekeuze in het goederenvervoer substantieel te beïnvloeden. De gemeente heeft vooral invloed op de vervoersstromen binnen haar grenzen. Die stromen zijn te gefragmenteerd en te klein qua omvang om te bundelen en over water of spoor te transporteren. Er zijn initiatieven in Leeuwarden geweest voor een multimodale overslagterminal. Het is niet mogelijk gebleken deze op een verantwoorde en rendabele wijze te ontwikkelen.

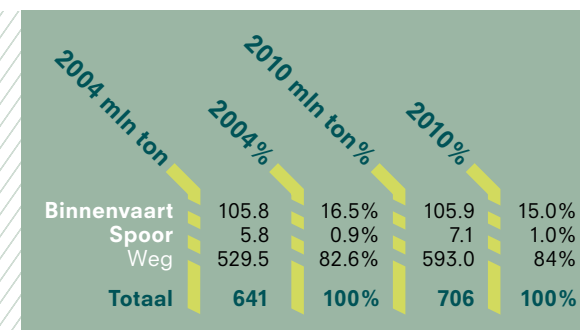


Tabel 4 Verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement

5.10 Goederenvervoer

Doelstelling: transportbehoefte accommoderen, waar mogelijk milieuvriendelijk

Voor de gemeente Leeuwarden is het van belang dat het bedrijfsleven in Leeuwarden zich kan ontwikkelen. Dat draagt bij aan de ontwikkeling van de



Tabel 5 Verdeling modalsplit in binnenlands goederenvervoer (bron: CBS/TLN, 2010 is prognose)

Hoewel goederenvervoer over water en rail goede maar onvoldoende concurrerende alternatieven zijn blijft de gemeente deze vormen van vervoer mogelijk maken.

Stadsdistributie geen reële optie

De bevoorrading van de binnenstad kent relatief weinig problemen. Invoering van een vorm van stadsdistributie overweegt de gemeente daarom momenteel niet. Stadsdistributie is voor steden met de schaal van Leeuwarden geen realistische optie. Het is mogelijk om de binnenstad als een milieuzone te benoemen en deze alleen toegankelijk te verklaren voor vrachtwagens die voldoen aan de euro 4 norm of hoger. Deze Europese normering hanteert maximumwaarden voor uitstoot van schadelijke stoffen. Euro 6 is daarbij de strengste norm. Voorsnog kent Leeuwarden echter geen luchtkwaliteitsprobleem. Vanuit deze optiek is invoering van een milieuzone momenteel niet nodig. Indien op termijn behoefte ontstaat om euronormering voor vrachtverkeer toe te passen ontwikkelt de gemeente voorstellen in samenspraak met de sector.

Overlast beperken

De gemeente Leeuwarden wil de overlast van (zwaar) vrachtverkeer beperken. Daarom bundelt de gemeente dit verkeer zoveel mogelijk op stroomwegen en op de grotere verkeersaders in de stad. Samen met regionale partners heeft de gemeente gewerkt aan het opstellen van een “kwaliteitsnet goederenvervoer”. In dit kwaliteitsnetwerk zijn voor het vervoer over de weg de volgende routes aangegeven:

- Hemrik/Leeuwarden Oost: Drachtsterweg

- Aldlânsdyk - Anne Vondelingweg;
- Bedrijventerrein Leeuwarden-West: Haak, Westelijke Invalsweg. De route via de Overijsselselaan en de Julianalaan wordt door deze nieuwe route overgenomen¹⁰.

Om de hinder in de binnenstad te beperken zijn in het kernwinkelgebied venstertijden ingesteld. Op dit moment is heroverweging van het regime van venstertijden voorzien. Wanneer dit aan de orde komt zal de gemeente hierover in nauw overleggen treden met alle belanghebbenden.

Uit de sector is de vraag naar voren gekomen of de gemeente kan voorzien in een stallingplaats voor opleggers en aanhangers. Vrachtwagencombinaties met aanhangers, die de aanhanger niet gebruiken voor afleveringen in de stad kunnen deze dan tijdelijk stallen.

Voor de binnenstad geldt overigens een lengtebeperking tot 10 meter. De gemeente wil in overleg met partijen nagaan wat de behoefte aan een dergelijke voorziening is en daarop samen met partijen eventueel maatregelen nemen.

5.11 Recreatie, scheepvaart en bruggen

Doel: vergroten toegankelijkheid binnenstad voor recreatieve scheepvaart

De watersport is in Friesland van groot belang. Het is een identiteitsdrager van onze provincie. Leeuwarden is een kruispunt van waterwegen en voor watersporters aantrekkelijk om te bezoeken. Zij kunnen tot diep in de binnenstad doordringen en afmeren in een prachtig stadspark. Dit is een

kwaliiteit van Leeuwarden. De gemeente wil die benutten en de economische spin off ervan maximaliseren door de toegankelijkheid van de binnenstad voor de recreatieve scheepvaart waar mogelijk te vergroten.

Beleidsinzet: vergroten bereikbaarheid binnenstad over water binnen kaders van bereikbaarheid over land

Het is evident dat lange openingstijden van bruggen in de stad nadelig zijn voor het verkeer over de weg. Doorgaans zijn de economische belangen hiervan groter dan van de (recreatieve) scheepvaart. Vergroten van de bereikbaarheid van de binnenstad over water vindt dan ook plaats binnen kaders van de bereikbaarheid over land. Recentelijk heeft de gemeente afspraken gemaakt met de provincie. Afspraak is dat zowel de provinciale als de gemeentelijke bruggen tijdens de spitsen (tussen 7.00u en 9.00u en tussen 16.00u en 18.00u) niet voor de scheepvaart open gaan. Te constateren is dat de spitsen meer spreiden. Dat kan aanleiding geven voor nader overleg over verlenging van de spitssluiting.

Onderdeel van de grote infrastructuure

projecten die op stapel staan is realisatie van een aquaduct bij de Zwettebrug en de Drachtsterbrug. Dan resteert alleen nog de brug in de Overijsselselaan, schakel voor belangrijke busverbindingen. Het is daarom verstandig om de spitssluiting, ook na realisatie van de grote infrastructurele projecten, te continueren of uit te breiden om de kwaliteit van het openbaar vervoer en de bereikbaarheid voor het autoverkeer op deze verbinding te kunnen handhaven.

Concretisering beleidsinzet in acties

De gemeente neemt al maatregelen om als stad aantrekkelijk te zijn voor de watersporter. De ligplaatsen in de binnenstad liggen op de mooiste plekjes van de stad. Bovendien is er geïnvesteerd in moderne douche- en kleedruimtes, waterinnamepunten, toiletvoorzieningen etc. De gemeente neemt ook maatregelen in het kader van de “Blauwe Golf” zoals colonnebediening, wachttijdvoorspellers of -verzachters bij bruggen. De gemeente gaat na hoe de watersporter nog beter in Leeuwarden kan worden “onthaald”.

Figuur 19 Recreative scheepvaart in de binnenstad, een kwaliteit



¹⁰ Bron: Provinciaal verkeers- en vervoerplan, provincie Fryslân, 200610

Figuur 20 toegankelijkheid van de gebouwde openbare ruimte voor ouderen, kinderen en mensen met een beperking



Mogelijk is er behoefte aan aanvullende voorzieningen zoals een brandstofinname punt. Deze acties worden opgepakt vanuit het perspectief van economische en toeristische stimulering.

Het vaarnetwerk kent enkele zwakke schakels. Het is de intentie van de gemeente om binnen haar mogelijkheden het netwerk te optimaliseren. Zo is de ambitie de Prins Hendrikbrug beweegbaar te maken. Dit valt overigens buiten het kader van het GVVP. Waar mogelijk tracht de gemeente deze netwerkverbeteringen te realiseren, in combinatie met andere projecten en passend binnen de financiële kaders van de gemeente.

Een van de mogelijkheden daarbij is het realiseren van een vaardoorsteek bij de Schilkampen om een vaarroute tussen Cammigaburen en de binnenstad mogelijk te maken.

5.12 Veiligheid en toegankelijkheid

Doel: veiligheid en toegankelijkheid zijn een doel op zich

Het behoeft geen toelichting dat veiligheid en toegankelijkheid voor de gemeente Leeuwarden een doel op zich zijn. Veiligheid en toegankelijkheid zijn uitgangspunten bij elk ontwerp van de openbare ruimte waar de gemeente verantwoordelijk voor is, dus ook bij infrastructuur.

De gemeente streeft naar een zo hoog mogelijk niveau van veiligheid en toegankelijkheid voor mensen met een beperking, ouderen en kinderen. Het onderwerp veiligheid kwam al aan de orde in paragraaf 4.4.

Beleidsinzet: een zo hoog mogelijk niveau van verkeerveiligheid en goede toegankelijkheid

De gemeente streeft op alle fronten een veilig verkeers- en vervoersysteem na.

De gemeente beïnvloedt samen met partners het gedrag van verkeersdeelnemers om te bewerkstelligen dat zij zich zo veilig mogelijk in het verkeer bewegen. De gemeente faciliteert publieksacties zoals anti-alcoholcampagnes en betaalt daar ook aan mee.

De gemeente investeert in het “opleiden” van verkeersdeelnemers tot veilige verkeersdeelnemers door voorlichting en educatie. Samen met andere maatschappelijke organisaties en overheden speelt de gemeente een rol in verkeerseducatie. De gemeente gaat in de komende periode door met deze inzet.

Verder neemt de gemeente fysieke maatregelen om de verkeersveiligheid te waarborgen:

- Ontwerpen van infrastructuur volgens richtlijnen van duurzaam veilig van het CROW. De richtlijnen die de gemeente hanteert zijn opgenomen in bijlage E;
- Het, waar mogelijk, scheiden van verkeerssoorten in gebieden met een verkeersfunctie. Dit zijn de hoofdroutes binnen de verkeersstructuur;
- Het optimaliseren van verkeersluwe gebieden (30 km gebieden) door aanvullende snelheidsremmende maatregelen, waar dat nodig is en het eventueel mengen van verkeerssoorten in deze gebieden, mits de inrichting daarvoor toereikend is. Uit onderzoek blijkt dat verkeersdeelnemers dan meer rekening houden met elkaar en de automobilist zich nadrukkelijk “te gast” voelt. Dat leidt tot een verkeersveilig gedrag. Menging van verkeerssoorten in deze gebieden is dus functioneel.
- De vraag of de bromfietser op de rijbaan moet vragen specifieke aandacht. De gemeente heeft besloten dat op hoofdroutes binnen de verkeersstructuur bromfietserverkeer niet is toegestaan. Deze keuze is gebaseerd op een combinatie van redenen:

- > de grotere snelheidsverschillen tussen autoverkeer en bromfietserverkeer;
- > bevordering van doorstroming van het autoverkeer en het bewerkstelligen van een evenwichtiger verkeersbeeld;
- > het aanwezig zijn van een voldoende ruime parallelstructuur.
- Werken aan sociale veiligheid op fiets- en wandelroutes en bijvoorbeeld in tunnels. Dit is doorgaans een ontwerpogave in combinatie met aspecten zoals verlichting. Fietspaden buiten de bebouwde kom worden in principe niet verlicht.

Toegankelijkheid voor ouderen, kinderen en mensen met een beperking is een uitgangspunt dat de gemeente hanteert bij ontwerp van openbare ruimte (en infrastructuur). Deze groepen moeten zich veilig kunnen verplaatsen en kunnen verpozen in de openbare ruimte.

Een ander aandachtspunt is sanering van verkeers- en reclameborden langs de gemeentelijke wegen. Op enkele punten lijkt een kakofonie van uitingen richting de weggebruiker te ontstaan. Dat komt de verkeersveiligheid en de ruimtelijke kwaliteit niet ten goede. De gemeente gaat kritisch na of zij een uitdunning hierin kan bewerkstelligen.

Verkeersveiligheid rondom scholen

Aparte aandacht verdient de verkeersveiligheid rondom scholen. Kinderen zijn de meest kwetsbare verkeersdeelnemers en verdienen extra aandacht. De gemeente richt zich op het aanpakken van knelpunten in de verkeersveiligheid rond scholen en in 30km gebieden in samenspraak met scholen en andere belanghebbenden.

Figuur 21 wegen waar de brommer niet op de rijbaan is toegestaan



De gemeente wil knelpunten aanpakken op basis van reële en feitelijke gegevens ten aanzien van de verkeersveiligheidssituatie. Verder zet de gemeente in op het faciliteren van verkeersbrigadiers

5.13 Duurzame mobiliteit

Doel: concreet invulling geven aan duurzame mobiliteit

In paragraaf 4.5 kwam het al aan de orde: Leeuwarden wil een duurzame stad zijn. Het verkeers- en vervoerbeleid moet hieraan bijdragen. Uit de voorgaande paragrafen blijkt dat het verkeers- en vervoerbeleid op veel onderdelen al duurzaam is. Het stimuleren van openbaar vervoer, het gebruik van de fiets, carpoolen, investeringen in transferia en mobiliteitsmanagement getuigt daarvan.

Beleidsinzet: duurzame mobiliteit stimuleren en duurzame bouw en beheer infrastructuur

Naast de inzet van de gemeente om milieuvriendelijke vervoerswijzen te stimuleren neemt de gemeente maatregelen in het kader van duurzame mobiliteit. Een aantal maatregelen voert de gemeente uit als werkgever en als organisatie die een voorbeeld wil geven voor bewoners en bedrijven. Deze maatregelen vallen formeel buiten het kader van het GVVP en vallen ook buiten de financiering van het GVVP. Het betreft onder andere de volgende maatregelen:

- Het wagenpark van de gemeente zelf is voor een groot deel al duurzaam aangedreven via elektriciteit of biobrandstoffen. Verdere “vergroening” van het wagenpark volgt;

- De gemeente heeft een subsidieregeling in het leven geroepen voor bedrijven die “groene” auto’s willen kopen die (nog) buiten de fiscale voordelen vallen. Bedrijven kunnen een subsidie ontvangen en één jaar gratis parkeren binnen Leeuwarden. Een dergelijke regeling is er ook voor elektrische scooters;
- Binnen de gemeente zijn al enkele honderden auto’s duurzaam aangedreven, waaronder taxi’s;
- In Leeuwarden zijn er meerdere verkooppunten voor duurzame autobrandstoffen zoals biodiesel, aardgas of biogas;
- De gemeente heeft enkele oplaadpunten gerealiseerd voor elektrisch aangedreven auto’s.

Belangrijk is te realiseren dat het streven naar duurzaamheid ook tot uitdrukking komt in de planning, realisatie en het beheer van infrastructuur. De gemeente kiest voor zorgvuldige landschappelijke inpassing van infrastructuur, het gebruik van duurzame materialen en neemt maatregelen voor duurzaam beheer en onderhoud. Energiezuinige straatverlichting is een voorbeeld van een maatregel die de gemeente al genomen heeft.

Het spreekt voor zich dat de gemeente inspanningen voor een zo duurzaam mogelijk realisatie en beheer van infrastructuur, binnen kaders van financiële mogelijkheden, continueert.

Concretisering beleidsinzet in acties: inzet op duurzaamheid

De gemeente Leeuwarden wil voluit inzetten op duurzaamheid. Daarom is er in dit GVVP ook veel aandacht voor.

In de eerste plaats houdt de gemeente koers

door het openbaar vervoer, fietsen, carpoolen en wandelen te blijven accommoderen en stimuleren. De gemeente wil de mogelijkheden voor ketenverplaatsingen vergroten en ondersteunen met overstapvoorzieningen en goede informatievoorziening richting de reizigers.

In de tweede plaats wil de gemeente met specifieke maatregelen duurzame mobiliteit profileren en stimuleren. Daarvoor neemt de gemeente Leeuwarden binnen het kader van het GVVP de volgende maatregelen:

- De gemeente probeert in samenwerking met de provincie de stadsbussen op duurzame brandstoffen te laten rijden. Overigens streeft de provincie ook naar 100% duurzaam aangedreven busvervoer. Dat is een belangrijk punt in de aanbesteding, die in 2012 plaatsvindt;
- Leeuwarden heeft goede gebouwde parkeervoorzieningen. Om het gebruik van duurzaam aangedreven auto’s te stimuleren overweegt de gemeente om in dit kader prijsdifferentiatie toe te passen in haar parkeergarages. Feitelijk past de gemeente Leeuwarden prijsdifferentiatie al toe

in het kader van de subsidieregeling voor groene auto’s;

- Bij realisatie van parkeervoorzieningen en fietsenstallingen gaat de gemeente oplaadvoorzieningen realiseren om het elektrisch ondersteund fietsen en autorijden verder te stimuleren.

Naast verkeers- en vervoerbeleid, dat is vastgelegd in dit GVVP heeft de gemeente ook specifiek duurzaamheidsbeleid. Vanuit dit beleid kan de gemeente de volgende acties ondernemen:

- Elektrisch (-ondersteund) fietsen is in opkomst. Daarmee wordt de fiets ook voor grotere verplaatsingsafstanden een goede optie. De gemeente ondersteunt dit door op een aantal strategische plaatsen in de stad oplaadpunten voor elektrische fietsen te realiseren. Ook hier geldt dat de gemeente met bedrijven en instellingen zal nagaan of zij ook oplaadpunten voor hun medewerkers kunnen realiseren. Zo kunnen zij ook het fietsen over langere afstand aanmoedigen.
 - Naast elektrisch rijden en fietsen biedt elektrisch varen ook goede mogelijkheden. In Leeuwarden worden daar al goede ervaringen mee opgedaan in de zonnebootrace, de Frisian Solarboat Challenge. De gemeente gaat na of het realiseren van oplaadpunten voor elektrisch aangedreven (recreatie)boten aan een behoefte voldoet. Indien dat het geval is zal de gemeente hiervoor maatregelen overwegen;
 - Er zijn in Leeuwarden al enkele duurzaam aangedreven taxi’s. De gemeente gaat na of zij via vergunningverlening verduurzaming van het taxiwagenpark kan bespoedigen.
- Deze acties vallen buiten het kader van het GVVP.

Figuur 22 De gemeente heeft enkele oplaadpunten gerealiseerd voor elektrisch aangedreven auto’s.





6.1 De voortzetting van de koers

In het GVVP van 2003 is een groot aantal concrete projecten gedefinieerd. De meeste projecten staan in het teken van het verbeteren van de verkeersinfrastructuur van Leeuwarden. Dat is geen doel op zich. Verbetering van de verkeersinfrastructuur draagt bij aan de verbetering van de bereikbaarheid van Leeuwarden en dat is nodig om Leeuwarden verder te kunnen ontwikkelen als economisch, sociaal, cultureel en onderwijscentrum van Fryslân. De projecten die hieraan zijn gerelateerd zijn in de afgelopen periode voorbereid en komen in de komende periode in uitvoering. Een enkel project, zoals aanpak van de Heliconweg en verbetering van de binnenring is al uitgevoerd.

In de komende jaren komen grote projecten in uitvoering. Belangrijke uitvoeringsbesluiten zijn daarvoor al genomen. Nut en noodzaak van deze projecten zijn in het GVVP van 2003 al aangetoond. Gezien de huidige en verwachte mobiliteitsontwikkelingen zijn er geen redenen om hierin grote wijzigingen aan te brengen. De ontwikkelingen passen binnen de ontwikkelingsscenario's waarmee destijds rekening is gehouden. Een kwestie van koers houden.

Een aantal projecten staat in het teken van het verbeteren van de verkeersinfrastructuur van Leeuwarden. Daarnaast zijn er projecten gedefinieerd op het gebied van parkeren, fietsroutes en fietsenstallingen, het openbaar vervoer en vaarwegen. Hieronder volgt in het kort een toelichting op enkele van die concrete projecten. Bijlage A geeft een toelichting op de projecten onderverdeeld naar

projecten die vallen in de categorie “koers houden” en in de categorie “aanscherping”.

Haak om Leeuwarden

De Haak om Leeuwarden is de opwaardering van de route via Rijksweg 31 tot een verkeersveilige en volwaardige autoweg met 2 stroken per richting, ongelijkvloerse aansluitingen en een 100 km/u regiem. De Haak verbetert de bereikbaarheid van Leeuwarden en is daardoor een stimulans voor het (economische) functioneren van stad en de regio. Daarnaast maakt de Haak de verstedelijkingsopgave aan de zuidwestkant van Leeuwarden mogelijk. Bovendien zorgt de Haak ervoor dat doorgaand verkeer niet door de stad gaat maar er omheen. Dat is positief voor de leefbaarheid in de stad.

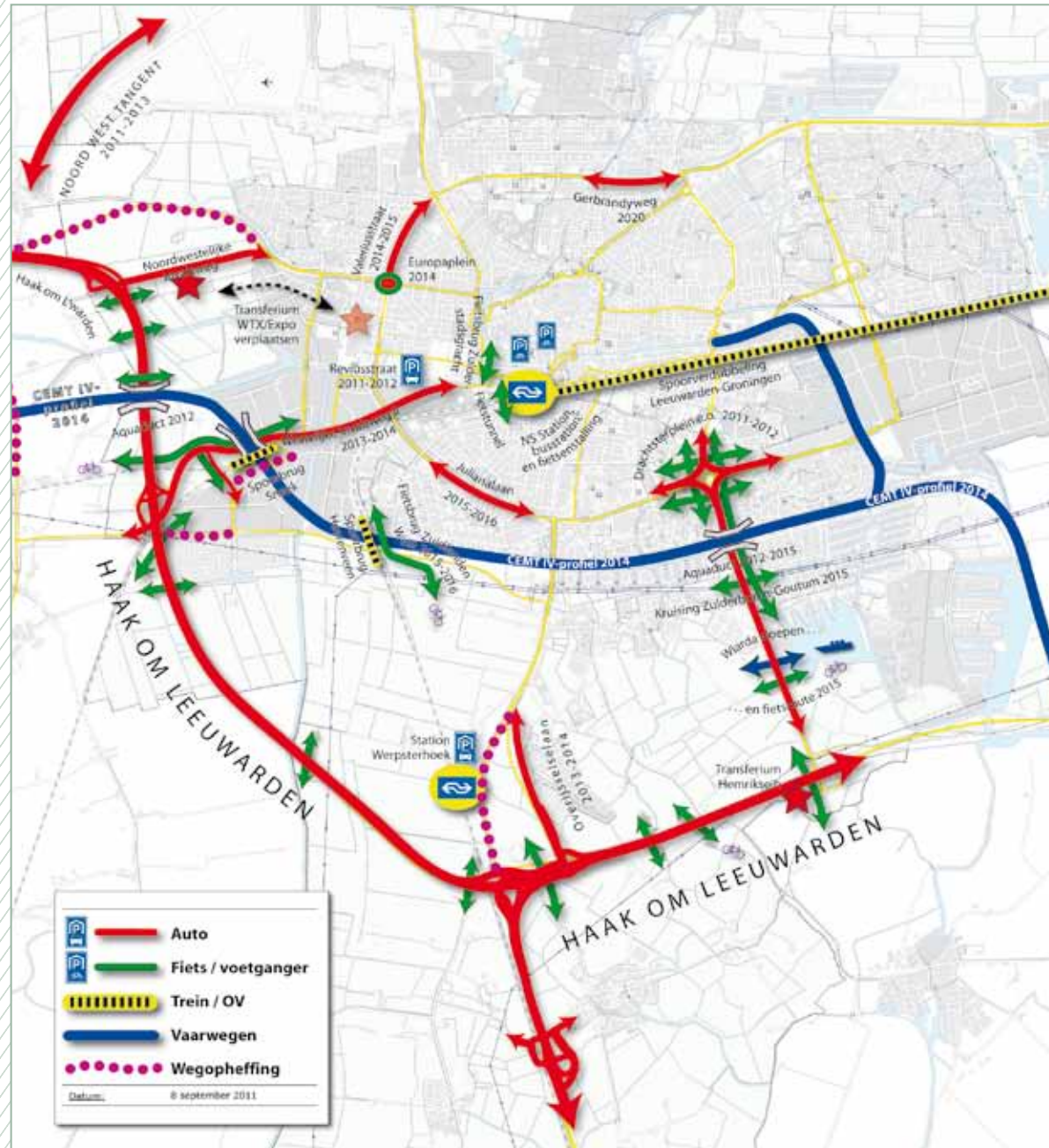
Noordwesttangent

De Noordwesttangent is een ontbrekende schakel in de ontsluitende structuur van Fryslân. Deze weg verbetert de ontsluiting van het gebied noordelijk van Leeuwarden en sluit dit aan op het landelijk hoofdwegennet. De stedelijke infrastructuur van Leeuwarden wordt hierdoor minder belast door doorgaand verkeer. Dat heeft een positief effect op de leefbaarheid in de stad.

Noordelijke Invalsweg

De Noordelijke Invalsweg verbindt de stad vanuit de noordwestzijde met de Haak om Leeuwarden. Deze verbinding loopt van het Europaplein naar de Haak nabij Ritsumasyt. Deze nieuwe weg maakt onderdeel uit van het project Haak om Leeuwarden.

programma bereikbaarheid Leeuwarden



Figuur 23 Majeure verkeers- en vervoerprojecten Leeuwarden

De Noordelijke Invalsweg is een van de inprikkers waardoor reizigers gemakkelijk het westelijke en noordwestelijke deel van de stad kunnen bereiken.

Westelijke Invalsweg

De Westelijke Invalsweg is ook een van de inprikkers. Samen met de Haak, de Noordwesttangent, de noordelijk invalsweg, de Overijsselselaan en de Drachtsterweg vormt deze westelijke invalsweg de “kamstructuur”.

De westelijke invalsweg verbindt de Haak met de stadsring en ontsluit het westelijke deel van de binnenstad, het kantorengedebied rond de Teselschadestraat en het bedrijventerrein in het zuidwesten van de stad. Dit project wordt gefinancierd met middelen uit het compensatiepakket voor de Zuiderzeelijn.

Overijsselselaan

De Overijsselselaan is de vernieuwde invalsweg voor Leeuwarden vanaf het zuiden en tegelijkertijd ook de ontsluitende structuur voor de uitleglocatie De Zuidlanden. De gemeente voert deze weg uit met twee rijstroken per richting. De wettelijke maximum snelheid bedraagt 50 km/u en de kruispunten worden met verkeerslichten geregeld. De Overijsselselaan krijgt een groen en stedelijk karakter.

Drachtsterweg en omgeving

De Drachtsterweg ontsluit het oostelijk deel van de stad. Daar waar deze weg op de stadsring aansluit ligt het Drachtsterplein. In samenwerking met de provincie pakt de gemeente de reconstructie van dit plein aan. Het plein wordt compacter gemaakt. Door capaciteitsuitbreiding en het ongelijkvloers

laten kruisen van fietser verbetert de doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer en het openbaar vervoer. De Drachtsterweg zal het Van Harinxmakanaal met een aquaduct kruisen. Daarnaast zal het huidige kruispunt van de Drachtsterweg met de Tearnserdyk en het Hop (de aansluiting met Goutum en Zuiderburen) worden omgebouwd tot een ongelijkvloerse kruising.

Stadsring zuid, zuidwest en west (+ Prof. Mr. P.S. Gerbrandyweg)

De gemeente bevordert de doorstroming op de Stadsring. Daarbij wordt de inrichting van die route opgewaarderd en geüniformeerd. Het document “Rondje Stad” is daarvoor het kwaliteitskader. Tegelijkertijd verbetert de gemeente de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid. De gemeente voert de Stadsring uit met twee gescheiden rijstroken. Linksafbewegingen op wegvakken worden zoveel mogelijk voorkomen door het rechts in en rechts uit principe te hanteren. De parallelstructuren voert de gemeente uit als fietsinfrastructuur. Auto’s mogen hier komen om te parkeren maar de inrichting zorgt ervoor dat zij zich te gast voelen in een gebied dat primair is gereserveerd voor langzaam verkeer.

In 2010 is het eerste stuk van de stadsring, de Heliconweg aangepakt. In 2011 is de situatie nabij de Van Loonstraat in de geplande fietsroute naar het zuiden aan de beurt en in de jaren daarna komen het Europaplein, de Valeriusstraat, inclusief het Valeriusplein en de Julianalaan aan snee. Zo tegen 2020 is de Prof. Mr. P.S. Gerbrandyweg aan de orde.

Parkeergarages

Op diverse locaties worden gebouwde parkeervoorzieningen gerealiseerd. De parkeergarages Nieuwe Oosterstraat en Reviusstraat zijn concreet in aanbouw of in voorbereiding. Daarnaast overweegt de gemeente parkeervoorzieningen bij het WTC, het hoofdstation en bij station Werpsterhoek. Met deze voorzieningen wordt in de parkeerbehoefte voorzien en verbetert de kwaliteit van de openbare ruimte.

Fietsroutes

De gemeente verbetert de komende jaren verschillende fietsroutes. Sommige fietsroutes worden door de gemeente nieuw gerealiseerd. In dit verband kunnen worden genoemd;

- de route langs de Westelijke Invalsweg richting Deinum;
- de westelijke route tussen de binnenstad en De Zuidlanden;
- de route over het Langdeel aquaduct richting Boarnsterhim;
- diverse routes van/naar en in de De Zuidlanden;
- een secundaire route tussen Wirdum en Techum; inclusief een voetpad naar de Werpsterdyk langs

de Haak.

- De route via de Harlingertrekweg.

Fietsenstallingen

In 2010 zijn 2 fietsenstallingen in de binnenstad opgesteld. Het ligt in de bedoeling om nog een stalling in de binnenstad te realiseren. Daarnaast wordt de stallingcapaciteit bij het station uitgebreid en deels van maaiveld naar overdekte voorzieningen gebracht.

Frequentieverhogingen spoor

De gemeente wil dat de frequenties van de treinbedieningen op de spoorlijnen naar Zwolle, Groningen en Sneek worden verhoogd. Dit impliceert intensivering van de aantallen reismogelijkheden op die lijnen en vergt investeringen aan spoorbanen, perrons en overwegen. Prioriteit ligt daarbij bij drie en later vier treinen per uur richting Heerenveen/Zwolle en een verhoging van vier treinen per uur richting Groningen.

Station Werpsterhoek

Station Werpsterhoek heeft diverse functies, te weten

- bediening van de diverse in de Zuidlanden geplande functies zoals wonen, werken en onderwijs;
- opstapstation richting de Randstad (vanuit auto, OV en eventueel ook fiets)
- overstapstation/transferium richting het stedelijk gebied van Leeuwarden

Het station zal, mits er met NS en ProRail adequate afspraken kunnen worden gemaakt over realisatie en bediening, worden gerealiseerd en in gebruik worden genomen voor 2020.

Vaarwegen

Het netwerk voor recreatieve scheepvaart zal de komende jaren daar waar mogelijk worden verbeterd met beperkte ingrepen. In dat verband kunnen worden genoemd;

- doorsteek Schilkampen;
 - sloepenroute Wurdumerfeart;
 - kortsluiting Wurdumerfeart - Tearnser Wielen;
- Voor de beroepsvaart worden baggerwerkzaamheden in de havens en de toegangen uitgevoerd. Na 2025 zal de discussie over een eventuele vervanging

van de brug in de Overijsselselaan worden gevoerd indien daartoe behoefte bestaat.

6.2 De aanscherping op de koers ten opzichte van 2003

Leeuwarden is een ambitieuze stad. Leeuwarden wil haar centrumpositie in Fryslân versterken en voorloper zijn op het gebied van duurzaamheid. Met een dergelijke ambitie kan en wil de gemeente niet genoegzaam achterover leunen. Integendeel. De gemeente Leeuwarden zoekt naar mogelijkheden om het verkeers- en vervoerbeleid nog effectiever te maken. Bovendien ziet de gemeente het als haar taak waar mogelijk invulling te geven aan duurzame mobiliteit.

Aanscherpen van de koers is niet eenvoudig. De komende periode staat de gemeente voor bezuinigingen. Daarbij past enige terughoudendheid ten aanzien van nieuw beleid. De voorstellen in deze paragraaf zijn daarom op dit moment nog richtinggevend.



Figuur 24 Drachtsterweg en omgeving wordt aangepakt



Figuur 25 Leeuwarden tracht recreatienetwerk vaarweg te verbeteren

Aantrekkelijker openbaar vervoer en ketenmobiliteit

De gemeente wil werken aan een aantrekkelijk openbaar vervoer. Dat is een van de redenen om het stationsgebied in samenspraak met de NS en Prorail te revitaliseren. Een goede aansluiting van het openbaar vervoer op andere vervoerwijzen is essentieel.

Daarom werkt de gemeente in het kader van de revitalisering aan aantrekkelijke, veilige en rechtstreekse routes voor fietsers en voetgangers van en naar het station. Bovendien pakt de gemeente de fietsstallingen bij het station aan. Vooral de stallingmogelijkheden voor het station bieden een rommelige aanblik. In samenhang met de totale revitalisering wil de gemeente dit verbeteren. Daarnaast is de autobereikbaarheid een aandachtspunt.

Stimuleren fietsverkeer

De gemeente doet al veel om het fietsverkeer te accommoderen en te stimuleren. De gemeente wil daar een schepje bovenop doen door na te gaan of zij fietsers op belangrijke fietsroutes nog meer tegemoet kan komen. Daar waar mogelijk worden wachttijdvoorspellers bij verkeerslichten toegepast of het aanpassen van de verkeersregelinstanties in het voordeel van fietsers. Een andere optie om te onderzoeken is om bij regen fietsers vaker groen te geven. Een enkele gemeente doet dit al en Leeuwarden experimenteert ermee. De verkeersregelinstantie is daarvoor aangesloten op een regensensor.

Transferia

De gemeente heeft al enkele transferia. De

gemeente wil het gebruik hiervan stimuleren. Met het oog op de komende bouwperiode wil de gemeente samen met Rijkswaterstaat en de provincie automobilisten meer verleiden tijdens hun reis over te stappen op de fiets of het openbaar vervoer. Daarom zet de gemeente voor de korte termijn in op enkele tijdelijke transferia langs de N31 en de A32. Voor de langere termijn wil de gemeente een transferium realiseren bij het station Werpsterhoek en de transferia bij het Kalverdijkje en het WTC promoten. Op termijn overweegt de gemeente een betere locatie voor het WTC transferium om de functionaliteit ervan te verbeteren. Verplaatsing naar een locatie gekoppeld aan de noordelijke invalsweg lijkt daarbij het meest kansrijk. Een noviteit die Leeuwarden realiseert zijn de park and bike voorzieningen: fietstransferia. Deze staan in Goutum, langs de Overijsselselaan en langs de Drachtsterweg.

Verkeersmanagement en informatie

In samenwerking met Rijkswaterstaat en de provincie wil de gemeente nagaan welke inzet van verkeersmanagementmaatregelen en communicatiemogelijkheden effectief zijn om Leeuwarden tijdens de bouwperiode rond grote infrastructurele projecten bereikbaar te houden. Hiervoor zijn vele mogelijkheden en bovendien nemen die mogelijkheden in rap tempo toe. De gemeente wil hier realistisch mee omgaan. Binnen de context van Leeuwarden is het niet zinvol massief te investeren in allerlei “toeters en bellen” boven of langs de weg. De gemeente wil investeren in maatregelen, die elders al hun nut hebben bewezen en ook na de bouwperiode een toegevoegde waarde hebben

voor de verkeersafwikkeling in het regionale wegennetwerk.

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 gemaakt 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”.

Duurzame mobiliteit

De gemeente stimuleert duurzame mobiliteit. Daarvoor neemt zij al een groot aantal maatregelen.

Dat doet zij als werkgever maar ook als organisatie die een voorbeeld wil zijn voor haar burgers en bedrijfsleven. Deze maatregelen vallen grotendeels buiten het kader van het GVVP.

Desalniettemin is er een aantal maatregelen dat een aanvulling vormt op het al bestaande (duurzame) GVVP beleid.

Zo wil de gemeente samen met de provincie nagaan of het in het kader van de concessieverlening in 2012 mogelijk is meer duurzaam aangedreven bussen te laten rijden. Verder wil de gemeente bekijken of zij parkeertarieven kan differentiëren. Het idee is om parkeren voor duurzaam aangedreven auto's goedkoper te maken om zo deze duurzame mobiliteit te stimuleren. Dit gebeurt al in het kader van de stimuleringsregeling voor “groene auto's”. Wellicht kan dit worden verbreed. Tenslotte wil de gemeente bij realisatie van parkeervoorzieningen en fietsenstallingen waar mogelijk ook oplaadvoorzieningen realiseren voor elektrische aangedreven auto's en fietsen.

6.3 Programma overzicht

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de beleidsacties in de komende jaren. Zaken die al in uitvoering zijn of reguliere beleidsacties zoals monitoring van beleid zijn niet in de tabel opgenomen.

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

¹ Tijdsperiodes 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 groeiemodel. 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

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